

Åtgärdsvalsstudie

- Åtgärdsvalsstudie Västra infarten

Nyköping Ärendenummer: TRV 2018/22953



Ett samarbete mellan:



Dokumenttitel: Åtgärdsvalsstudie Västra infarten Nyköping

Författare: Johnny Alf, Ramböll Sverige AB

Ansvarig för genomförande: Mikael Klingstedt (Trafikverket)

Organisation: enhet Utredning, Trafikverket region Öst

Datum - start: 2018-03-01

Datum - avslut: 2019-02-31

Medverkande: Mikael Klingstedt (projektledare, Trafikverket), Fredrik Brokvist (biträdande projektledare, Trafikverket), Henrik Storswedh (samhällsplanerare, Trafikverket), Knut Hawby (samhällsplanerare, Trafikverket), Neeran Al-Ani (åtgärdsplanerare, Trafikverket), Christoffer Wendel (länsplaneupprättare, Region Sörmland), Mari Widegren (trafikutvecklare, Region Sörmland), Christian Udin (ansvarig Ostlänken, Nyköpings kommun), Magnus Bäckmark (trafikplanerare, Nyköpings kommun), Edgars Gotlands (trafikplanerare, Nyköpings kommun), Johan Rubin (planerare, Oxelösunds kommun), Johnny Alf (uppdragsledare, Ramböll Sverige AB), Anna Persdotter, (processledare, Ramböll Sverige AB)

Dokumentdatum: 2019-01-22

Ärendenummer: TRV 2018/22953

Fastställt av: Per Ahlenius, Trafikverket

Kontaktperson: Mikael Klingstedt, Trafikverket

Publicationsnummer: 2019:093

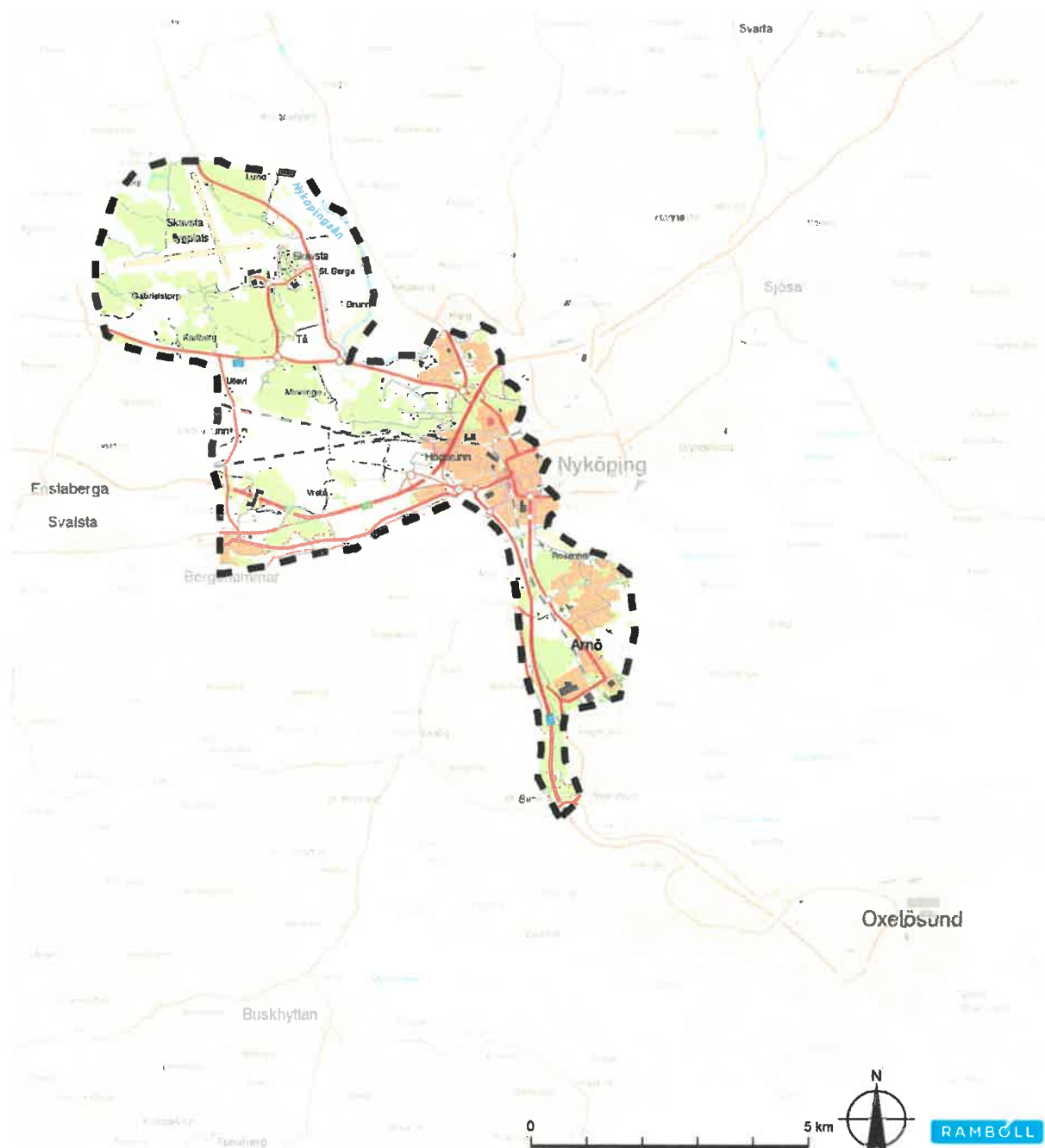
ISBN: 978-91-7725-447-8

Trafikverket

Trafikverket, Borlänge.

Besöksadress: Röda vägen 1

Telefon: 0771-921 921. Texttelefon: 010-123 50 00.



Kartan visar utredningsområdet för åtgärdsvalsstudien.

Förord

Nyköpingsregionen (som omfattar Nyköpings och Oxelösunds kommun) med runt 68 000 invånare är inne i en mycket expansiv fas där befolkningstillväxten under de senaste åren infriat målen om en tillväxt på ca 800 personer per år. Den strategiska inriktningen för tillväxten är att låta Nyköpings stad främst växa inom sina nuvarande gränser. Nyköping påverkas dock av flera barriärer, som TGOJ- och Nyköpingsbanan, Nyköpingsån, Östersjön, E4, väg 53 och 52 samt odlingslandskapet. Till det kan läggas Ostlänken som planeras norr om stadens utbredning och som i mycket sammanfaller med flygkorridoren till Stockholm Skavsta flygplats samt den nya bibana som bl.a. som kommer att sträcka sig från Nyköping resecentrum och Stockholm Skavsta flygplats. Alla dess barriärer bidrar till att mycket trafik kanaliseras till några få vägar och korsningar. Detta skapar ytterligare brister i tillgänglighet, kapacitet och trafiksäkerhet i områden där många nya bostäder planeras bl.a. i Nyköpings västra stadsdelar, centrum och Arnölandet samt verksamhetsbebyggelse vid Stockholm Skavsta flygplats.

Behovet av en åtgärdsvalsstudie för området har pekats ut i den regionala länsplanen för regional transportinfrastruktur i Södermanlands län för åren 2014–2025 samt planen för åren 2018–2029. Arbetet med genomförandet av åtgärdsvalsstudien har drivits av Trafikverket Region Öst med stöd från Ramböll. Deltagande parter har varit Trafikverket Region Öst, Nyköping och Oxelösunds kommun samt Region Sörmland.

Ambitionen och angreppssättet i studien har varit att försöka utgå från ett helhetstänk i en process med ett gemensamt lärande. Detta har resulterat att studien har mera karaktären av systemanalys än en strikt avgränsad åtgärdsvalsstudie med beskrivningar av enskilda åtgärders effekter och konsekvenser.

Fyrstegsprincipen har varit vägledande för arbetet och studien har resulterat i ett antal rekommendationer vad gäller vidare processer samt åtgärder på kort och lång sikt. Flera av de rekommenderade åtgärderna hanteras redan inom befintliga planeringsprocesser medans andra behöver hitta former för hur de tas vidare i respektive parts planeringsprocess.

Studien kommer att utgöra underlag för kommande planeringsprocesser och där fortsatt samverkan mellan parterna är ett nyckelord i det fortsatta arbetet.



Einar Schuch
Regional direktör
Trafikverket Region Öst

Innehållsförteckning

| | |
|--|-----------|
| SAMMANFATTNING | 7 |
| 1. BAKGRUND | 11 |
| 1.1. Varför behövs åtgärder? Varför just nu? | 11 |
| 1.2. Arbetsprocessen och organisering av arbetet | 11 |
| 1.3. Tidigare planeringsarbete | 13 |
| 1.4. Anknytande planering | 14 |
| 1.5. Övergripande syfte med de lösningar/åtgärder som studerats | 14 |
| 2. INTRESSETER | 15 |
| 3. AVGRÄNSNINGAR | 16 |
| 3.1. Geografisk avgränsning | 16 |
| 3.2. Avgränsning av innehåll och omfattning | 17 |
| 3.3. Tidshorisont för åtgärders genomförande | 17 |
| 4. MÅL | 18 |
| 4.1. Mål för problemlösning | 18 |
| 4.1.1. Övergripande syfte med åtgärdsvalsstudie | 18 |
| 4.1.2. Framkomlighet och tillgänglighet för persontransporter | 19 |
| 4.1.3. Framkomlighet och tillgänglighet för godstransporter | 19 |
| 4.1.4. Hållbar utveckling | 19 |
| 4.1.5. Trafiksäkerhet | 19 |
| 5. PROBLEMBESKRIVNING, FÖRHÅLLANDEN, FÖRUTSÄTTNINGAR | 20 |
| 5.1. Problembeskrivning | 20 |
| 5.1.1. Brister och behov | 20 |
| 5.2. Utredningsområdet - befintliga förhållanden och utveckling inom | 28 |
| 5.2.1. Grönstrukturer, riksintressen och markanvändning | 28 |
| 5.2.2. Vägtrafiksystemet | 31 |
| 5.2.3. Kollektivtrafik | 37 |
| 5.2.4. Gång- och cykeltrafik | 41 |
| 5.2.5. Flyg | 42 |
| 5.2.6. Oxelösunds hamn | 42 |
| 6. ALTERNATIVA LÖSNINGAR | 44 |
| 6.1. Fyrstegsprincipen | 44 |
| 6.2. Åtgärdsgenereringsprocessen | 45 |

| | | |
|--------|--|----|
| 6.3. | Åtgärder som pågår eller är planerade inom andra processer | 45 |
| 6.3.1. | Parkering | 46 |
| 6.3.2. | Kollektivtrafik | 46 |
| 6.3.3. | Gång och cykel | 46 |
| 6.3.4. | E4 inklusive trafikplatser | 46 |
| 6.3.5. | Kommunala gator | 46 |
| 6.3.6. | Övriga vägar | 46 |
| 6.3.7. | Miljö och hälsa | 46 |
| 6.4. | Åtgärdsförslag som inte hanteras i andra processer | 46 |
| 6.4.1. | Utredningar | 47 |
| 6.4.2. | Kollektivtrafik | 49 |
| 6.4.3. | Gång och cykel | 50 |
| 6.4.4. | E4 inklusive trafikplatser | 51 |
| 6.4.5. | Hastighet | 51 |
| 6.4.6. | Vägvisning | 51 |
| 6.4.7. | Gods | 51 |
| 6.4.8. | Steg 1-och 2-åtgärder | 52 |

7. FÖRSLAG TILL INRIKTNING OCH REKOMMENDERADE ÅTGÄRDER..... 53

| | | |
|--------|---|----|
| 7.1. | Rekommenderade åtgärder som pågår eller är planerade inom andra processer | 53 |
| 7.1.1. | Rekommenderade åtgärder där Nyköping kommun är ansvarig | 53 |
| 7.1.2. | Rekommenderade åtgärder där Region Sörmland är ansvarig | 54 |
| 7.1.3. | Rekommenderade åtgärder där Trafikverket är ansvarig | 54 |
| 7.2. | Rekommenderade åtgärder som inte hanteras i andra processer | 55 |
| 7.2.1. | Rekommenderade åtgärder där Nyköping kommun är ansvarig | 55 |
| 7.2.2. | Rekommenderade åtgärder där Region Sörmland är ansvarig | 56 |
| 7.2.3. | Rekommenderade åtgärder där Trafikverket är ansvarig | 56 |
| 7.2.4. | Rekommenderade åtgärder där flera aktörer är ansvariga | 56 |
| 7.3. | Förslag till beslut om fortsatt hantering | 57 |

BILAGOR..... 58

Sammanfattning

Bakgrunden till denna åtgärdsvalsstudie för västra infarten i Nyköping är att Nyköpingsregionen (Nyköpings och Oxelösunds kommun) med runt 68 000 invånare är inne i en mycket expansiv fas där befolkningstillväxten under de senaste åren infriat målen om en tillväxt på ca drygt 800 personer per år¹. I planeringsperioden fram till år 2030 innebär det bostäder för ca 12 000 nya invånare i Nyköpingsregionen. Den fördjupade översiktsplanen för Nyköpings tätort och Skavsta visar den strategi som ska ge förutsättningar för att skapa en tät och attraktiv stad. Inriktningen för tillväxten är att låta staden främst växa inom sina nuvarande gränser. Nyköping påverkas dock av flera barriärer, som järnvägarna TGOJ- och Nyköpingsbanan (delen av södra stambanan mellan Åby och Järna) men också Nyköpingsån, Östersjön, motorvägen E4, väg 53 samt odlingslandskapet. Till det kan läggas Ostlänken som planeras norr om stadens utbredning och som i mycket sammanfaller med flygkorridoren till Stockholm Skavsta flygplats. Dessa barriäreffekter bidrar till att mycket trafik kanaliseras till några få vägar och korsningar. Det skapar brister i tillgänglighet, kapacitet och trafiksäkerhet i områden där många bostäder planeras bl.a. i Nyköpings västra stadsdelar nära centrum och Arnölandet samt verksamhetsbebyggelse vid Stockholm Skavsta flygplats. Behovet av en åtgärdsvalsstudie för området har pekats ut i den regionala länsplanen för regional transportinfrastruktur för Södermanlands län för åren 2014–2025 samt i den regionala planen för åren 2018–2029.

Denna åtgärdsvalsstudie har startats avseende bristande framkomlighet/tillgänglighet till Nyköpings centralort och Stockholm Skavsta Flygplats. Åtgärdsvalsstudien behandlar brister och behov för transportsätt på väg (gång/cykel, bil, kollektivtrafik). Dock kan mål och åtgärdsförslag även innefatta andra trafikslag som tåg och sjöfart.

Syftet med åtgärdsvalsstudien är att skapa underlag för prioritering inför val av åtgärder, som ska skapa effektiva lokala, regionala och nationella resor och transporter i och omkring Nyköpings västra delar, från Skavsta i norr till kommungränsen mot Oxelösund i söder. Åtgärdsvalsstudien ska resultera i en mellan parterna förankrad brist- och behovsbeskrivning med förslag till åtgärder och konsekvenser av dessa som står i relation till målbeskrivningen.

Utredningsområdet ligger inom det geografiska avgränsningsområdet i figur nedan. Inom utredningsområdet har brister och behov kartlagts.

¹ Enligt "Översiktsplan för Nyköpings kommun" (Nyköpings kommun, 2013-11-12) och "Oxelösund 2030" (Oxelösunds kommun, 2018)



Utredningsområdet samverkar med omgivande område (influensområde) på olika sätt. Influensområdet genererar behov av resor och transporter genom utredningsområdet och situationen inom utredningsområdet ger påverkan på olika sätt i influensområdet.

I processen har ett antal åtgärdsvalsstudiespecifika mål definierats. Målen ska komplettera, fördjupa och precisera nationella, regionala och kommunala mål. Ett övergripande mål för åtgärdsvalsstudien har formulerats som ska generellt beaktas i valet av lösningar:

För att åstadkomma en långsiktig hållbar samhällsutveckling ska infrastrukturen för resor och transporter av människor och gods med god tillgänglighet, minimerade barriäreffekter, hög trafiksäkerhet och minimerad miljöpåverkan. Infrastrukturen ska möjliggöra regional och kommunal utveckling samt bidra till en positiv stadsutveckling.

Övriga mål är målen är indelade i fyra olika kategorier

Framkomlighet och tillgänglighet för persontransporter

- Gång, cykel och kollektivtrafik ska vara det naturliga valet av färdmedel och tillgängligheten för dessa trafikslag ska vara god.
- Gång, cykel och kollektivtrafik ska utgöra goda anslutningsalternativ när resor sker med tåg eller flyg.
- Där behov finns ska byten mellan olika färdmedel kunna genomföras smidigt, effektivt och tryggt.
- Funktionellt prioriterat vägnät för funktionerna långväga personresor, dagliga personresor och kollektivtrafik ska beaktas.
- Den lokala trafikens behov ska beaktas.

Framkomlighet och tillgänglighet för godstransporter

- Funktionellt prioriterat vägnät för funktionen gods ska värnas.
- Den lokala godstrafikens behov ska beaktas.
- Godstransporter ska i så stor utsträckning det är möjligt genomföras via tåg eller sjöfart.
- Uppställningsmöjligheter för lastbilar ska vara goda

Hållbar utveckling

- Infrastrukturen ska möjliggöra regional och kommunal utveckling samt bidra till positiv stadsutveckling.
- Godstransporter ska genomföras med hänsyn till andra färdmedels och verksamheters behov.
- Trafikens negativa påverkan på miljö och hälsa får inte öka.
- Intrång på natur-, mark- och kulturvärden ska beaktas.
- Åtgärder ska främja folkhälsa och fysisk aktivitet i transportsystemet.
- Åtgärder ska minimera social exkludering och behoven för barn, äldre och funktionshindrade ska tillgodoses.
- Viktiga samhällsfunktioner ska beaktas.

Trafiksäkerhet

- Trafiksäkerhet och trygghet ska förbättras för alla trafikantgrupper.

Brister och behov inom utredningsområdet och aktuell avgränsning har inhämtats främst från

- Insamlat underlag där brister och behov tidigare identifierats.
- Workshop med intressenter under maj 2018 som hölls i Nyköping där dessa gavs möjlighet att peka ut brister och behov.

Föreslagna åtgärder som tar hänsyn till mål och brister har genererats främst via

- Workshop som hölls i september 2018 i Nyköping med intressenter.
- Ytterligare åtgärder har föreslagits av arbetsgruppen.

Då studien haft ett relativt stort omfång i sin avgränsning, haft ett stort influensområde samt att Nyköpings kommuns planeringsförutsättningar förändrats i samband med Regeringens tillåtlighetsbeslut kring Ostlänkens korridor 2018 har studien mera karakteriserats som en systemanalys än en "enkel" åtgärdsvalsstudie. Detta har bl.a. inneburit att flertalet av rekommenderade åtgärder är fortsatta utredningar och analyser. Deltagarna i denna studie har dock varit eniga i detta men också att det viktigt med fortsatt samverkan/samarbete mellan deltagande aktörer kring dessa åtgärder.

Det finns åtgärder som identifierats i åtgärdsvalsstudieprocessen och som rekommenderas men som redan initierats på annat sätt i andra processer. Övriga åtgärder som rekommenderas och som då inte hanteras inom övriga befintliga planerade eller pågående processer är av typen fortsatta utredningar och analyser. Därmed får effektbedömning och kostnader hanteras i nästkommande skeden. Dessa åtgärder kategoriseras enligt följande struktur

Rekommenderade åtgärder där Nyköping kommun är ansvarig

- Trafikanalys för området mellan trafikplats Kungsladugården och väg 53 söder mot Oxelösund
- Utredning kring förbindelse över Stads- och Mellanfjärden
- Förlängning av Regeringsvägen för kollektivtrafik till väg 52
- Ta fram en kommunal cykelplan
- Effektuera genomförd hastighetsöversyn
- Översyn av godstransporter i tätort
- Funktionsutredning av TGOJ-banan

Rekommenderade åtgärder där Region Sörmland är ansvarig

- Utred och utveckla pendelparkeringar
- Utredning busstrafikeringen mellan Oxelösund-Nyköping inklusive Skavsta

Rekommenderade åtgärder där Trafikverket är ansvarig

- Utredning för väg 53, delen Nyköping-Oxelösund
- Utredningar om tillgänglighet till Skavsta från väg 52 och 53 norrifrån
- Utred och åtgärda trafikplatserna 133 Hället och 132 Kungsladugård
- Utredning om Kungsladugårdsleden

Rekommenderade åtgärder där flera aktörer är ansvariga

- Marknadsföra gång och cykeltrafik
- Utred och åtgärda befintliga och eventuella nya GC-passager över TGOJ-banan
- Förbättra vägvisningen med fokus på att renodla funktionerna
- Steg 1- och 2-åtgärder

De olika aktörerna som deltagit i denna åtgärdsvalsstudie har olika ansvar för genomförande och finansiering av de rekommenderade åtgärdsförslagen. Det är väsentligt för flertalet föreslagna åtgärder att parterna på olika sätt bedriver ett aktivt samarbete även i nästa skede. För Trafikverket och Region Sörmland görs det bl.a. inför revideringen av den nationella transportplanen och länsplanen för Sörmland 2022-2033. Samlad kommunikation mot allmänheten är också viktigt.

1. Bakgrund

1.1. Varför behövs åtgärder? Varför just nu?

Bakgrunden till denna åtgärdsvalsstudie för västra infarten i Nyköping är att Nyköpingsregionen (Nyköpings och Oxelösunds kommun) med runt 68 000 invånare är inne i en mycket expansiv fas där befolkningstillväxten under de senaste åren infriat målen om en tillväxt på ca drygt 800 personer per år. Den fördjupade översiktsplanen för Nyköpings tätort och Skavsta visar den strategi som ska ge förutsättningar för att skapa en tät och attraktiv stad. Den strategiska inriktningen för tillväxten är att låta staden främst växa inom sina nuvarande gränser. Nyköping påverkas dock av flera barriärer, som järnvägarna TGOJ- och Nyköpingsbanan (delen av södra stambanan mellan Åby och Järna) men också Nyköpingsån, Östersjön, motorvägen E4, väg 53 samt odlingslandskapet. Till det kan läggas Ostlänken som planeras norr om stadens utbredning och som i mycket sammanfaller med flygkorridoren till Stockholm Skavsta flygplats. Det medför barriäreffekter som bidrar till att mycket trafik kanaliseras till några få vägar och korsningar. Det skapar ytterligare brister i tillgänglighet, kapacitet och trafiksäkerhet i områden där många nya bostäder planeras bl.a. i Nyköpings västra stadsdelar, centrum och Arnölandet samt verksamhetsbebyggelse vid Stockholm Skavsta flygplats. Behovet av en åtgärdsvalsstudie för området har pekats ut i den regionala länsplanen för regional transportinfrastruktur för Södermanlands län för åren 2014–2025 samt i förslag till regional plan för åren 2018–2029.

Denna åtgärdsvalsstudie har startats avseende bristande framkomlighet/tillgänglighet till Nyköpings centralort och Stockholm Skavsta Flygplats. Åtgärdsvalsstudien behandlar brister och behov för transportsätt på väg (gång/cykel, bil, kollektivtrafik). Dock kan mål och åtgärdsförslag även innefatta andra trafikslag som tåg och sjöfart.

Syftet med åtgärdsvalsstudien är att skapa underlag för prioritering inför val av åtgärder, som ska bidra till effektiva resor och transporter i och omkring Nyköpings västra delar, från Skavsta i norr till kommungränsen mot Oxelösund i söder. Åtgärdsvalsstudien ska resultera i en mellan parterna förankrad brist- och behovsbeskrivning med förslag till åtgärder och konsekvenser av dessa som står i relation till målbeskrivningen. Därtill ska åtgärdsvalsstudien bidra med kunskap om åtgärder för förbättrad tillgänglighet i utredningsområdet utifrån nuvarande och framtida behov. Studien ska även ha utblick mot hur tillgängligheten kan öka till Skavsta utifrån stråk mot Eskilstuna och Katrineholm/Flen.

Då studien haft ett relativt stort omfång i sin avgränsning, haft ett stort influensområde samt att Nyköpings kommuns planeringsförutsättningar förändrats i samband med Regeringens tillåtighetsbeslut kring Ostlänkens korridor 2018 har studien mera karakteriserats som en systemanalys än en ”enkel” åtgärdsvalsstudie. Detta har bl.a. inneburit att flertalet av rekommenderade åtgärder är fortsatta utredningar och analyser. Deltagarna i denna studie har dock varit eniga i detta men också att det viktigt med fortsatt samverkan/samarbete mellan deltagande aktörer kring dessa åtgärder.

1.2. Arbetsprocessen och organisering av arbetet

Åtgärdsvalsstudien har drivits i projektform med projektledning från Trafikverket och med Ramböll Sverige AB som utförande konsult. Genomförandeprocessen har utgått från Trafikverkets åtgärdsvalsstudiemetodik och i arbetet har representanter från en rad olika intressenter medverkat. Omfattningen och förutsättningarna för studien har dock inneburit att genomförandet fått anpassats och justerats till en mer dialogad systemanalys än en åtgärdsvalsstudie helt enligt åtgärdsvalsstudiemetodiken.

I projektet formerades en arbetsgrupp där överenskommelser upprättades mellan ingående parter. Arbetsgruppen har ansvarat för åtgärdsvalsstudiens genomförande. Arbetsuppgifter för deltagarna i arbetsgruppen har varit att säkerställa att underlag tas fram, komma överens om beskrivningar av brister, behov och mål och föreslå och rekommendera åtgärder samt vara delaktiga i beslut om ansvarig aktör för rekommenderade åtgärder. Följande aktörer har representerats i gruppen:

- Trafikverket
- Region Sörmland
- Nyköpings kommun
- Oxelösunds kommun

Från den 1/1 2019 blev Landstinget Sörmland, Regionförbundet Sörmland och Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet hopslagna till Region Sörmland. I rapporten används Region Sörmland.

Två workshops har genomförts där ytterligare intressenter har medverkat. Dessa personer har haft god kännedom om problembild och kommande utveckling och fått möjlighet att lyfta viktiga frågor som de identifierat. Se kapitel 2 **Fel! Hittar inte referenskälla.** för vilka intressenter som medverkat. Arbetsprocessen har utgått ifrån Trafikverkets åtgärdsvalsstudiemetodik för tidiga planeringskedan. I enlighet med metodiken genomförs studien som en process indelad i fyra faser, se Figur 1.



Figur 1. Åtgärdsvalsstudiemetodikens olika faser.

Initiera

Denna åtgärdsvalsstudie har initierats i samverkan mellan Trafikverket, Region Sörmland, och Nyköpings kommun. Studien initierades under mars 2018.

Förstå situationen

Under april-juni 2018 låg fokus på faktainsamling och att sammanställa en nulägesbeskrivning. Arbetet utfördes till största del av Trafikverkets konsult Ramböll och finns sammanställt i denna rapport. I denna fas hölls en första workshop med syftet att kartlägga kända brister och förankra målen för åtgärdsvalsstudien i en bredare krets. Den ägde rum 31 maj 2018 i Nyköping.

Pröva tänkbara lösningar

Mellan juli-november 2018 har åtgärdsförslag genererats, preciserats och prövats mot åtgärdsvalsstudien mål. Arbetet inleddes med en workshop 9 september 2018 i Nyköping där deltagare fick föreslå åtgärder.

Forma inriktning och rekommendera åtgärder

Den delen pågick mellan december-januari 2018/2019 och åtgärderna bearbetades vidare vilket mynnade ut i en lista med rekommendationer om hur åtgärder ska hanteras avseende genomförande, tidplan och ansvarig aktör.

1.3. Tidigare planeringsarbete

I detta avsnitt görs en kortfattad redovisning av relevant material från olika planeringsdokument, strategier och utredningar, som tagits fram tidigare i andra sammanhang. Det kan handla om tidigare identifierade brister/problem, genomförda analyser, andra projekt som skapar nya behov eller föreslagna åtgärder i influensområdet som direkt eller indirekt påverkar situationen inom utredningsområdet. I ”Regional plan för transportinfrastruktur i Sörmland 2014–2025” (Regionförbundet Sörmland, 2014-04-03) och i remissversionen ”Länsplan för regional transportinfrastruktur för Södermanlands län 2018–2029” (Regionförbundet Sörmland, 2017–09) pekas ÅVS Västra infarten Nyköping ut med anledning av Nyköpings expansion och att flera områden växer avseende bostäder och handel. Andra faktorer som motiverar studien är tillgängligheten i stråket Oxelösund-Nyköping-Skavsta och Ostlänkens införande.

I ”Översiktsplan för Nyköpings kommun” (Nyköpings kommun, 2013-11-12) nämns för vägtrafiken några områden som är särskilt prioriterade och som har koppling mot denna åtgärdsvalsstudie. Tillgängligheten till E4 måste förbättras genom bättre framkomlighet längs väg 52 och 53 som är viktiga regionala vägar som stärker Nyköping som en central kommunikationsnod för buss, järnväg och flyg. Ett stort område är reserverat för väginfrastruktur gällande behovet av transporter för stråket Skavsta-Nyköping-Oxelösund. Andra generellt utpekade faktorer i översiktsplanen, som denna åtgärdsvalsstudie har att förhålla sig till, är att gång- och cykeltrafiken inom kommunen ska uppmuntras och underlättas samt att kollektivtrafiken ska bevakas i planeringen och kollektiva arbetsresor ska främjas. Tillgängligheten till hamnen i Oxelösund och Stockholm Skavsta flygplats är viktiga förutsättningar för näringslivet vilket även den kommande snabbjärnvägen Ostlänken kan tilläggas vara.

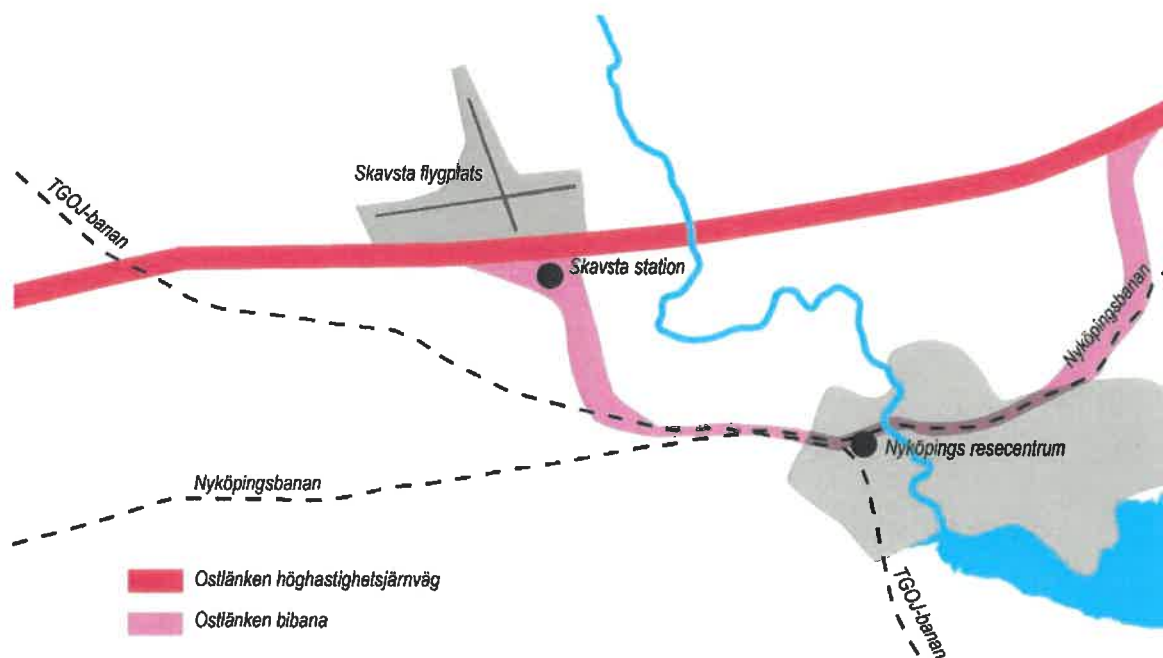
I ”Fördjupad översiktsplan för Nyköpings tätort och Skavsta” (Nyköpings kommun, 2013-12-10) tar man upp att Nyköping bör vara en attraktiv, tät och hållbar stad. Enligt studier är det de tätare delarna av staden som är mest attraktiva och att den täta staden även ger förutsättningar för den hållbara staden med minskat energibehov och mindre transporter. Möjligheten till en god kollektivtrafikförsörjning förbättras genom tätare bebyggelse. Utmaningar som identifierats i genomförandeprocessen för det framtida Nyköping är befolkningstillväxten, klimatförändringar, resurssnål samhällsbyggnad och effektiv kollektivtrafik. I dokumentet beskrivs hur en utbyggnad av staden kommer att innebära ökad biltrafik t.ex. längs Hamnvägen som bör förlängas över TGOJ-banan. Även kapacitetsproblem längs Brunnsgatan, Repslagaregatan, Järnvägsleden, Västerleden och Arnöleden har identifierats. När resandefrekvensen kommer att öka måste infrastrukturen fungera även för andra färdmedel än bilen. Två nya resecentrum (i staden och vid Skavsta) kommer att skapa nya behov speciellt avseende möjligheten att nå kollektivtrafikanläggningar via gång och cykel. Vidare är den planerade länken Kungsladugårdsleden viktig för att knyta ihop Skavsta och väg 52 med E4 på ett önskvärt sätt. TGOJ-banan mellan Oxelösund-Grängesberg utgör en viktig länk för godstrafik på järnväg. Det är önskvärt om banan i framtiden kan ansluta stationen vid Skavsta med en koppling mot Eskilstuna och Västerås.

Nyköpings kommun har antagit en transportstrategi där gång-, cykel- och kollektivtrafik prioriteras framför biltrafik. I transportstrategin anges även att fyrstegsprincipen ska användas. Som ett led i det arbetet har kommunen tagit fram ett underlag till handlingsplan för steg 1 och 2-åtgärder. Exempel på åtgärder är att integrera mobility management (MM) i detaljplaner och genomföra aktiviteter i skolan för fler hållbara resor. Andra steg 1 och 2-åtgärder är att säkerställa gena och trygga gånganslutningar till kollektivtrafikens stationer och hållplatser, ta fram en cykelplan, genomföra framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafik och ta fram en hastighetsplan.

I Oxelösunds översiktsplan "Oxelösund 2030" (Oxelösunds kommun, 2018) står att väg 53 är ett viktigt stråk för pendling och för att nå andra större städer. Stråket ska alltid prioriteras i samhällsplaneringen. Det bör förstärkas med nya av- och påfarter till bl.a. Arnös industriområde. I planen står att persontrafik på TGOJ-banan bör utredas.

1.4. Anknytande planering

Ostlänken mellan Järna och Linköping är den första delen av en framtida höghastighetsjärnväg mellan Stockholm-Göteborg och Stockholm-Malmö. I juni 2018 fattade regeringen beslut om tillåtlighet för en korridor som kommer att byggas i nära anslutning till E4. Ostlänken har stor betydelse för såväl utveckling och påverkan på de framtida behoven inom utredningsområdet. Exempel på det är att Nyköpings resecentrum kommer att angöras via en bibana, vid sidan av höghastighetsbanan. I det förordade alternativet, UA1, kommer även Skavsta att anslutas till bibanan och med station på bibanan med möjlighet till station även på huvudbanan.



Figur 2. Alternativ UA1 innebär att samma tåg kan trafikera både Nyköpings resecentrum och Skavsta station. (Illustration av WSP 2017)

1.5. Övergripande syfte med de lösningar/åtgärder som studerats

Syftet med åtgärdsvalsstudien är att skapa underlag för prioritering inför val av åtgärder, som ska bidra till effektiva resor och transporter i och omkring Nyköpings västra delar, från Skavsta i norr till kommungränsen mot Oxelösund i söder. Åtgärdsvalsstudien ska resultera i en mellan parterna förankrad brist- och behovsbeskrivning med förslag till åtgärder och konsekvenser av dessa som står i relation till målbeskrivningen. Därtill ska åtgärdsvalsstudien bidra med kunskap om åtgärder för förbättrad tillgänglighet i utredningsområdet utifrån nuvarande och framtida behov. Studien ska även ha utblick mot hur tillgängligheten kan öka till Skavsta utifrån stråk mot Eskilstuna och Katrineholm/Flen.

2. Intressenter

Förutom arbetsgruppens representanter har ett flertal andra aktörer och intressenter medverkat i arbetsprocessen. Dessa har främst medverkat via de workshoppar som hållits inom ramen för åtgärdsvalsstudien men information om brister, behov och mål har även inhämtats på andra sätt. De aktörer som medverkat med en eller flera representanter är:

- Trafikverket
- Region Sörmland
- Länsstyrelsen i Södermanlands län
- Nyköpings kommun
- Oxelösunds kommun
- Statens fastighetsverk
- Stockholm Skavsta flygplats
- Oxelösunds hamn

3. Avgränsningar

I detta kapitel beskrivs de avgränsningar som gäller för åtgärdsvalsstudien.

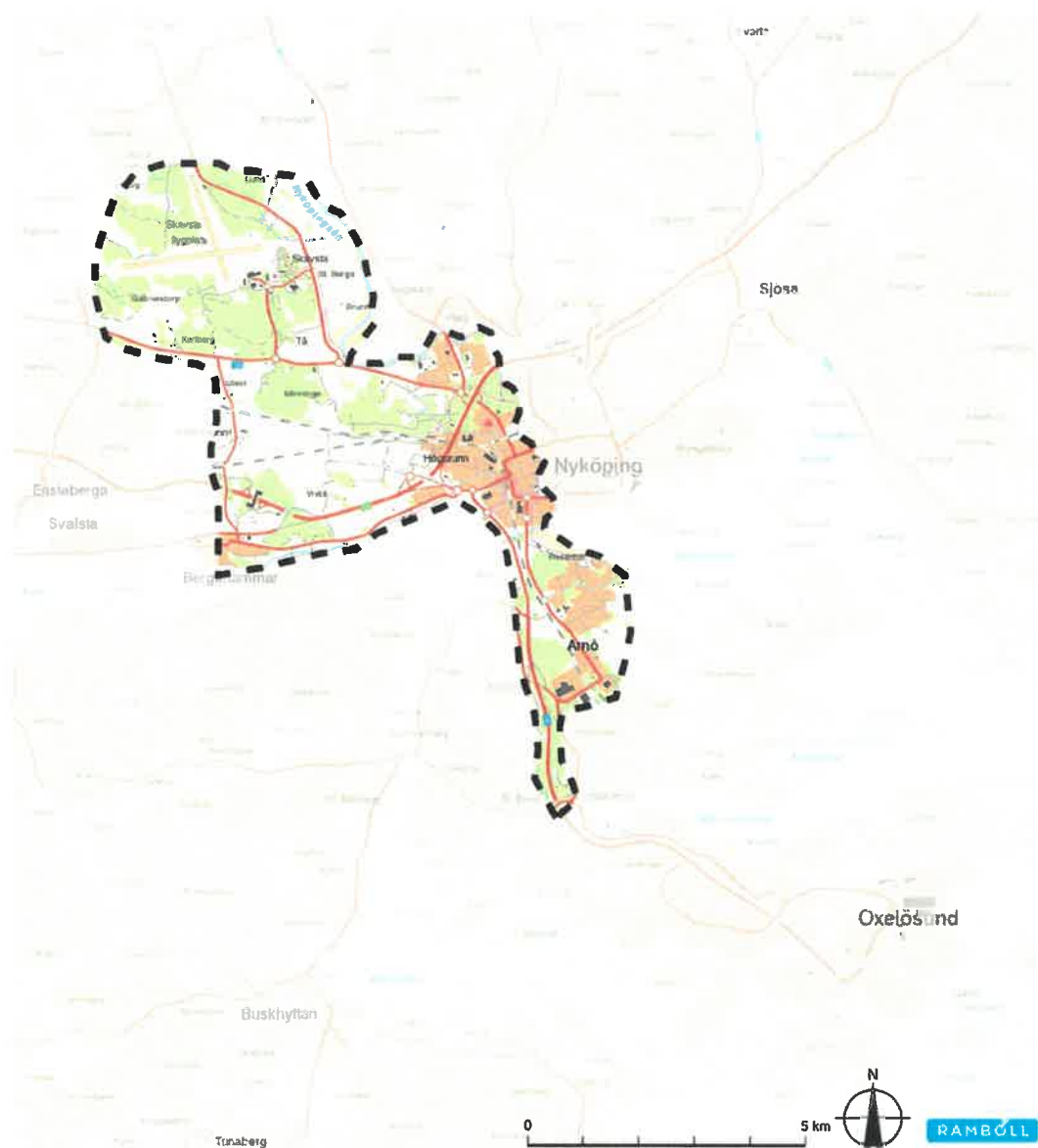
3.1. Geografisk avgränsning

Utredningsområdet (markerade området i figur 3. studiens utredningsområde.) ligger inom det geografiskt avgränsande området som omfattar Stockholm Skavsta flygplats, Oppeby söder om Nyköpingsån, trafikplats 133 Hället, Nyköpings västra centrala delar med Nyköpingsån som gräns öster ut, bebyggda delar av Arnölandet, trafikplatserna vid Björshult och Stjärnholm vid väg 53, Västerleden med

anslutning till trafikplats 132 Kungladugården, trafikplats 131 vid Bergshammar och väg 612 som binder samman väg 800 och väg 52 söder om Skavsta.

Utredningsområdet samverkar med omgivande område (influensområde) på olika sätt.

Influensområdet genererar behov av resor och transporter genom utredningsområdet och situationen inom utredningsområdet ger påverkan på olika sätt i influensområdet.



Figur 3. Studiens utredningsområde.

3.2. Avgränsning av innehåll och omfattning

Åtgärdsvalsstudien behandlar samtliga för studien aktuella transportsätt på väg (gång/cykel, bil, kollektivtrafik). Dock har åtgärdsvalsstudien även koppling till järnväg, sjöfart och flyg då dessa kan generera behov som påverkar utredningsområdet eller att åtgärder görs inom transportslagen som hanterar brister och behov inom utredningsområdet. Med samma resonemang beaktas även åtgärder utanför utredningsområdet inom influensområdet som har en inverkan på utredningsområdet.

3.3. Tidshorisont för åtgärders genomförande

Genomförande gäller enligt

- Kort sikt, fram till 2023
- Medellång sikt, till 2023–2029
- Lång sikt, efter 2029

4. Mål

Inom ÅVS-arbetet ska projektspecifika målformuleringar skapas som utgår från de nationella transportpolitiska målen, nationella miljömålen samt relevanta regionala och kommunala mål. De mål som ligger till grund för de projektspecifika målen nedan är beskrivna i bilaga 2. Nedan följer de projektspecifika mål som behövs för att kunna prioritera rätt åtgärdsförslag.

4.1. Mål för problemlösning

För att kunna utvärdera huruvida föreslagna åtgärder medverkar till att uppnå det övergripande syftet med denna åtgärdsvalsstudie har ett antal åtgärdsvalsstudiespecifika mål tagits fram. Målen är framtagna av arbetsgruppen. I samband med workshop 1 har det även funnits möjlighet för övriga intressenter att lämna synpunkter på gällande formulering av målen.

Målen gäller för utpekat utredningsområde (därav nämns inte något geografiskt område i målformuleringar) och för trafikantslag på väg vilket inkluderar gång och cykel, personbilar, godstransporter och kollektivtrafik. Åtgärdsvalsstudien hanterar inte brister och behov inom järnväg, sjöfart och flyg men åtgärder kan föreslås för dessa trafikslag.

Målen är indelade i olika kategorier. Målen ska komplettera, fördjupa och precisera nationella, regionala och kommunala mål. Dock med tanke på åtgärdsvalsstudiens karaktär är målformuleringarna allmänt hållna. Ofta används formuleringar som att något ska värnas eller beaktas. Syftet med sådana formuleringar är att peka på viktiga behov och områden som måste hanteras i arbetet och att medvetna val görs hur man tar hänsyn till dessa behov.

Mål kan till viss del vara motstridiga då förbättring inom ett område kan påverka ett annat negativt. Dock är detta inget anmärkningsvärt då målkonflikter kan t.ex. hanteras via en kombination av åtgärder som minimerar totala negativa effekter eller så kan en viss negativ påverkan vara acceptabel under förutsättning att den totala situationen förbättras i önskvärd riktning.

4.1.1. Övergripande syfte med åtgärdsvalsstudie

Ett övergripande syfte för åtgärdsvalsstudien har formulerats som ska beaktas vid valet av lösningar. Detta övergripande syfte kommer således genomsyra föreslagna åtgärder.

För att åstadkomma en långsiktig hållbar samhällsutveckling ska infrastrukturen för resor och transporter av människor och gods medge god tillgänglighet, minimerade barriäreffekter, hög trafiksäkerhet och minimerad miljöpåverkan. Infrastrukturen ska möjliggöra regional och kommunal utveckling samt bidra till en positiv stadsutveckling.

4.1.2. Framkomlighet och tillgänglighet för persontransporter

- *Gång, cykel och kollektivtrafik ska vara det naturliga valet av färdmedel och tillgängligheten för dessa trafikslag ska vara god.*
- *Gång, cykel och kollektivtrafik ska utgöra goda anslutningsalternativ när resor sker med tåg eller flyg.*
- *Där behov finns ska byten mellan olika färdmedel kunna genomföras smidigt, effektivt och tryggt.*
- *Funktionellt prioriterat vägnät för funktionerna långväga personresor, dagliga personresor och kollektivtrafik ska beaktas.*
- *Den lokala trafikens behov ska beaktas.*

4.1.3. Framkomlighet och tillgänglighet för godstransporter

- *Funktionellt prioriterat vägnät för funktionen gods ska värnas.*
- *Den lokala godstrafikens behov ska beaktas.*
- *Godstransporter ska i så stor utsträckning det är möjligt genomföras via tåg eller sjöfart.*
- *Uppställningsmöjligheter för lastbilar ska vara värnas.*

4.1.4. Hållbar utveckling

- *Infrastrukturen ska möjliggöra regional och kommunal utveckling samt bidra till positiv stadsutveckling.*
- *Godstransporter ska genomföras med hänsyn till andra färdmedels och verksamheters behov.*
- *Trafikens negativa påverkan på miljö och hälsa får inte öka.*
- *Intrång på natur-, mark- och kulturvärden ska beaktas.*
- *Åtgärder ska främja folkhälsa och fysisk aktivitet i transportsystemet.*
- *Åtgärder ska minimera social exkludering och behov för barn, äldre och funktionshindrade ska tillgodoses.*
- *Viktiga samhällsfunktioner ska beaktas.*

4.1.5. Trafiksäkerhet

- *Trafiksäkerhet och trygghet ska förbättras för alla trafikantgrupper.*

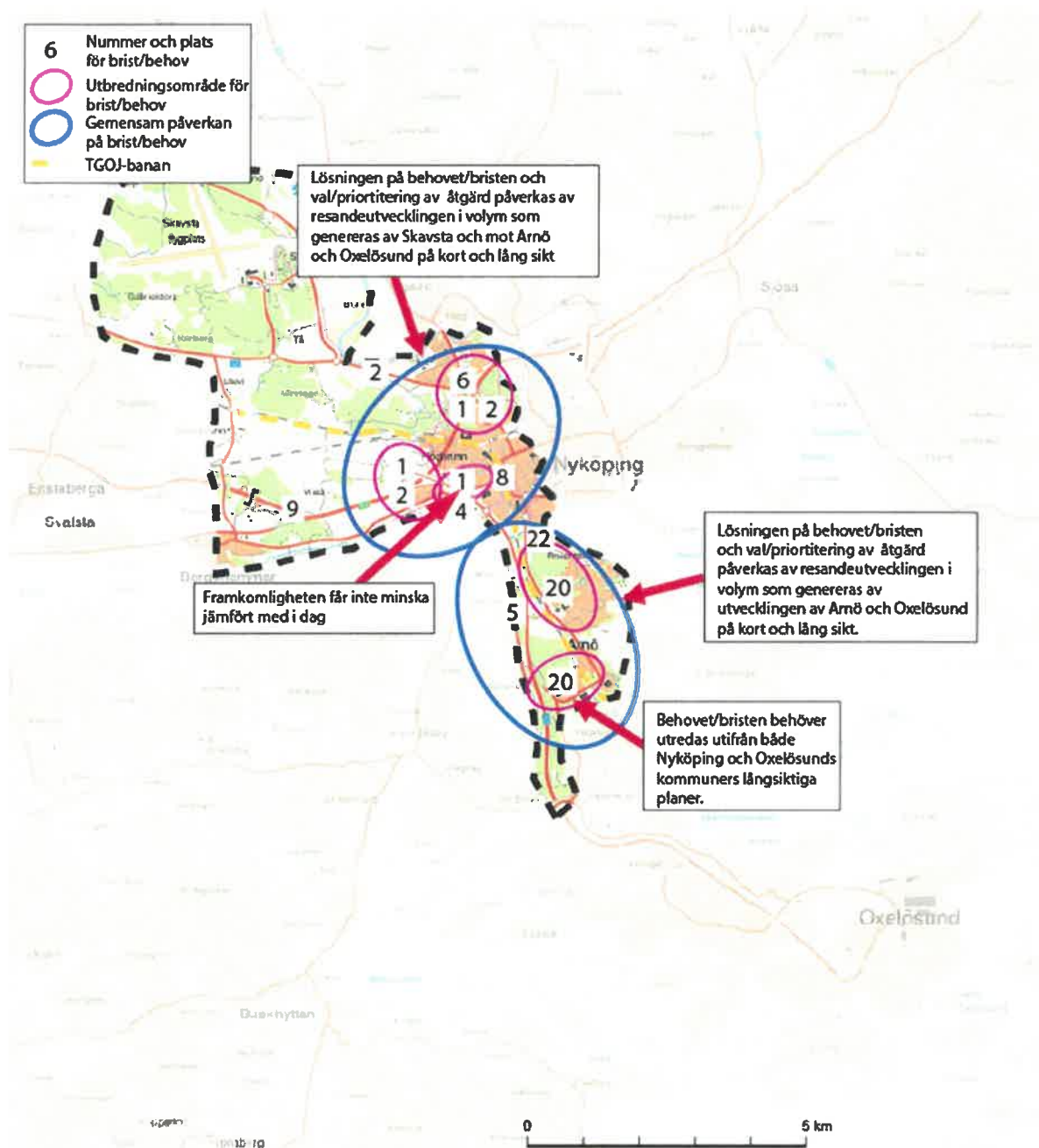
5. Problembeskrivning, förhållanden, förutsättningar

5.1. Problembeskrivning

Information om brister och behov har främst inhämtats från workshop som hölls 31/5 2018 i Nyköping. Brister och behov kan vara av ett flertal typer där vissa är konkret kopplade till en avgränsad fysisk plats medan andra beskriver kommande generell utveckling i samhället/omvärlden som åtgärdsvalsstudien bör förhålla sig till. Några är mer förutsättningar och några är mera konstateranden att det finns konflikter mellan anläggande och upprätthållande av infrastruktur och andra samhällsfunktioner och intressen. Flertalet brister och behov berör flera målområden och påverkar t.ex. både framkomlighet och trafiksäkerhet.

5.1.1. *Brister och behov*

I detta avsnitt redovisas brister som noterats under processens framskridande. Med brist avses att någon funktion i nuvarande trafiksystem inte fungerar helt önskvärt och att dagens trafikbehov inte kan uppfyllas i tillräcklig hög utsträckning. Med behov menas att framtida trafiksystem behöver kunna svara upp mot den utveckling som sker. Ett urval av brister och behov med kommentarer är utmärkta i figuren nedan. Anledningar till att inte samtliga brister eller behov är med kan vara att de gäller för hela området, att det inte har bedömts nödvändigt att visa dem i kartan eller att de förklaras på annat sätt. Vissa brister och behov gäller över hela området eller vid flera platser därav områdesringar eller att samma nummer förekommer flera gånger.



Figur 4. Brister och behov.

1. Bristande tillgänglighet i nordvästra delarna av Nyköpings centralort

Det finns få förbindelser om man ska passera igenom utredningsområdet. I princip är E4 och gatorna rakt igenom centrala Nyköping de enda alternativen. Det medför dålig framkomlighet under vissa tider på dygnet och under vissa dagar, speciellt vid trafikplatser och korsningar. Detta innebär att det förekommer genomfartstrafik som påverkar stadsutvecklingen samt förutsättningarna för gång, cykel och kollektivtrafik negativt. Problemen kommer även förstärkas i framtiden när ny bebyggelse och verksamheter tillkommer t.ex. genom att Arnö utvecklas.

Tillgänglighet mellan områdena Hemgården, Högbrunn, Idbäcken, Nöthagen och Oppeby samt Nyköpings lasarett upprätthålls idag av kopplingarna ovan. Områdena blir kringskurna av barriärer, främst då av järnväg. I samtliga områden pågår utvecklingsarbeten, varav det mest framträdande är

Nyköpings resecentrum. Bristen är tudelad då den dels genererar mycket trafik till de två huvudsakliga kopplingarna samt att bristen på tillgänglighet för fotgängare och cyklister bidrar till fler resor med bil. Denna brist hänger samman med ett flertal andra beskrivna brister och behov i området.

2. Brister med framkomlighet till Stockholm Skavsta flygplats och verksamhetsområdet

Stockholm Skavsta flygplats med närområde tillgängliggörs via väg 52 från väg E4, som en majoritet av resenärerna kommer ifrån och då främst från Stockholmshället. Nuvarande vägnät har framkomlighetsbrister främst kopplat till trafikplats Hället. Barriäreffekter, fragmentering och behov av ytterligare framkomlighet kommer att förstärkas genom utvecklingen av Stockholm Skavsta flygplats och omgivande verksamhetsområde, Ostlänken, men också i områden närmre Nyköpings tätort. Enligt de prognoser som finns genomförda kommer resandet via flygplatsen att öka betydligt och behov finns därför att anslutande infrastruktur måste kunna hantera det större antalet resor och transporter.

3. TGOJ-banan skapar stora barriäreffekter

Över TGOJ-banan i centrala Nyköping finns bara en större överfart, Västerleden, som hanterar gång, cykel, kollektivtrafik och bil. För gående men framförallt cyklister utgör TGOJ-banan ett stort hinder mellan områden och olika målpunkter i Nyköpings tätort. Ett exempel på det är att ta sig från Högrunnsområdet till Centralplan, då det endast finns tre passager, två gångbroar och Västerleden. Cykeltrafiken får därför mycket långa omvägar på grund av att det bara finns en cyklingsbar passage för denna trafik. Cykling, som generellt har behov av genhet, får därför förutsättningarna väsentligt försämrade vid val mellan olika trafikslag för resor mellan vissa punkter. Utveckling och förtätning av bostäder och verksamheter i Spelhagen och Nyköpings hamn, men även Arnölandet, bidrar till behov om ny framtida koppling över TGOJ-banan söder om Västerleden för att skapa genare koppling till Idbäcken och Högrunn, där det också inlets detaljplanarbeten.

4. Behov av förbättrad framkomlighet längs väg 53 Västerleden mellan E4 och väg 53 mot Oxelösund

Västerleden är en del av den regionala väg 53 mot Oxelösund samt utgör huvudsaklig infart till Nyköping söder och väster ifrån. Vägen ska därför tillvarata intressen för såväl framkomlighet för att tillgodose behoven för de regionala transporterna, bland annat till Oxelösunds hamn och SSAB samt tillgänglighet för de närliggande områdena Högrunn, Idbäcken och Nyköpings centrum men också till Gumsbacken. Kapacitetshöjande åtgärder har genomförts för att förhindra köbildning, men utvecklingen i hela åtgärdsvalsstudiens utredningsområde kommer att ställa högre krav på framkomlighet för att långsiktigt tillgodose behov för regionala och lokala transporter. I områdena Högrunn och Idbäcken, som ligger intill Västerleden, planeras för utveckling för såväl verksamheter och bostäder. Med det följer även behov av att anslutande kommunala vägar knyts an på ett fördelaktigt sätt, dels för det sammantagna vägnätet med också för stadens utveckling.

5. Brister med framkomlighet och trafiksäkerhet i Nävekvarnskorset

Korsningen mellan väg 53/väg 511/ en enskild väg ligger väster om Arnö. Väg 53 har hastighetsgräns 100 km/h norr om korsningen och 110 km/h söder om den. Lokalt i korsningen sänks hastigheten till 70 km/h. Vägen är på sträckan mötesseparerad med fyra körfält varav söder om korsningen är den klassificerad som motorväg. Korsningen har ett genomgående körfält per riktning, där man även kan svänga höger, och separata körfält för vänstersvängande. Vänstersvängande från väg 511 kommer ut i ett eget körfält som har heldragen linje i cirka 100 m. I korsningen rör sig oskyddade trafikanter vilket bedöms vara osäkert. Trafikanter som svänger ut från väg 511 uppvisar ibland osäkerhet om de kan svänga ut, vilket kan bero på bristande kunskap om accelerationskörfält, höga hastigheter genom korsningen och högt trafikflöde på väg 53. Detta leder köbildning i tillfarten. Det kan också finnas en

risk för upphinnandeolyckor vid högersväng från väg 53. Vidare är sikten dålig bl.a. på grund av mitträckena.

6. Bristande trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter vid trafikplats Hållet

Trafikplats 133 Hållets på- och avfartsramper ansluter/korsar huvudstråk för gång- och cykel. Det är en brist att oskyddade trafikanter korsar vägbanan i plan i denna typ av storskaliga vägmiljö med avfarter, påfarter och en fyrfältig sträcka på Brunnsgatan. Vid oskyddade trafikanters interaktion med biltrafikanter t.ex. från E4 kan det uppstå brister med trafiksäkerheten. Detta gäller speciellt vid på- och avfart i norrgående.

7. Passager med höjdbegränsningar skapar brister

Begränsningar i fri höjd (höjd under 4,5 m) på det kommunala vägnätet vid Brunnsgatan och Stockholmsvägen ger problem för godstransporters och kollektivtrafikens höga fordon. Även Länsmansvägen under Brunnsgatan har begränsad höjd till 3,6 m även om det ligger inne på lasaretsområdet. Bristen medför att kollektivtrafikens bussar i Sörmland anpassas för att kunna passera de aktuella passagerna. Detta leder i övrigt till omledning av transporter vilket ger längre färdväg och belastar andra utsatta vägavsnitt. Höga fordon som kör in i broarna kan medföra påverkan på tågtrafiken, då säkerheten på broarna måste säkerställas innan tågtrafiken kan återupptas. En åtgärd är dock planerad genom att höjden på Brunnsgatan under järnvägsbroarna höjs till 4,4 m, den passage som idag är den med sämst förutsättningar höjdmässigt.



Figur 5. Begränsningar i fri höjd i meter.

8. Obevakat övergångsställe på Västerleden utgör brist

Ett obevakat övergångsställe på Västra viadukten på infarten till Nyköpings centrum ger bristande trafiksäkerhet för fotgängare och cyklister, vilket bl.a. avspeglas i att samspelet mellan olika trafikanter är bristande på platsen. Det innebär också en begränsning i kapacitet på infarten som är ett viktigt stråk för kollektivtrafiken. Vid övergångsstället finns också risk att bilister vid mörker bländar varandra vilket medför att det blir svårt att se övriga trafikanter.

9. Trafikplats Bergshammar medger anslutning till E4 endast i en riktning

Trafikplats 131 Bergshammar längs E4 strax väster om Nyköpings tätort medger endast på- och avfart till och från norr. Trafikplatsen är alltså inte fullständig. Med dagens trafiksituation under normala

förhållanden bedöms detta fungera men för framtida omledningsvägnät eller avseende utveckling och tillväxt inom området kan detta utgöra en brist.

10. Brist med tung trafik genom centrala Nyköping

Tung trafik kör genom centrala Nyköping för att ta sig mellan trafikplatserna vid E4 och industriområden i Arnö, men även till Oxelösund. Transporterna påverkar andra gruppers tillgänglighet och orsakar buller och utsläpp. I och med stadens utveckling söder ut mot Stadsfjärden ökar dessa konflikter.

11. Omledningsvägnät för E4 genom Nyköping

Det finns omledningsvägar i området vilka behöver tydliggöras genom ett gemensamt arbete mellan både statlig och kommunal väghållare eftersom dessa är berörda. Då utrymmet för stora trafikflöden inte kan säkerställas med de tätare stadsstrukturerna och prioritering av andra trafikantgrupper än biltrafik uppstår även behov av att leda omledningstrafik från E4 till andra vägar.

12. Tågstation och busscentral är inte placerade vid samma plats

Funktionerna är placerade cirka 1 km från varandra och med buss tar det cirka 3 min att åka mellan. Detta försvårar för kollektivt resande. I samband med byggnationen av Nyköpings nya resecentrum förväntas denna identifierade brist åtgärdas.

13. Brister med uppställningsplatser för tung trafik

Det finns brister kopplat till uppställningsmöjligheter för tung trafik avseende kapacitet och social trygghet. Det senare gäller primärt Nyköpingsbro och Björkö.

14. Brist och behov med tillgänglighet för lant- och skogsbrukets maskiner

Nyköping är en viktig plats för service och handel med jord- och skogsbruksmaskiner samt redskap. Det finns också i anslutning till centralorten närliggande jordbruksmark som måste kunna brukas. Infrastrukturen skapar barriärer för dessa fordon med ett fåtal stråk. Fordonen får inte trafikera E4 och är olämpliga i de centrala delarna av staden.

15. Brist med tillgänglighet och alternativ färdväg till Nyköpings lasarett

Nyköpings lasarett och räddningstjänstens station tillgängliggörs idag söder eller norrifrån via Brunnsгатan, som bitvis och vissa tider är hårt trafikerad med köer till följd. Utryckningar av ambulans och räddningstjänst kan därför fastna i köer. Egentliga alternativa färdvägar till Brunnsгатan saknas idag.

16. Avsaknad av bytespunkter mellan bil och kollektivtrafik

Förutsättningarna att byta färdmedel från bil till kollektivtrafik är i dagsläget bristfälliga. Genom byggnationen av det nya resecentrumet förväntas förutsättningarna för bytespunkten mellan trafikslagen förändras.

17. Brister med färdmedel för att transportera flygbränsle

I dag går transporterna av flygbränsle med vägtransport till Skavsta. På liknande sätt hanterades transporterna av flygbränsle till Arlanda innan transporterna fördes över till järnväg. Transporter av flygbränsle på väg bedöms som relativt säkert. Dock kan konsekvenserna bli väldigt omfattande på både omgivning och omgivande miljö vid en eventuell skada. I och med närheten till Oxelösunds hamn finns förutsättningar för att flytta transporterna av flygbränslet till andra färdmedel som är säkrare och där konsekvenserna av en eventuell skada begränsas.

18. Förstärkta barriäreffekter

I utredningsområdet finns idag flera barriärer. Med en ökad tillväxt och tillskapande av nya barriärer, så som Ostlänken, finns risk för en förstärkning av befintliga barriärer och ökad grad av kanalisering i befintliga stråk. Trafiken kommer då att öka på redan högt belastade vägar och vägavsnitt och i sig kan de stora stråken medföra barriäreffekter i anslutning till exempelvis bostadsområden och centrala lägen. (Vissa grupper kan också påverkas i högre grad än andra och leda till sämre förutsättningar till integration genom dessa barriärer).

19. Behov av ökad tillgänglighet till Skavsta med kollektivtrafik

Med utveckling av Skavsta som flygplats, resecentrum och verksamhetsområde finns behov av att säkerställa tillgängligheten till området med såväl regional- som lokal kollektivtrafik. Tillgängligheten avser såväl arbetsresor som för resenärer och utgör ett attraktivt alternativ istället för att åka bil.

20. Behov av förbättrad tillgänglighet till Björkö mot väg 53

Björkö ligger mellan Arnö och väg 53 och genomkorsas av TGOJ-banan. Området är utpekade för utveckling av verksamheter. Området tillgängliggörs av trafikplats Björshult, med av- och påfart mot norr samt infart till fastighet vid Nävekvärnskorset. Ska området kunna utvecklas krävs utvecklade anslutningar till väg 53.

21. Behov av utvecklad kollektivtrafik till Arnö industriområde och Björkö

Det finns behov av förbättrad kollektivtrafik till verksamhetsområdena i Arnö och Björkö. Kollektivtrafiken består idag av linje 715 mellan Nyköping och Oxelösund. Utvecklingen av verksamheter sker dels geografiskt i området, men också genom fler tillkommande yrkesverksamma och besökare medför behov av att kollektivtrafiken behöver utvecklas för att utgöra ett verkligt alternativ till att åka bil, som i stor utsträckning belastar Arnöleden.

22. Behov av utökad kapacitet över Kilaån

Arnöleden förbinder Arnölandet med Nyköpings centrala delar och områdena ligger inom lämpligt cykelavstånd från varandra. Över Kilaån finns en bro som med separat vägbana för gång och cykeltrafik. Bron är dock smal och med fortsatt exploatering av Arnölandet finns behov av att tillskapa ytterligare kapacitet för såväl gång som cykel.

23. Utökade behov att transportera gods via järnväg

Nyköping växer och det kommer upp nya behov utifrån näringslivets behov att växa. Ett exempel är utvecklingen i Arnö och områdena benämnda Björkö (3) och Arnö Västra (1) (se Figur 6).



Figur 6. Utvecklingsområden i Arnö och Björkö.

I kommunens dialog med fastighetsägare för aktuella områden inom Björkö och Arnö har det kommit upp behov av lyfta över gods från väg till järnväg. Det finns behov att hantera gods till/från detta område men även för att omlasta gods från Oxelösunds hamn.

24. Exploateringsbehov i tätorter väster om Nyköpings tätort skapar nya behov

Tätorterna väster om Nyköping, som Bergshammar, Svalsta och Enstaberga, växer och framförallt behöver förutsättningarna för cykel och kollektivtrafik tillgodoses. De uttrycker sig i brister utmed väg 800 och rör bl.a. trafiksäkerhet på busshållplatser och dess anslutande gångvägar samt otydlighet och standard på cykelvägnätet.

25. Anläggande av Nyköpings resecentrum ger stor trafikpåverkan under byggtiden

Behov av noggrann planering inför byggnationen av Nyköpings resecentrum är nödvändig. Risk finns för att befintliga brister i ett blivande omledningsvägnät inte klarar den ökade trafiken. Detta kan ge effekter på det dagliga livet, säkerhet och arbetena i sig.

I ”Detaljplan för Väster 1:42 m.fl. Nyköpings resecentrum, Planbeskrivning, Granskningshandling” (Nyköpings kommun, 2018) hanteras ett planområde i stadsdelen Väster som omfattar planområde enligt Figur 7. Planområdet i detaljplanen för det nya resecentrumet (från detaljplanen)



Figur 7. Planområdet i detaljplanen för det nya resecentrumet (från detaljplanen)

Under byggtiden kommer omfattande arbeten göras med betydande påverkan i trafiksystemet bl.a. kommer Brunnsgatan stängas av i upp till 2 år. En ny passage under järnvägen, Västra passagen, kommer att byggas för gång och cykel som en del av projektet. Den kommer under byggtiden att kunna användas av blåljus-, gång- och cykel- samt kollektivtrafik. Övrig trafik leds om.

26. Behov av ny bussdepå

Det finns behov av ny depåkapacitet år 2029 och placering av en bussdepå inom utredningsområdet är aktuell, initierat av Nyköpings kommun och region Sörmland. Placeringen ställer krav på tillgänglighet till de båda resecentrumen i Nyköping och Skavsta.

27. Nyköpings tätorts behov av att omvandlas och utvecklas med ökade krav på trafiksäkerhet, trygghet och tillgänglighet för samtliga trafikslag

Samhällsplaneringen ska ta hänsyn alla gruppers behov och när centralorten utvecklas för att tillgodose en ökad grad av möten, service och handel måste fokus vara att alla trafikantgrupper ska ha god tillgänglighet och trafiksäkerhet till relevanta målpunkter. I utvecklingsplaner för t.ex. bostadsbyggande måste koppling till viktiga målpunkter och funktioner finnas. Gång, cykel och kollektivtrafik måste fungera som kapacitetsstarka trafikslag.

28. Skapa förutsättningar för barn och ungdomars möjlighet till förflyttning på egen hand

Behov för barn och ungdomar att kunna förflytta sig säkert mellan hemmet och skola/fritidsaktiviteter på egen hand, för att ta till vara socialt och hälsofrämjande aspekter. Behovet avser förflyttning till såväl befintliga skolor och fritidsaktiviteter som tillkommande t.ex. vid utveckling av områdena Högbrunn och Idbäcken. Barns och ungdomars förflyttningar hamnar ibland i konflikt med större tillgängliggörande vägnät, mellan nationella och regionala vägarna samt Nyköpings centrum, vilka då utgör barriär för dessa resor.

29. Värdefull mark påverkas negativt

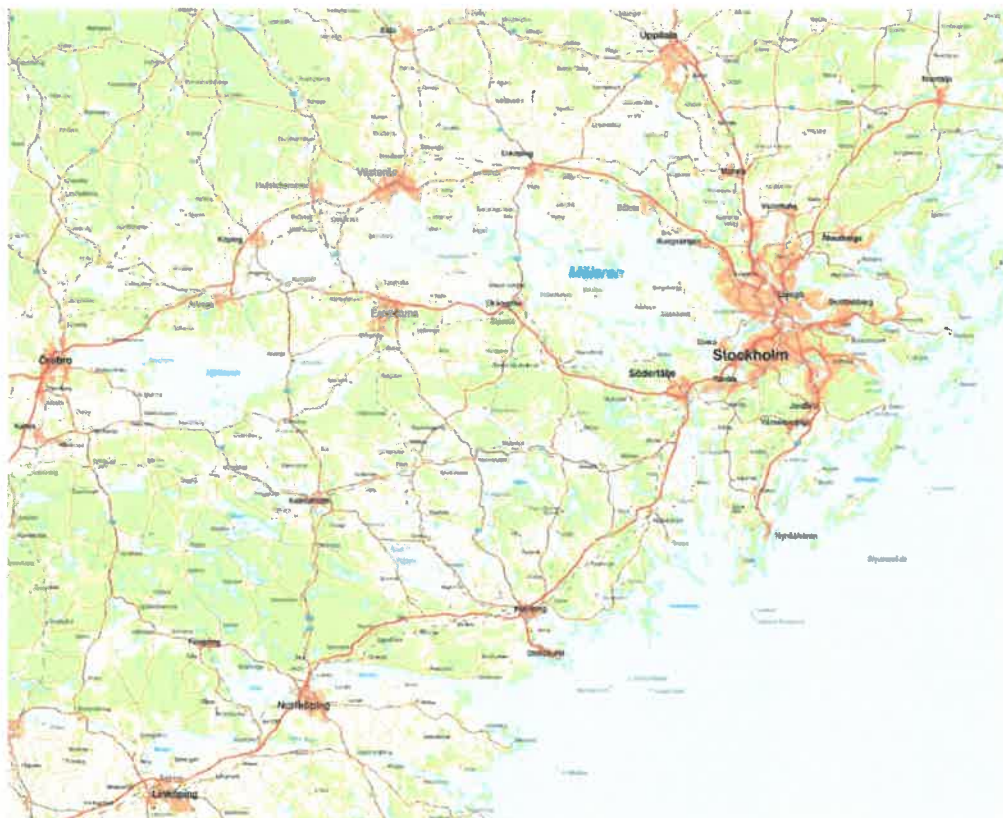
Vid byggande av t.ex. infrastruktur finns det alltid en risk att intrång sker på mark som är värdefull av andra orsaker. Jordbruksmark (som klassas som nationellt intresse) tas ofta i anspråk för bebyggelse och infrastruktur. Åkermark är en förutsättning för inhemsk produktion av livsmedel och bevarande av natur- och kulturvärden. Det är väsentligt att markens värde beaktas och att intrång och negativ påverkan minimeras.

30. Infrastruktur kan påverka kulturmiljön negativt

Befintlig och planerad infrastruktur kan ge intrång områden med viktiga kultur- och naturvärden. Även annan negativ påverkan kan genereras från trafik i form av utsläpp och buller. Viktigt att kulturmiljön beaktas infrastrukturprojekt och att besök och förvaltning inte försvåras av t.ex. barriärer.

5.2. Utredningsområdet - befintliga förhållanden och utveckling inom

Utredningsområdet ligger inom Nyköpings kommun i Södermanlands län. Kommunen angränsar mot Norrköping, Katrineholm, Flen, Oxelösund, Trosa och Gnesta. Knappt 56 000 invånare fanns i mitten på 2018. De tre största arbetsgivarna är kommunen, regionen och Eberspächer Exhaust Technology Sweden AB. Flest antal sysselsatta finns inom utbildning, byggverksamhet och hälso- och sjukvård. Infrastrukturen i utredningsområdet har en stark koppling till Oxelösunds kommun. Oxelösund hade cirka 12 000 invånare i mitten på 2018. Största privata arbetsgivare är SSAB EMEA AB. En viktig funktion för denna åtgärdsvalsstudie att beakta är hamnen i Oxelösund.

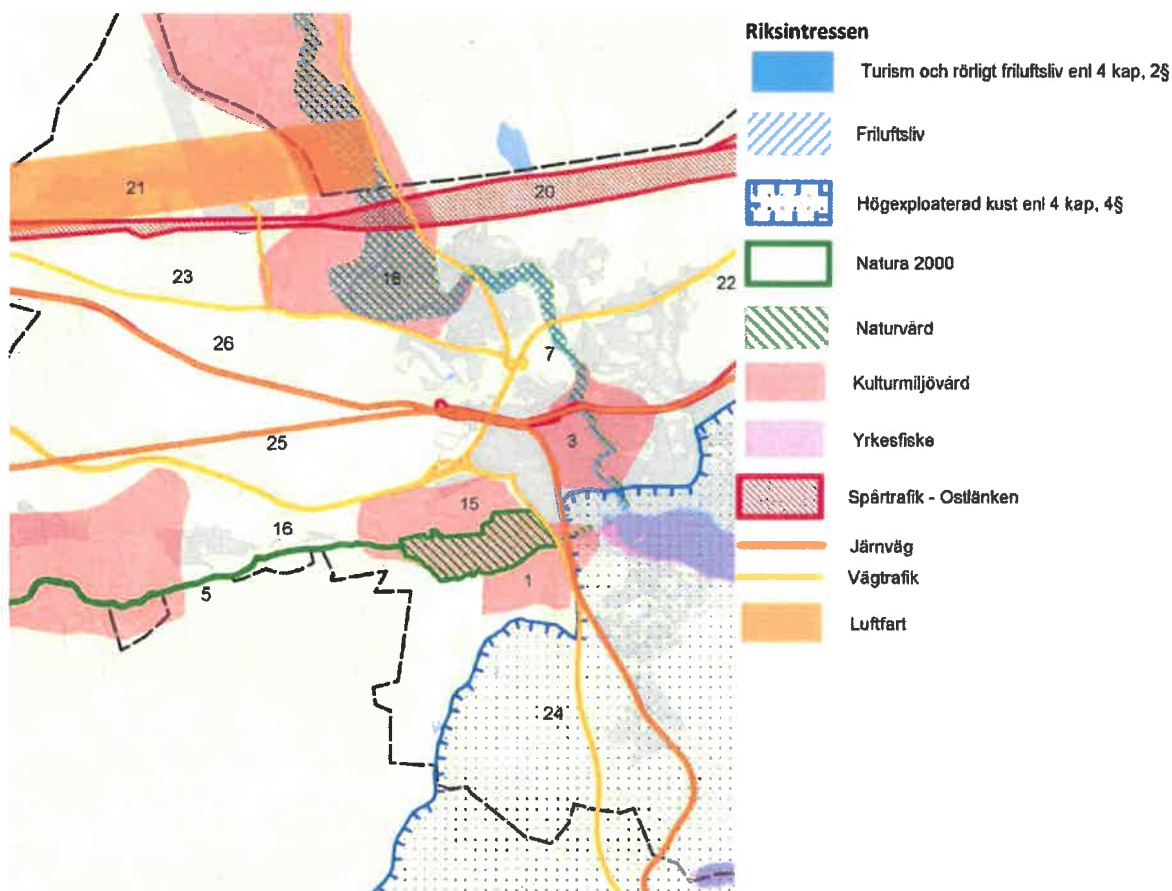


Figur 8 - Nyköpings relation till andra kommuner och orter.

5.2.1. Grönstrukturer, riksintressen och markanvändning

Det finns ett antal utpekade riksintressen i utredningsområdet. Detta är geografiska områden som pekats ut därför att de har en särskild viktig betydelse. Riksintressen kan beslutas enligt 3 kapitlet eller

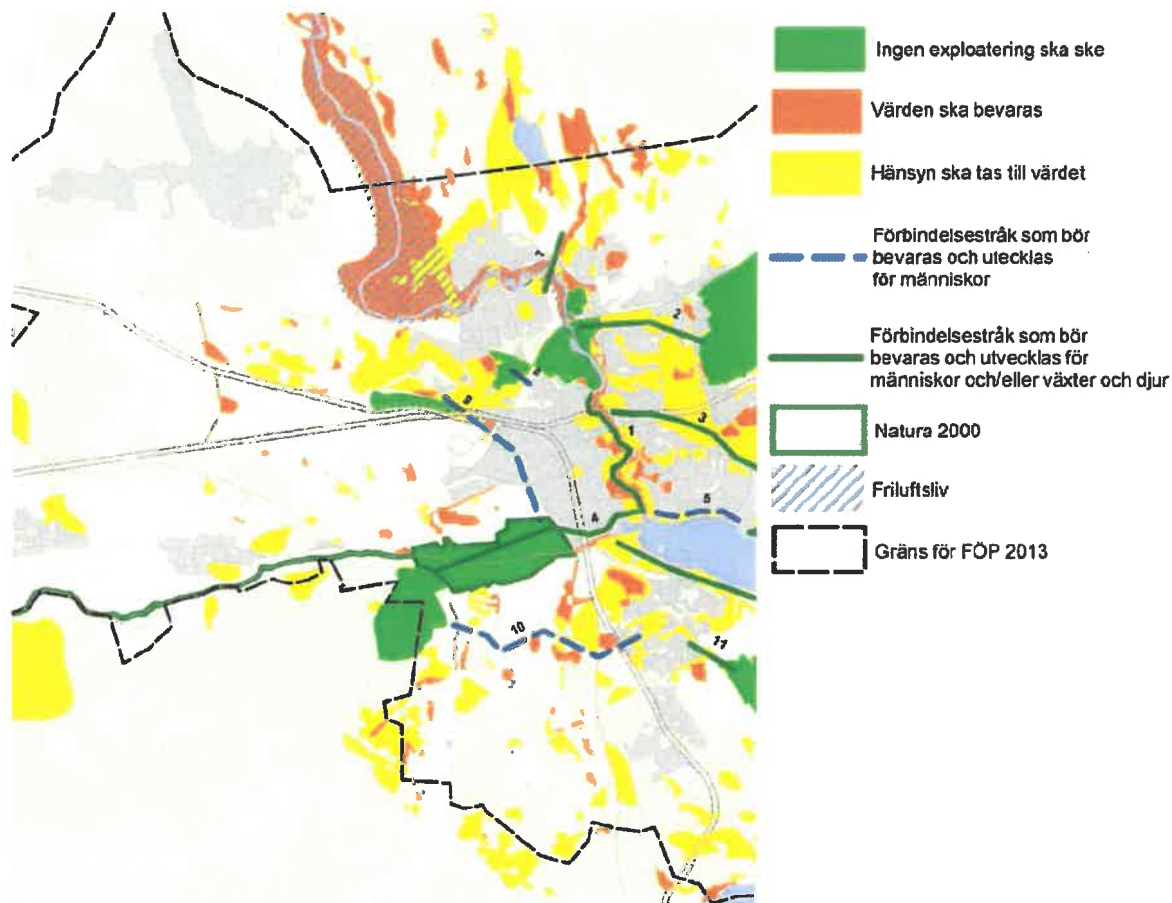
enligt 4 kapitlet i miljöbalken. Exempel på riksintressen är områden med speciell betydelse för naturvård, friluftsliv, kulturmiljövård, anläggningar för vattenförsörjning, anläggningar för kommunikation (elektronisk eller fysisk) etc. Figur 9 nedan illustrerar utpekade riksintressen.



Figur 9. Utpekade riksintressen (från FÖP för Nyköpings tätort och Skavsta), i figuren saknas bibanan som sammankopplar Ostlänken med Nyköpings resecentrum.

Över Stockholms Skavsta Flygplats finns ett stråk utpekat som riksintresse för luftfart. Öster om Stockholm Skavsta flygplats finns ett brett stråk ut med Nyköpingsåns dalgång utpekat för kulturmiljövård, naturvård och friluftsliv. Den planerade sträckningen för Ostlänken, befintlig järnvägsstruktur, E4, väg 53 och 52 är även de utpekade som intressen. Ett stort område kring Östersjön, bland annat kring Arnö, är utpekat som högexploaterat kustområde. Högåsens vattenskyddsområde angränsar mot utredningsområdet i väster. Vattenskyddsområden beslutas med stöd 7 kapitlet i miljöbalken och syftet är att påverkan eller risk för påverkan inte uppstår på vattenresursen.

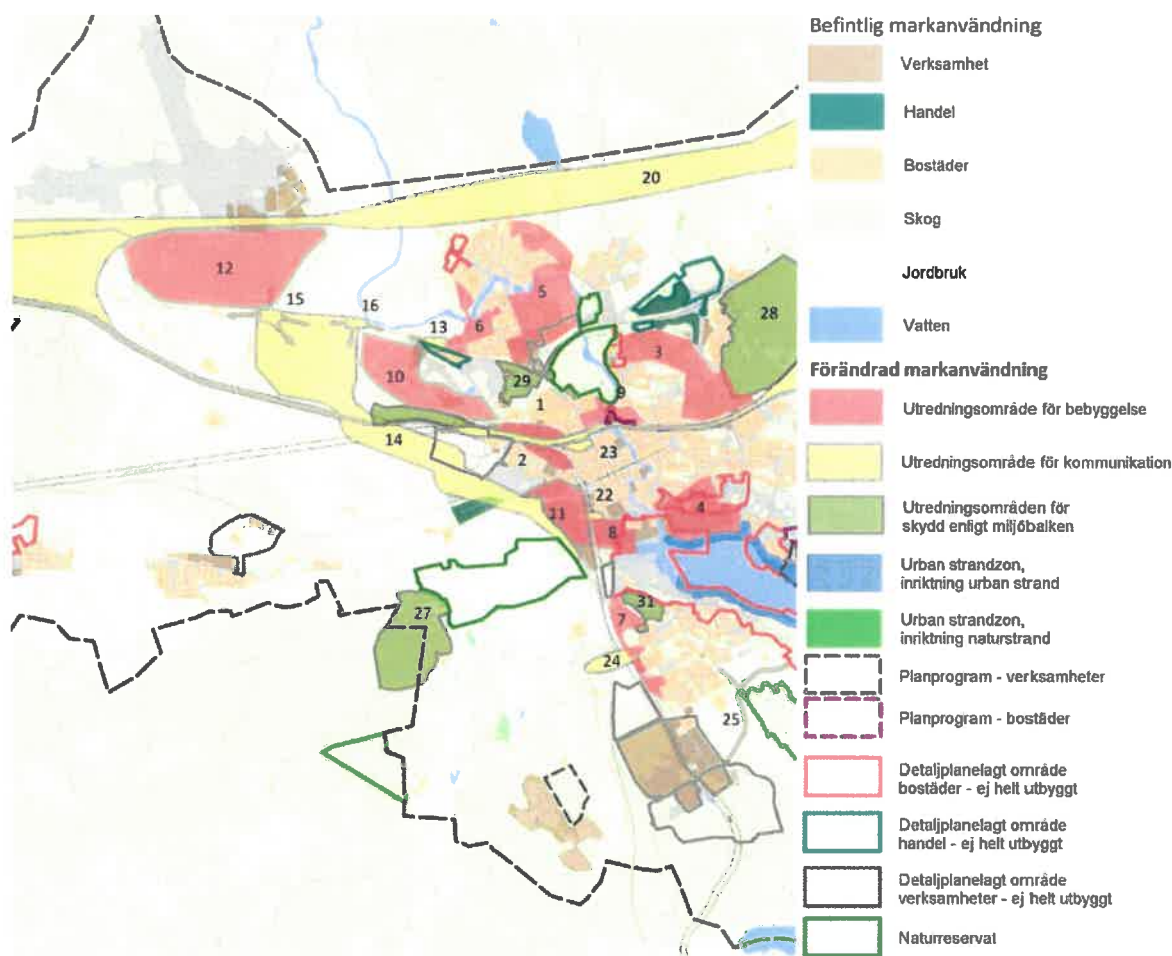
Figur 10. Utpekade grönstrukturer (från FÖP för Nyköpings tätort och Skavsta) visar grönstrukturer inom utredningsområdet.



Figur 10. Utpekade grönstrukturer (från FÖP för Nyköpings tätort och Skavsta)

Inom området finns grönstrukturer där ingen exploatering ska ske. Dessa ligger runt om trafikplats 133 Hållet samt norr om järnvägen där den går norr om trafikplats 132. Inom området finns även ytor och stråk med värden som ska bevaras och där hänsyn ska tas till värdet.

Inom utredningsområdet finns områden som utreds för bebyggelse och ny kommunikation, se Figur 11.



Figur 11. Befintlig och förändrad markanvändning (från FÖP för Nyköpings tätort och Skavsta)

Söder om Stockholm Skavsta flygplats utpekats ett större område för markanvändning för bebyggelse, vilket även görs på flera platser inne i Nyköpings centralort. Ostlänken ger upphov till de områden som i figuren anges vara under utredning för ny kommunikation, det gäller söder om flygplatsen samt ett stråk som går mellan flygplatsen och Nyköpings tätort.

5.2.2. Vägtrafiksystemet

Inom utredningsområdet finns antal viktiga vägar och gator:

- E4 som börjar i Helsingborg och sträcker sig runt 160 mil ända upp till finska Torneå.
- Väg 52 som går mellan Nyköping och Kumla.
- Väg 53 som går mellan Oxelösund och Eskilstuna.
- Väg 612 som går mellan väg 800 och väg 52.
- Väg 629 som går mellan väg 52 och Skavsta flygplats.
- Väg 800 som går mellan väg 899 och 525. Inom utredningsområdet passerar väg 800 rakt igenom tätorten och utgörs till stor del av viktiga gator/trafikleder i tätorten. Dessa är bl.a. Lennings väg, Hamnvägen, Västerleden och Bergshamraleden. I Nyköpings tätort kan vägsträckan bl.a. användas för att ta sig till E4 via trafikplats 132 Kungsladugården eller trafikplats 134 Påljunghage.

Trafikverket har i samverkan med upprättare för länsplanerna tagit fram vägar som bedöms vara de viktigaste för den nationella och regionala tillgängligheten. Dessa vägar benämns tillhöra det

Funktionellt prioriterade vägnätet. Det funktionellt prioriterade vägnätet som är framtaget utgör ett planeringsunderlag för hur vägar och åtgärder längs dem ska prioriteras i samhällsplaneringen.



Figur 12. Funktionellt prioriterat vägnät i utredningsområdet.

Alla de större ingående vägarna är prioriterade för alla typer av resor och transporter. Dessa är dagliga personresor, kollektivtrafik, godstransporter och långväga personresor.

I Figur 13. Trafikflöde uttryckt i årsmedeldygnstrafik (f/d) där procenten anger andel tung trafik anges trafikflödet i årsmedeldygnstrafik (ÅDT) med andelen tung trafik i procent.



Figur 13. Trafikflöde uttryckt i årsmedeldygnstrafik (f/d) där procenten anger andel tung trafik (från Vägtrafikflödeskartan)

Längs E4 genom Nyköping ligger trafikflödet på 25 000–30 000 f/d där troligen en betydande andel utgörs av lokal trafik d.v.s. trafik med start/mål inom närområdet eller trafik som använder en kortare sträcka av E4 för att ta sig mellan andra vägar (dock är detta ett antagande då det inte analyserats). Aktuell del av E4 har en relativ hög andel tung trafik då 10 % brukar anses som ett normalvärde för andelen tung trafik. Av de andra vägarna har väg 53 högst flöde i anslutning till tätorten.

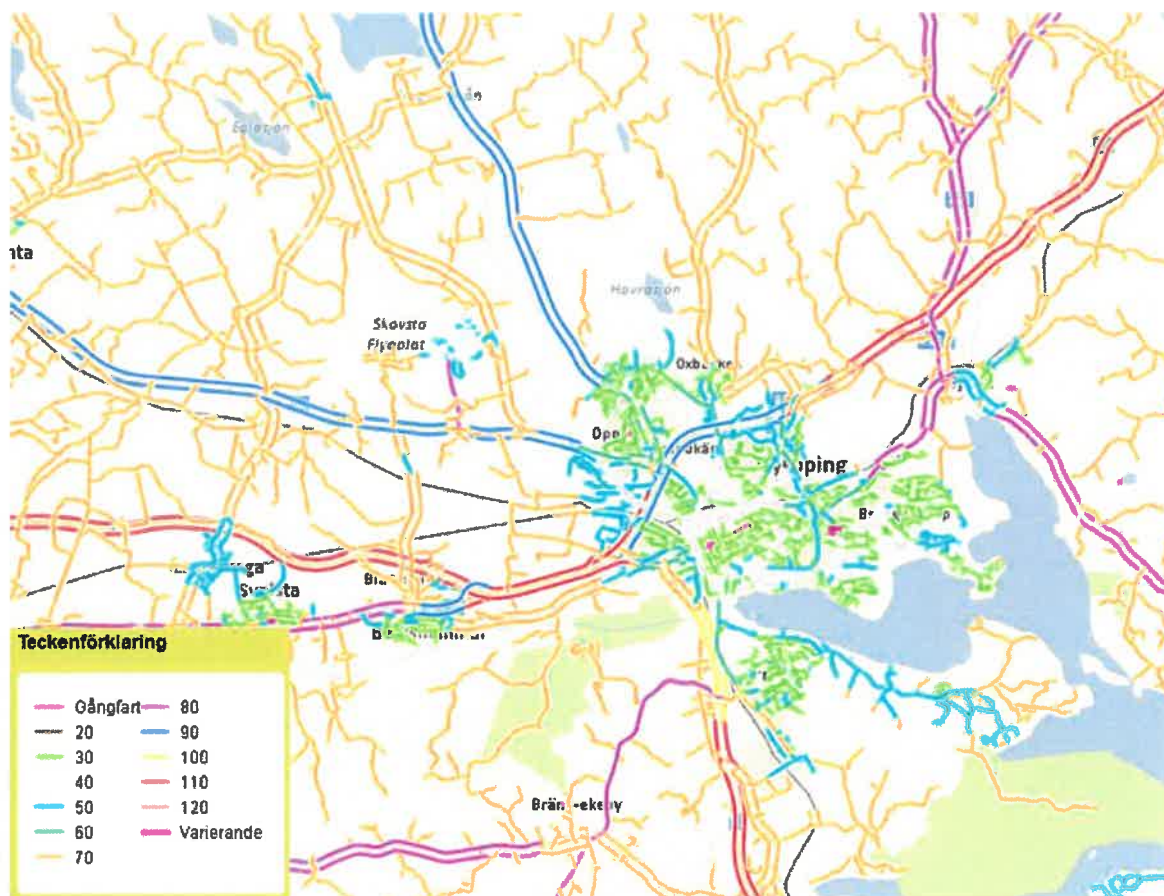
I Figur 14. Vägtyper i utredningsområdet (från NVDB) visas vilka vägtyper som finns i utredningsområdet.



Figur 14. Vägtyper i utredningsområdet (från NVDB).

E4 och delar av väg 53 utgörs av motorväg men resterande sträckor är främst vanlig väg.

Figur 15 visar hastighetsbegränsningarna kring utredningsområdet.



Figur 15. Hastighetsbegränsningar inom utredningsområdet (från NVDB).

Hastighetsgränsen är starkt korrelerad med vägtypen. I Nyköpings tätort varierar hastigheten mellan 30–50 km/h, och landsvägarna kring staden har begränsningen 70 km/h. Väg 52 och 53 norr om Nyköping, samt den delen av E4 genom Nyköping har hastigheten 90 km/h vilket kan betraktas som en avvikelse jämfört med vägtypen och sträckan i övrigt. I övrigt har E4 hastigheten 110 km/h. Hastigheten på väg 53 som sänks genom Nyköping ökar till 100 och 110 km/h mellan Nyköping och Oxelösund.

Figur 16. Trafiksäkerhetsklassificering längs sträcka inom utredningsområdet (från NVDB). visar Trafikverkets säkerhetsklassificering av ingående vägsträckor i utredningsområdet. Det baseras på en enkel modell som Trafikverket använder för att hitta platser som har förbättringspotential gällande säkerheten. Dock görs inte inventeringen för alla vägar utan vägnummer ska vara mindre än 100 och ÅDT ska minst vara 4 000 f/d.



Figur 16. Trafiksäkerhetsklassificering längs sträcka inom utredningsområdet (från NVDB).

E4 och väg 53 mellan Nyköping och Oxelösund har god standard då hastighetsgräns, separering mellan mötande etc. stämmer bra överens. Dock finns det en motsvarande klassificering för korsningar och GC. Det finns flera korsningspunkter i utredningsområdet som utmärker sig negativt, även längs sträckor med bra standard i övrigt t.ex. korsningen med väg 511 (Nävevarnskorset). Att väg 52 och 53 har låg standard i de norra delarna av utredningsområdet kan till stor del bero på att vägtyp är vanlig väg med hastighetsgräns 90 km/h.

Trafikolyckor

Information om trafikolyckor i vägtransportssystemet har hämtats från Transportstyrelsens system STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition). Det är en databas med information om skador och olyckor inom vägtransportssystemet. Uppgifterna i STRADA kommer från polis och sjukvård. Under perioden 2013–2017 finns totalt 582 olyckor inrapporterade inom utredningsområdet varav 1 dödolycka som skedde 2014 och 5 allvarliga olyckor. Dödsolyckan skedde på E4 mellan en fotgängare som klivit ur sitt fordon och ett ytterligare fordon, vilket får betraktas som en extraordinär händelse snarare än en trafiksäkerhetsmässig systembrist. Vanligaste olyckstyper är

- Fotgängare singel
- Cykel singel
- Motorfordon singel
- Cykel/moped-motorfordon
- Upphinnande motorfordon

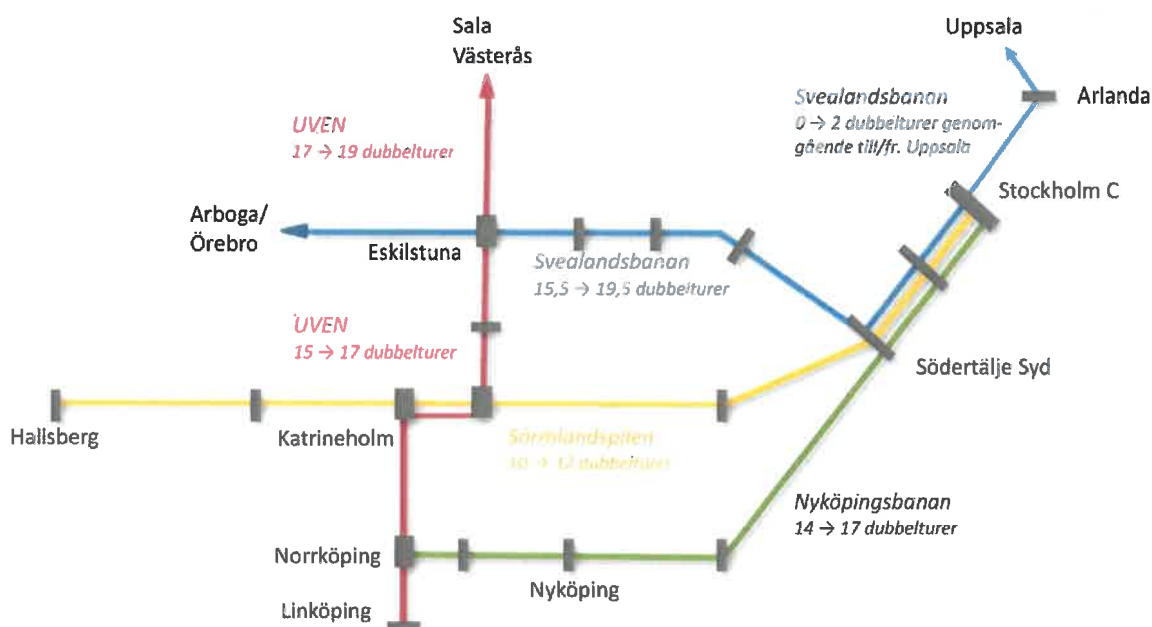
5.2.3. Kollektivtrafik

Detta avsnitt beskriver översiktligt kollektivtrafiken i utredningsområdet. Nyköpings centralstation är placerat i den östra delen av utredningsområdet. Centralstationen är separerad från Nyköpings bussterminal som ligger cirka 1 km söderut. Med buss tar det cirka 3 min mellan platserna.

Tågtrafik

Samtliga banor i Sörmland har persontrafik med undantag av södra delen av TGOJ-banan mellan Flen och Oxelösund. För att reglera trafiken utifrån samhällets behov har regionaltågtrafiken, genom Mälardalstrafik AB, MÅLAB, upphandlats. Gnesta kommun omfattas av SL:s pendeltågssystem vilken upphandlas av Trafikförvaltningen i Stockholms län. Figur 17 visar tågtrafiken i Sörmland. 2017 kom det nya programmet "Ny trafik" som innebar fler turer på samtliga järnvägssträckor genom bland annat Sörmland. Med det nya programmet förändrades utbudet till

- Svealandsbanan Stockholm-Strängnäs-Eskilstuna: från 15,5 turer per vardag och riktning till 19,5 turer.
- Sörmlandspilen Stockholm-Katrineholm-Hallsberg: från 10 turer per vardag och riktning till 12 turer.
- Nyköpingsbanan Stockholm-Nyköping: från 14 turer per vardag och riktning till 17 turer.
- UVEN Eskilstuna-Västerås: från 17 turer per vardag och riktning till 19 turer.

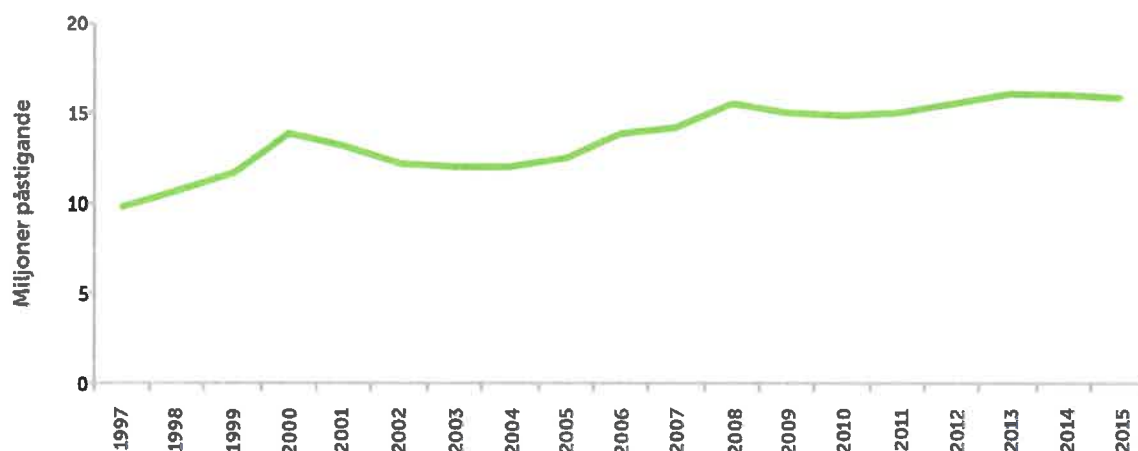


Figur 17. Tågtrafiken i Sörmland (från Sörmlands regionala trafikförsörjningsprogram 2017)

Antalet resor med tåg i Sörmland som visas i Tabell 1 har ökat under en längre period, men har de senaste tre åren stagnerat något, se Figur 18.

Tabell 1. Resandet med regional- och pendeltåg från Sörmland 2016 (från Sörmlands regionala trafikförsörjningsprogram 2017)

| | Påstigande |
|---|------------|
| Påstigande i länet med SJ färdbevis för regionaltåg | 2 166 105 |
| varav Svealandsbanan från stationerna Eskilstuna, Strängnäs och Laggesta | 898 893 |
| varav Sörmlandspilen från stationerna Vingåker, Katrineholm, Flen och Gnesta | 308 818 |
| varav Nyköpingsbanan från stationerna Nyköping och Vagnhärad | 395 351 |
| varav UVEN från stationerna Katrineholm, Flen, Hälleforsnäs, Eskilstuna och Kvikksund | 563 043 |
| Påstigande i länet med SKTM:s periodkort | 388 000 |
| Påstigande i Gnesta på SL:s Gnestapendel | 288 500 |



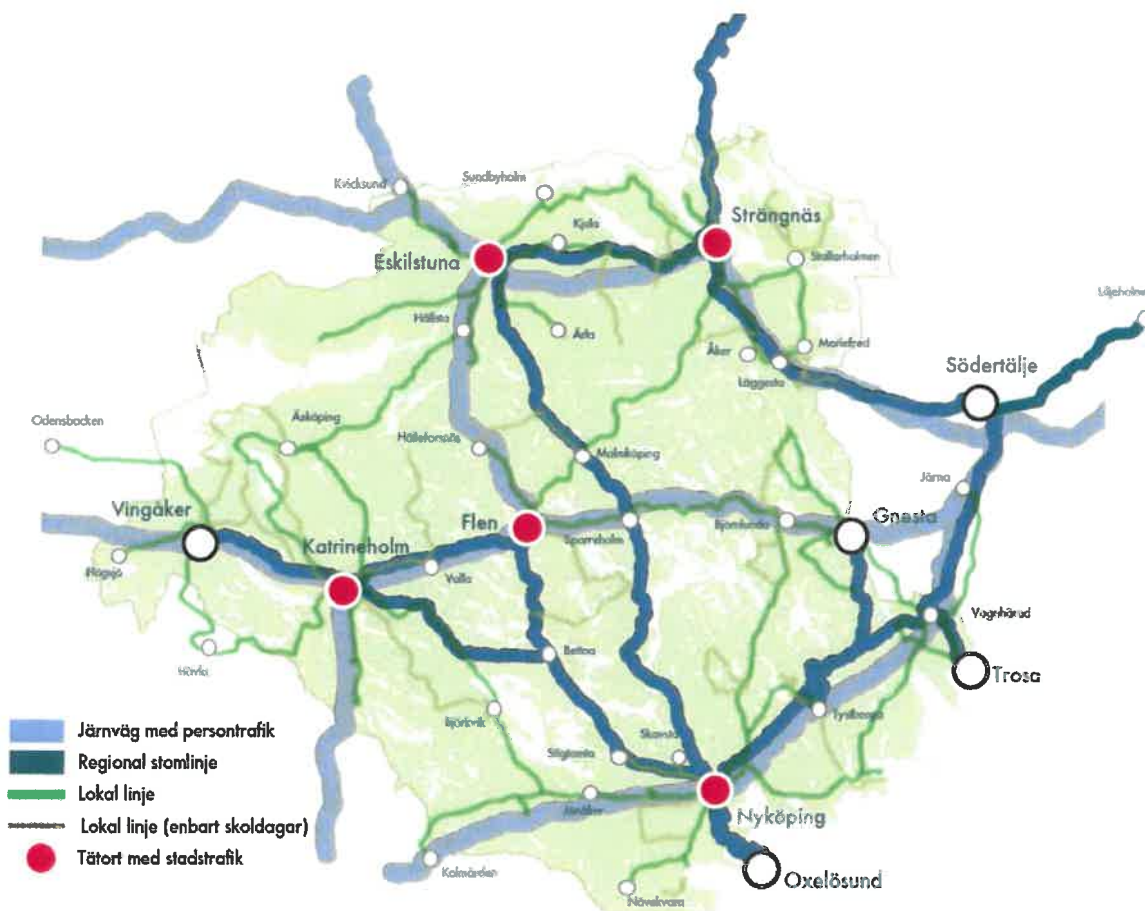
Figur 18. Resandet med SJ:s regionaltåg i Mälardalen angett i miljoner påstigande (Sörmlands regionala trafikförsörjningsprogram 2017)

Regional busstrafik

Den regionala stomlinjetrafiken trafikerar samtliga större vägar inom utredningsområdet.

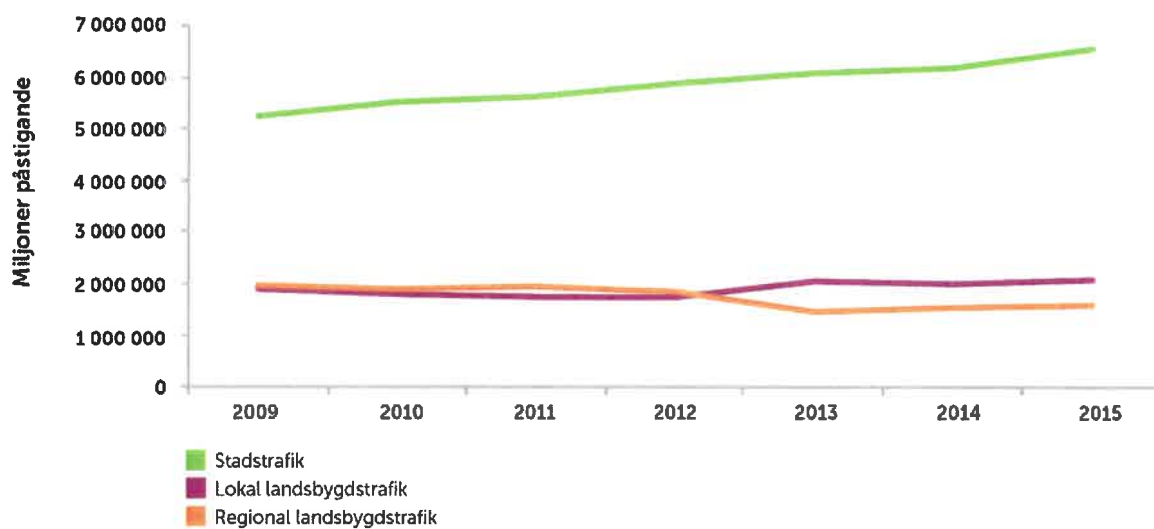
Busslinjenätet i Sörmland utgörs av stadstrafik, landsbygdstrafik och regional trafik, se Figur 19.

Regionala stomlinjetrafik förbinder länets kommunala centralorter. De lokala linjerna körs i huvudsak inom respektive kommun varav flera linjer endast trafikeras under skoldagar. Vissa linjer är helt eller delvis anropsstyrda. I en del områden, med mer än två kilometer till närmaste hållplats, finns kompletteringstrafik. I denna ingår också skärgårdstrafiken som körs med båt eller, under vintertid, med svävare i Nyköpings kommun.



Figur 19. Linjenätet för regional busstrafik i Sörmland (Sörmlands regionala trafikförsörjningsprogram 2017)

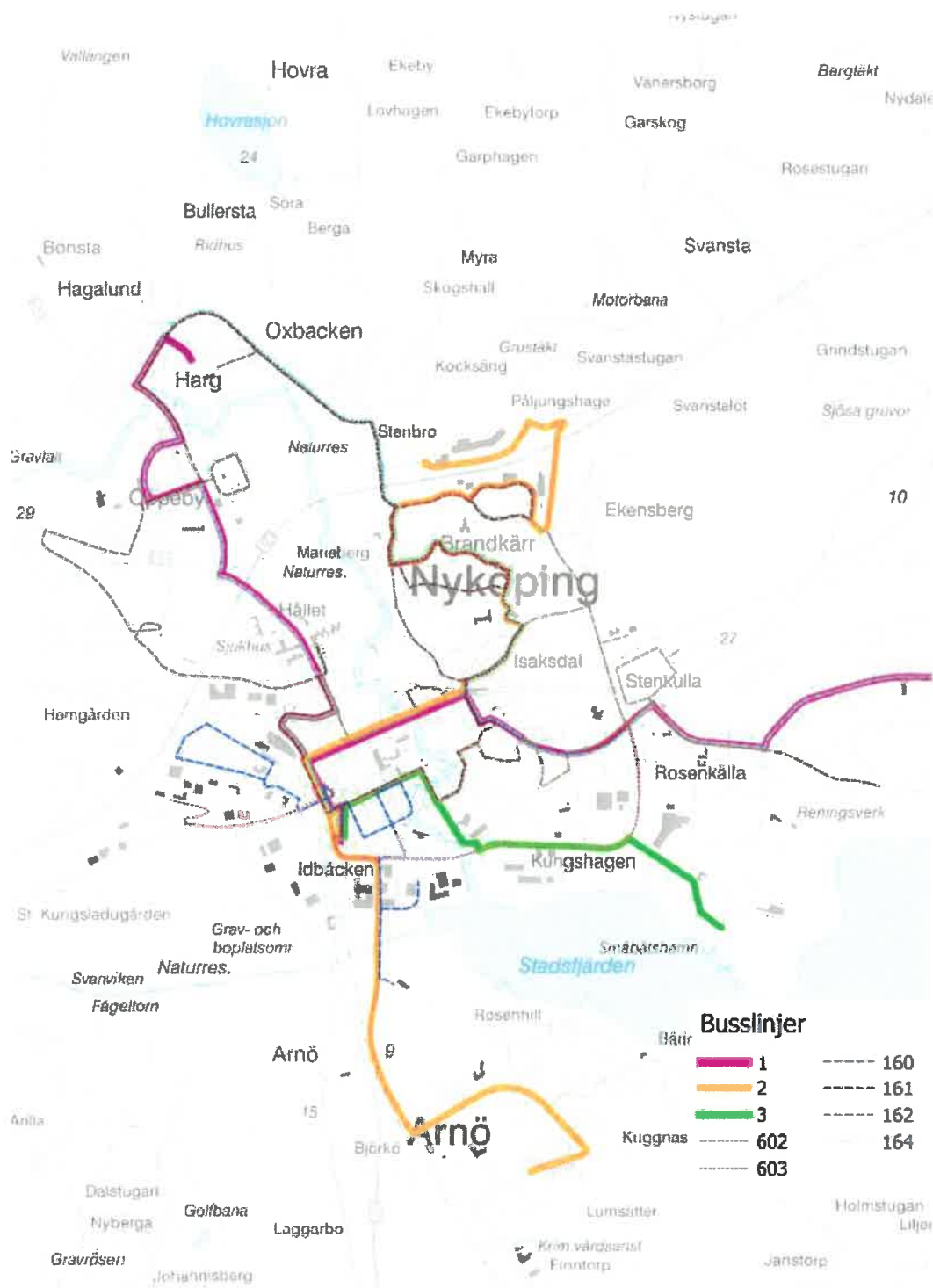
Resandet i den regionala busstrafiken har haft en positiv utveckling de senaste åren bland annat som följd av utökad utbud och befolkningstillväxt, se Figur 20. År 2015 gjordes cirka 40 procent av resorna av skolelever.



Figur 20. Resandeutveckling i busstrafiken angett i antal påstigande (Sörmlands regionala trafikförsörjningsprogram 2017)

Lokal busstrafik

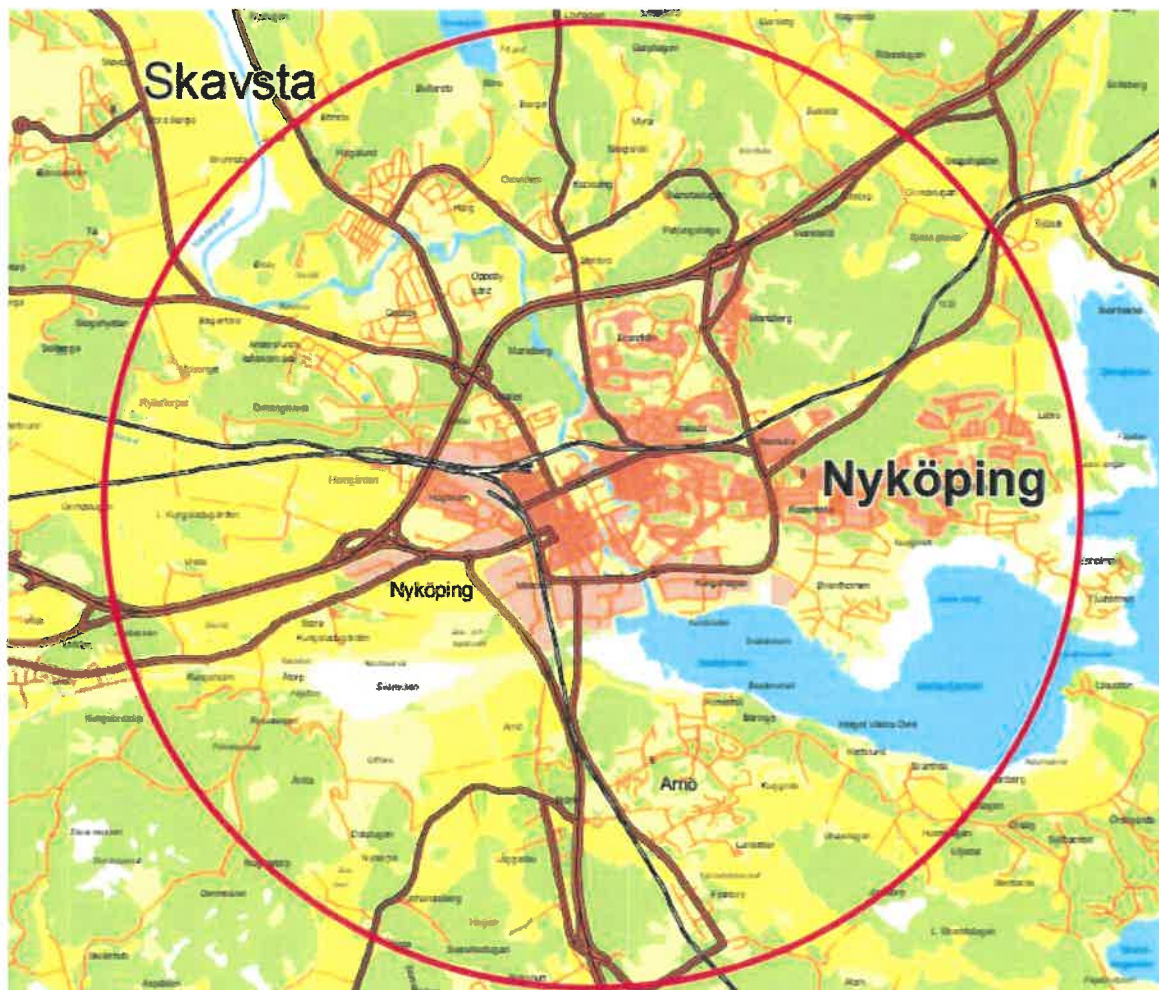
Stadstrafiken i Nyköping består av linje 1, 2, 3, 160, 161, 162, 164, 602 samt 603. Samtliga linjer går genom utredningsområdet och har där flera hållplatser. Figur 21 visar linjedragningarna för dessa linjer.



Figur 21 - Sträckning av stadstrafik linje 1,2,3, 160, 161, 162, 164, 602 och 603 genom utredningsområdet (från Sörmlandstrafiken)

5.2.4. Gång- och cykeltrafik

Det finns god omfattning av gång- och cykelvägar inom utredningsområdet även om barriärerna i området begränsar tillgänglighet. Figur 22 illustrerar en cirkel med radie 5 km från Stora Torget i Nyköping (källa är "Handlingsplan för utbyggnad av cykelvägnätet för ökat cyklande", Nyköpings kommun, 2010).



Figur 22. Cykelavstånd 5 km från Stora Torget i Nyköping (från Nyköpings kommun).

I planen uppskattades att cirka 60 % av alla resor är kortare än 5 km. Vidare står det att de topografiska förhållandena för cykling är gynnsamma.

Gång- och cykelvägar i utredningsområdet visas i Figur 23.



Figur 23. Gång- och cykelvägar inom utredningsområdet (från NVDB).

5.2.5. Flyg

Inom utredningsområdet finns privatägda (Nyköpings kommun äger 9,9 %) Stockholm Skavsta flygplats som är, sett till drygt 2 miljoner resenärer årligen, Sveriges femte största flygplats. Flygplatsens miljötillstånd medger 6 miljoner. Cirka 2,4 miljoner människor bor inom en radie av 10 mil från flygplatsen. Enligt "Transportnoden Skavsta Resandeprognos och färdmedelsfördelning, år 2030 och 2040" (SWECO, 2017) har flygplatsen tagit fram en prognos på att år 2040 kommer 5,7 miljoner resor göras per år vilket anslutande vägar och järnvägar måste kunna hantera. Trafikverkets prognos, som inte tar hänsyn till att den förbättrade tillgängligheten påverkar efterfrågan, anger dock betydligt färre resor. Ostlänken men även andra förändringar i infrastrukturen kommer troligen ge stor påverkan för tillgängligheten till flygplatsen. I rapporten beskrivs att förutom Ostlänken kommer även Nyköpings resecentrum, cykelväg utmed väg 52 och Kungsladugårdsleden (väg mellan E4 och väg 52) ha stor betydelse för tillgängligheten till flygplatsen.

Skavsta ska utvecklas, bl.a. med anledning av en ökning av resande i framtiden och Ostlänken med tillhörande Skavsta resecentrum. I närtid ska landningsbanornas teknik förbättras och flygplatsen ska även öppnas för privatflyg. På sikt planeras att hela Skavstaområdet ska omvandlas så att hotell, konferensverksamhet, restauranger och evenemangsytor finns.

5.2.6. Oxelösunds hamn

Även om Oxelösund inte ingår i utredningsområdet finns verksamheter inom kommunen som har omfattande behov att använda utpekad infrastruktur inom utredningsområdet. En av de största

funktionerna som har transportbehov inom Oxelösund är hamnen. Oxelösunds hamn har ett attraktivt läge med närhet till E4 och bra anslutningar med järnväg samt närhet till Stockholm Skavsta flygplats. Hamnen har terminaler för olja, storbulk, småbulk och stål. Hamndjupet är maximalt 16,5 m och kajen för småbulk har en längd på nästan 600 m. Torrbulk är basen för verksamheten och motsvarar cirka hälften av omsättningen i kronor och volym. Hamnen kan hantera fartyg i klassen panmax (250*45 m).

Det planeras för en terminal med flytande naturgas (LNG) som ska försörja SSAB via rörledning. Även utlastning via t.ex. lastbil och tåg kommer att ske. I "Samrådshandling för LNG-terminal i Oxelösunds hamn (Oxelösunds hamn, 2017) görs uppskattningen att om all uttransport i slutändan sker med lastbil kommer det generera 6 000 transporter per år vilket motsvarar 20 transporter per dygn. Motsvarande siffra för tåg är 3 800 lastningar per år vilket motsvarar 15 lastningar per vardagsdygn.

6. Alternativa lösningar

Detta kapitel beskriver åtgärdsförslag. Åtgärdsgenereringen baseras i huvudsak på brist- och behovsbeskrivningen samt målformuleringar i kombination med att fyrstegsprincipen varit vägledande. I processen togs det fram en bruttolista med åtgärder som sedan har bearbetats av arbetsgruppen. Åtgärdsförslagen har hanterats på olika sätt men åtgärdsvalsstudien rekommenderar ett antal olika paket baserade på en delmängd av det ursprungliga åtgärdsförslaget.

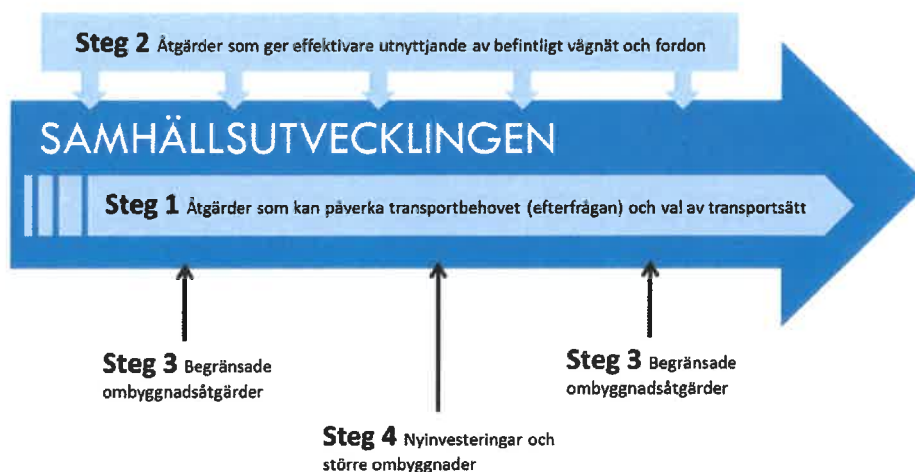
6.1. Fyrstegsprincipen

Fyrstegsprincipen är en hushållningsprincip som innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet ska prövas stegvis. Åtgärder ur de lägsta stegen är mest resurs- och kostnadseffektiva och ska därför prioriteras för att lösa identifierade problem. Först i sista hand ska om- eller nybyggnad av infrastruktur väljas. Traditionellt har planeringen av transportsystemet handlat om att bygga om eller bygga ny infrastruktur men att bygga nytt är kostsamt och innebär i regel negativ påverkan på miljö samt förbrukning av naturresurser.



Figur 24. Åtgärdsgenerering enligt fyrstegsprincipen. Källa: Trafikverket.

Värt att notera är att en åtgärd i ett av stegen ofta kan ge effekter i flera andra steg. Att exempelvis bygga en cykelbana (steg 3 eller 4) kan sekundärt ge både effektivare utnyttjande av befintligt system (steg 2) och förändra val av transportsätt (steg 1). Nedanstående bild är en bra illustration av principens tillämpning – arbetet med transportsnål samhällsplanering och effektivisering av transportsystemet måste pågå kontinuerligt.



Figur 25. Fyrstegsprincipen och samhällsutvecklingen. Källa: Trivector.

6.2. Åtgärdsgenereringsprocessen

Merparten av de åtgärdsförslag som studerats inom ramen för åtgärdsvalsstudien genererades vid workshop nr 2 som hölls i september 2018 i Nyköping. Vid workshopen hade deltagarna till uppgift att föreslå åtgärder som hanterar de brister som identifierats vid workshop nr 1 eller som kommit till projektets kännedom på andra sätt. Workshop nr 2 resulterade i en bruttolista med ett stort antal förslag på åtgärder. Sedan har projektets arbetsgrupp bearbetat åtgärderna. Arbetsgruppen har även kompletterat listan med ytterligare åtgärder.

Åtgärdsförslagen har hanterats på olika sätt och de har hanterats enligt nedanstående principer.

- Åtgärden bedöms lösa identifierade brister och behov men är redan planerad eller pågående inom andra processer. Åtgärder av denna typ rekommenderas och redovisas i avsnitt 6.3
- Åtgärden bedöms lösa identifierade brister och behov på ett bra sätt och är rimlig ur andra aspekter som kostnad eller omfattning. Den genomförs inte eller planeras inom andra processer. Åtgärder av denna typ rekommenderas och redovisas i avsnitt 6.4

Ett flertal åtgärder som kommit fram i studien redovisas inte i denna rapport utan i bilaga 1. Följande principer motiverar detta.

- Åtgärden bedöms inte i tillräcklig omfattning lösa någon identifierad brist eller behov.
- Åtgärden har dålig måluppfyllelse
- Genomförandet av åtgärden har bedömts vara icke realistiskt t.ex. avseende kostnaden.
- Saknas rådighet hos delaktiga aktörer att gå vidare med åtgärd. Vissa åtgärder kräver t.ex. förändrad lagstiftning.
- Olika typer av omvärldsfaktorer påverkar på olika sätt som försvårar att realisera åtgärden eller gör det inte meningsfullt med utgångspunkt från denna studie.

Det bör belysas att det mycket väl kan finnas lämpliga åtgärder som av någon anledning inte kommit med i arbetet med åtgärdsvalsstudien. Varje enskild aktör står givetvis fri att genomföra åtgärder även utanför åtgärdsvalsstudiens ram. I dessa fall är det dock viktigt att åtgärden utifrån ett systemperspektiv står i samklang med och inte försvårar andra åtgärder.

6.3. Åtgärder som pågår eller är planerade inom andra processer

I detta avsnitt redovisas åtgärder som åtgärdsvalsstudien stödjer genomförande av men som redan pågår inom eller ska hanteras av andra processer på något sätt. Med processer avses här annat

planerings- eller utredningsarbete eller ordinarie verksamhet hos deltagande aktörer. Därmed har studien inte fördjupat arbetet kring dessa åtgärdsförslag. Nedan redovisas dessa grupperat efter typ.

6.3.1. Parkering

- Inför parkeringsledningssystem i Nyköpings tätort.
- Centrumparkeringar ska namnsättas så att deras lokalisering och koppling mot centrum tydliggörs t.ex. centrum Öster.

6.3.2. Kollektivtrafik

- Utveckla den anropsstyrda kollektivtrafiken.
- Utveckla kollektivtrafiksamarbetet mellan Östergötland, Sörmland och Stockholms län.
- Se över och utveckla regional kollektivtrafik till Skavsta.

6.3.3. Gång och cykel

- Inför laddningsplatser för elcyklar som är säkra.
- Utveckla bytespunkter mellan cykel och kollektivtrafik med cykelparkeringar av hög standard.
- Utveckla och stärk viktiga gångstråk t.ex. genom centrum och mellan centrum och Idbäcken/Högbrunn.
- Se över och förbättra infrastrukturen vid Västertull för gångtrafik och se över gångflöden till Nyköpings gymnasium.
- Förbättra hållplatser avseende oskyddade trafikanters tillgänglighet och säkerställ tillräcklig snöröjning, säkra cykelställ etc.
- Cykelväg till Skavsta.

6.3.4. E4 inklusive trafikplatser

- Inför belysning på E4 mellan trafikplats Hället och Kungsladugården samt vid trafikplats Bergshammar framförallt för påfarten mot Nyköping.

6.3.5. Kommunala gator

- Se över disponering av gatuutrymmet Regeringsvägen

6.3.6. Övriga vägar

Bygg ut Hemgårdspassagen så att biltrafik kan trafikera och även ansluta E4. Hemgårdspassagen har funktionen som ett västligt förbindelsestråk i nord-syd och binder samman Oppeby, Dammgruvan, Nöthagen, Lassarettssområdet, Högbrunn och Idbäcken

6.3.7. Miljö och hälsa

Bulleråtgärder utmed E4 t.ex. Högbrunn. Massor från Ostlänksutbyggnaden kan användas för bullervallar. Passa-på-åtgärd som kan beaktas i fortsatt planering för Ostlänken.

6.4. Åtgärdsförslag som inte hanteras i andra processer

Detta avsnitt redovisar åtgärdsförslag som inte identifierats i andra planerade eller pågående processer och är relevanta att driva vidare efter att åtgärdsvalsstudien avslutats. Flera föreslagna åtgärder har till viss del bearbetats och utvecklats under arbetets gång. Vidare har vissa förslag slagits samman och vissa förslag har lyfts in i andra som delåtgärder eller punkter som man särskilt ska beakta. Åtgärder har grupperats i en viss struktur baserat främst utifrån karaktär. Detta innebär att alla åtgärder kategoriseras enligt en åtgärdspaketindelning i syfte att främst ge en enklare överblick så att liknande

åtgärder hålls samman. Det kan nämnas att i princip alla åtgärder som redovisas nedan kan utföras enskilt även om vissa kan kombineras för att ge ytterligare mereffekter eller att det är mera rationellt ur ett genomförandeperspektiv.

För några åtgärder redovisas delåtgärder som hanterar samma problem. I dessa fall finns variationer mellan åtgärderna vad gäller främst tidshorisont. Åtgärder som då genomförs i ett tidigt stadium är inte motstridiga med åtgärder på längre sikt utan kan betraktas som trimningslösningar som upprätthåller önskad funktion fram tills det är aktuellt att genomföra större åtgärd.

I åtgärdsvalsstudien används enligt tidigare följande tidsperspektiv för genomförande av åtgärder.

- Kort sikt, fram till 2023
- Medellång sikt, till 2023–2029
- Lång sikt, efter 2029

Det är tillräckligt om en åtgärd tillhörande en viss tidshorisont påbörjas inom den, åtgärden behöver inte vara slutförd.

En kommentar är att tid för nästan alla åtgärder är ”kort”. Alla rekommenderade åtgärder är på något sätt utredningar, analyser eller framtagande av planeringsdokument. I vissa av åtgärderna ingår även att utföra det man utrett. Genom att åtgärderna har denna karaktär bedöms nästan alla kunna påbörjas inom den närmaste femårsperioden vilket ger tidshorisonten kort sikt. Dock kan full implementering av det man utrett ske betydligt längre fram i tiden men då det räcker med att en åtgärd påbörjas inom en viss tidshorisont för kategoriseras under samma sätts parametern ”Tid” till ”kort”.

Med anledning av åtgärdsförslagets karaktär har ingen måluppfyllelseanalys genomförts då det är meningsfullt att genomföra en sådan först när utredningar och analyser konkretiserats i praktiska åtgärdsförslag.

6.4.1. Utredningar

| 1. Trafikanalys för området mellan trafikplats Kungsladugården och väg 53 söder mot Oxelösund | | | | | |
|---|--|---------|-----------|------|------|
| Ansvarig | Nyköpings kommun | Kostnad | Ej bedömd | Tid: | Kort |
| Beskrivning | <p>Trafikanalysen hanterar den västra delen av Nyköpings tätort i anslutning till E4 trafikplats 132 Kungsladugården. Exakt geografiskt utredningsområde får definieras senare när utredningen startar men följande platser ingår</p> <ul style="list-style-type: none"> • Trafikplats 132 Kungsladugården inklusive angränsande sträckor på E4 och väg 53 inklusive cirkulationsplats norr om trafikplats. • Väg 53 längs sträckan mellan trafikplats Kungsladugården och strax söder om korsningen med Stenbärsvägen. • Västerleden • Stenbärsvägen • Övriga anslutande vägar till väg 53 som Norrköpingsvägen och Bergshammarvägen. <p>I trafikanalysen har flera andra åtgärder lyfts in. Dessa är</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Fortsatt arbete med huvudstråk för kollektivtrafik och utveckling av prioritering av kollektivtrafik ibland annat trafiksignaler</i> Arbete med att definiera huvudstråk har redan utförts i ett annat pågående arbete med trafikförsörjningsprogrammet för kollektivtrafik. Det finns förslag på utpekade vägnät. Att dessa stråk kan ge kollektivtrafiken goda förutsättningar med hög framkomlighet är viktigt och får hanteras inom ramen för denna analys längs relevanta sträckor. Exempel på åtgärder kan vara busskörfält, prioritering i trafiksignaler m.m. • <i>Översyn av befintlig kollektivtrafik till och från Hemgården, Idbäcken och Högbrunn.</i> Kollektivtrafikförsörjningen till dessa stadsdelar och vilka behov utvecklingen av områdena skapar får beaktas i utredningen. Resultatet bör beaktas i kommande arbete med t.ex. detaljplaner för områdena. • <i>Framkomlighet för kollektivtrafik utmed Västerleden.</i> | | | | |

| | |
|----------------------|--|
| | <p>Hur kollektivtrafiken ska hanteras längs Västerleden ska utredas och både det lokala och regionala perspektivet får beaktas. Förbättra tillgängligheten för gång och cykel utmed Västerleden.</p> <p>Avser främst möjligheterna att kunna korsa Västerleden separerat från fordonstrafiken. Hänsyn bör tas till t.ex. behov från nya exploateringar.</p> <p>En viktig aspekt är framkomligheten på E4 och väg 53 och att övrigt vägnät inte genererar kapacitetsproblem på dessa vägar. Tillgängligheten till Oxelösund och speciellt vilka behov den nya LNG-terminalen i hamnen skapar ska hanteras. Funktioner för anslutande vägar till väg 53 som t.ex. Västerleden och Stenbärsvägen är andra viktiga faktorer som ska utredas.</p> |
| Brister/Behov | <ul style="list-style-type: none"> • Bristande tillgänglighet i nordvästra delarna av Nyköpings centralort. • Behov av förbättrad framkomlighet längs väg 53 Västerleden mellan E4 och sydlig del av väg 53. • Exploateringsbehov i tätorter väster om Nyköpings tätort skapar nya behov. • Obevakat övergångsställe på Västerleden utgör brist. |

| 2. Utredning om Kungsladugårdsleden | | | | | |
|-------------------------------------|---|---------|-----------|------|------|
| Ansvarig | Trafikverket | Kostnad | Ej bedömd | Tid: | Kort |
| Beskrivning | Kungsladugårdsleden har utretts i tidigare planeringssammanhang. I "Fördjupad översiktsplan för Nyköpings tätort och Skavsta" nämns den som en viktig länk att knyta ihop E4 och väg 52. I tillhörande PM "FÖP, Trafikanalyser" beskrivs den som en ny led mellan Katrineholmsvägen, vid avfarten mot Skavsta, och Trafikplats Kungsladugården. Denna åtgärdsvalsstudie rekommenderar en fördjupad utredning om Kungsladugårdsleden. Lokalisering, vägstandard och andra frågor ingår att besvara i den utredningen. Dock kan en trolig lösning vara vägstandard 2+1-väg med 100 km/h och att sträckan följer bibanan (bibanan ansluter Ostlänken) mellan Skavsta-Nyköping. | | | | |
| Brister/Behov | <ul style="list-style-type: none"> • Bristande tillgänglighet i nordvästra delarna av Nyköpings centralort. • Brister med framkomlighet till Stockholm Skavsta flygplats och verksamhetsområdet. • Behov av ökad tillgänglighet till Skavsta med kollektivtrafik. | | | | |

| 3. Utredning för väg 53, delen Nyköping - Oxelösund | | | | | |
|---|---|---------|-----------|------|------|
| Ansvarig | Trafikverket | Kostnad | Ej bedömd | Tid: | Kort |
| Beskrivning | <p>Denna utredning angränsar mot åtgärd 1 och tar vid längs väg 53 söder om denna. I utredningen ingår trafikplatserna Björshult och Stjärnholm samt parallellt vägnät till väg 53. Tillgängligheten mellan Nyköping och Oxelösund är väsentlig med anledning av det storregionala perspektivet och att det i influensområdet kommer att utvecklas industrier och verksamheter. Behovet av transporter på sträckan kommer sannolikt kraftigt att öka i framtiden och kapaciteten måste säkerställas. Tillgängligheten till utpekade områden i Nyköpings planering som t.ex. Arnölandet från/till väg 53 ingår att utreda. Även bristerna i Närkevarnskorset ingår i utredningen. Troligen kommer utredningen mynna ut i ett flertal åtgärder som kan delas upp på kort och lång sikt. Förslag på upplägg kan vara delåtgärder enligt</p> <ul style="list-style-type: none"> • Funktionsutredning för Närkevarnskorset avseende väg. • Funktionsutredning för planskildhet över väg 53 och TGOJ-banan som bl.a. beaktar förlängning av Örstigsleden. • Trimningsåtgärd i trafikplats Björshult. • Trimningsåtgärd i trafikplats Stjärnholm. • Utvecklad kollektivtrafiklösning till Arnölandet och Björkö. <p>I åtgärdsvalsstudien har följande andra föreslagna åtgärder lyfts in</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Trafiknätsanalys alternativt stråkanalys med särskilt fokus på fortsatt tillväxt på Arnölandet.</i> <p>Handlar om att för GC och kollektivtrafik stärka befintliga utpekade stråk och anlägga nya. Infrastrukturen ska optimeras för dessa grupper.</p> | | | | |
| Brister/Behov | <ul style="list-style-type: none"> • TGOJ-banan skapar stora barriäreffekter. • Behov av förbättrad tillgänglighet till Björkö mot väg 53. • Brister med framkomlighet och trafiksäkerhet i Närkevarnskorset. • Behov av utvecklad kollektivtrafik till Arnö industriområde och Björkö. | | | | |

| 4. Utredning kring förbindelse över Stads- och Mellanfjärden | | | | | |
|--|---|---------|-----------|------|------|
| Ansvarig | Nyköpings kommun | Kostnad | Ej bedömd | Tid: | Lång |
| Beskrivning | Stads- och Mellanfjärden är belägna mellan Nyköpings tätort och Arnölandet. Om en förbindelse över vattnet kan anläggas kan restider kortas och övrig infrastruktur avlastas. En utredning om förbindelse över vattnet rekommenderas och alla trafikslag ska utredas. I kommande översiktsplan för Nyköping | | | | |

| | |
|----------------------|---|
| | kommer denna åtgärd att vara utpekad. Dock kommer åtgärden först vara aktuell att utreda på längre sikt. |
| Brister/Behov | <ul style="list-style-type: none"> • Begränsat med stråk i öst-västlig riktning som ger brister i framkomlighet. • TGOJ-banan skapar stora barriäreffekter. • Brister med tillgänglighet till Björkö från väg 53. • Brister med framkomlighet och trafiksäkerhet i Närkevarnskorset. • Behov av utvecklad kollektivtrafik till Björkö. • Behov av utökad kapacitet för gång- och cykel över Arnöån. • Nyköpings tätort omvandlas och utvecklas vilket ställer nya krav på trafiksäkerhet, trygghet och tillgänglighet. |

| 5. Utredningar om tillgänglighet till Skavsta från väg 52 och 53 norrifrån | | | | | |
|--|--|---------|-----------|------|------|
| Ansvarig | Trafikverket | Kostnad | Ej bedömd | Tid: | Lång |
| Beskrivning | <p>Det rekommenderas att utreda hur kopplingarna till Skavsta norrifrån längs väg 52 från Örebro och längs med väg 53 från Eskilstuna ska utvecklas. Resmönster och funktioner bör studeras. Ett lämpligt förfarande kan vara att utredningarna lyfts in i två planerade åtgärdsvalsstudier som finns med i "Länsplan för regional transportinfrastruktur för Södermanlands län 2018–2029". I detta ingår även att utreda behovet av GC-infrastruktur t.ex. längs väg 52 mot Stigtomta. Åtgärdsvalsstudierna är</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>ÅVS Tillgänglighet Skavsta (2020)</i> Bakgrunden är att Ostlänken kommer att påverka det kommunala och regionala vägnätet med koppling till nytt resecentrum och Skavsta som ska utvecklas. Transportkedjor oavsett trafikslag behöver belysas. Studien ska kartlägga åtgärdsbehov avseende noden Skavsta/Ostlänken inklusive stråkopplingar på väg. • <i>ÅVS Tillgänglighet och trafiksäkerhet stråket Nyköping-Eskilstuna (2021)</i> Syftet är att få grepp om brister och behov längs stråket och ha en plan för att hantera dessa. <p>Vidare hanteras tillgänglighet från väg 52 till Skavsta även inom projekt Ostlänken.</p> | | | | |
| Brister/Behov | <ul style="list-style-type: none"> • Bristande tillgänglighet i nordvästra delarna av Nyköpings centralort. • Brister med framkomlighet till Stockholm Skavsta flygplats och verksamhetsområdet. • Behov av ökad tillgänglighet till Skavsta med kollektivtrafik. | | | | |

6.4.2. Kollektivtrafik

| 6. Utred och utveckla pendelparkeringar | | | | | |
|---|--|---------|-----------|------|------|
| Ansvarig | Region Sörmland | Kostnad | Ej bedömd | Tid: | Kort |
| Beskrivning | <p>Avser parkeringar där man byter mellan bil eller cykel och kollektivtrafik och är främst avsedda för pendlare. Det behövs mer kunskap om behov, lokalisering och lösning kopplat till utredningsområdet. Vidare är det lämpligt om detta drivs på länsnivå och inte avgränsas till utredningsområdet så att man får med helheten. Region Sörmland driver (när denna rapport skrevs) en utredning om de stora bytespunkterna i länet och den utredningen bör då kunna kompletteras med resultatet av denna åtgärd.</p> | | | | |
| Brister/Behov | <ul style="list-style-type: none"> • Avsaknad av bytespunkter mellan bil/cykel och kollektivtrafik. | | | | |

| 7. Utredning kring busstrafikeringen mellan Oxelösund-Nyköping inklusive Skavsta | | | | | |
|--|--|---------|-----------|------|------|
| Ansvarig | Region Sörmland | Kostnad | Ej bedömd | Tid: | Kort |
| Beskrivning | <p>En utredning som hanterar utveckling och framtida behov av busstrafik mellan Oxelösund och Nyköping inklusive Skavsta. Sträckan har idag hög turtäthet och ett högt resande men en låg marknadsandel i jämförelse med personbilstrafik. Vidare är sträckan relativt kort vilket kan leda till att resenärer gärna väljer bil.</p> <p>Denna åtgärd inkluderar en rad andra föreslagna åtgärder:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>Se över och utveckla regional kollektivtrafik till Skavsta.</i> Det pågår arbete kring detta idag och denna studie rekommenderar fortsatt arbete. • <i>Förbättra tidtabellsynkronisering mellan buss och tåg, synkronisera SSAB-pendeln med skift.</i> • <i>Utredning kring busstrafikeringen mellan Oxelösund-Nyköping speciellt avseende skipstop.</i> Skipstop tillämpas till viss del redan men frågan rekommenderas att utredas djupare. | | | | |

| | |
|----------------------|--|
| Brister/Behov | <ul style="list-style-type: none"> • Brister med framkomlighet till Stockholm Skavsta flygplats och verksamhetsområdet. • Behov av ökad tillgänglighet till Skavsta med kollektivtrafik. • Behov av utvecklad kollektivtrafik till Arnö industriområde och Björkö. • Behov av ny bussdepå. • Avsaknad av bytespunkter mellan bil och kollektivtrafik. |
|----------------------|--|

| 8. Förlängning av Regeringsvägen för kollektivtrafik till väg 52 | | | | | |
|--|--|---------|-----------|------|-----------|
| Ansvarig | Nyköpings kommun | Kostnad | Ej bedömd | Tid: | Medellång |
| Beskrivning | En åtgärd som är väsentlig avseende utvecklingen av området Oppeby. Kommunen har tittat på frågan och denna åtgärdsvalsstudie rekommenderar fortsatt arbete där man specificerar åtgärden ytterligare. | | | | |
| Brister/Behov | <ul style="list-style-type: none"> • Bristande tillgänglighet i nordvästra delarna av Nyköpings centralort. | | | | |

6.4.3. Gång och cykel

| 9. Främja gång och cykeltrafik | | | | | |
|--------------------------------|--|---------|-----------|------|------|
| Ansvarig | Nyköpings kommun, Oxelösunds kommun, Region Sörmland | Kostnad | Ej bedömd | Tid: | Kort |
| Beskrivning | Innebär olika informationsinsatser från arbetsgivare, gärna i stor skala, med syfte att öka andelen gående och cyklande. Exempel kan vara att få flera att tillämpa vintercykling. Kommunerna och regionen kan driva detta internt först och sedan kan man försöka sprida det till andra arbetsgivare. | | | | |
| Brister/Behov | Svårt att peka ut några specifika brister som har starkare samband med åtgärden än andra. | | | | |

| 10. Ta fram en kommunal cykelplan | | | | | |
|-----------------------------------|--|---------|-----------|------|------|
| Ansvarig | Nyköpings kommun | Kostnad | Ej bedömd | Tid: | Kort |
| Beskrivning | Att ta fram en cykelplan är en utpekad åtgärd sedan tidigare i Nyköpings transportstrategi. Kommunen arbetar i dagsläget med handlingsplan med utgångspunkt från transportstrategin och cykelplanen kan lyftas in där. Frågor som bör beaktas är samspel med andra trafikanter, hur trafikreglering kan användas för att ge utökad utrymme för cyklar, användning av elcyklar och säkra tillgängliga platser att parkera cyklar vid. Viktigt att planen synkroniseras med annan planering. Sedan tidigare är det planerat att Region Sörmland ska ta fram en regional cykelplan och det är viktigt att planerna synkroniseras. | | | | |
| Brister/Behov | <ul style="list-style-type: none"> • Bristande trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter vid trafikplats Hället. • Behov av utökad kapacitet över Kilaån. • Nyköpings tätorts behov av att omvandlas och utvecklas med ökade krav på trafiksäkerhet, trygghet och tillgänglighet för samtliga trafikslag. | | | | |

| 11. Utred brister för GC-passager över TGOJ-banan och förbättra vid behov | | | | | |
|---|--|---------|-----------|------|------|
| Ansvarig | Trafikverket och Nyköpings kommun | Kostnad | Ej bedömd | Tid: | Kort |
| Beskrivning | TGOJ-banan har kommit upp i denna åtgärdsvalsstudie på flera sätt. Ett är att järnvägen utgör en barriär för oskyddade trafikanter och att det pekats ut brister och behov vid flera platser som berör gång- och cykeltrafikanter. I åtgärden ingår både att förbättra befintliga GC-passager t.ex. tillgänglighetsanpassning och att anlägga nya. Exempel på preciserade brister och behov som genererade detaljåtgärder i processen är: <ul style="list-style-type: none"> • Vid bron över TGOJ-banan vid Nyköpings gymnasium kan det finnas siktpöblem när det är mörkt. • Finns brister med passagen över TGOJ-banan vid Repslagargatan/Nyköpings resecentrum. • Generellt behov av att förbättra möjligheterna att korsa TGOJ-banan bl.a. genom att bygga nya passager vid t.ex. Idbäcken och vid resecentrum. | | | | |
| Brister/Behov | <ul style="list-style-type: none"> • TGOJ-banan skapar stora barriäreffekter. • Nyköpings tätort omvandlas och utvecklas vilket ställer nya krav på trafiksäkerhet, trygghet och tillgänglighet. • Placering av nya skolor ökar behovet av att resa. | | | | |

6.4.4. E4 inklusive trafikplatser

| 12. Utred trafikplatserna 133 Hället och 132 Kungsladugård | | | | | |
|--|--|---------|-----------|------|------|
| Ansvarig | Trafikverket | Kostnad | Ej bedömd | Tid: | Kort |
| Beskrivning | Bägge trafikplatserna ingår i de mest trafikintensiva områdena i utredningsområdet. Även om inga detaljerade kapacitets- eller projekteringsstudier har genomförts inom ramen för åtgärdsvalsstudien kan det konstateras att det finns brister kopplat till trafikplatserna som behöver utredas djupare då de inte är byggda enligt modern standard. Utformning, belysning och förutsättningar för GC är frågor som behöver tas om hand. Rekommendationen är att genomföra trimningsåtgärder på kortare sikt som t.ex. förbättra för GC i trafikplats Hället eller förlänga körfält och sedan genomföra stora ombyggnader på längre sikt som t.ex. att Hället blir en fullständig trafikplats. | | | | |
| Brister/Behov | <ul style="list-style-type: none"> • Bristande tillgänglighet i nordvästra delarna av Nyköpings centralort. • Brister med framkomlighet till Stockholm Skavsta flygplats och verksamhetsområdet • Bristande trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter vid trafikplats Hället | | | | |

6.4.5. Hastighet

| 13. Effektuera genomförd hastighetsöversyn | | | | | |
|--|---|---------|-----------|------|------|
| Ansvarig | Nyköpings kommun | Kostnad | Ej bedömd | Tid: | Kort |
| Beskrivning | Nyköpings kommun har genomfört en hastighetsöversyn och har underlag till hur man ska arbeta vidare med omskytning av hastighetsgränserna inklusive vilka ytterligare åtgärder detta ställer krav på. Därav bör detta arbete komma igång snarast och utföras i samarbete mellan kommunen och Trafikverket då kompletterande åtgärder kan hamna på Trafikverket. | | | | |
| Brister/Behov | <ul style="list-style-type: none"> • Nyköpings tätort omvandlas och utvecklas vilket ställer nya krav på trafiksäkerhet, trygghet och tillgänglighet | | | | |

6.4.6. Vägvisning

| 14. Översyn av vägvisning | | | | | |
|---------------------------|--|---------|-----------|------|------|
| Ansvarig | Trafikverket och Nyköpings kommun | Kostnad | Ej bedömd | Tid: | Kort |
| Beskrivning | I processen har det framkommit att det finns brister med vägvisningen i utredningsområdet och att detta borde kunna utvecklas avseende t.ex. genomfartstrafik som helst bör ledas utanför de centrala delarna av Nyköpings tätort. Därav är det viktigt att vägvisningen effektiviserar användningen av vägnätet så att nationell, regional och kommunal trafik använder det för systemet mest gynnsamma vägvalet. Även vägvisning vid omledning ingår i denna åtgärd speciellt avseende tung trafik och till specifika målpunkter. Att kommunen och Trafikverket arbetar ihop med denna fråga är avgörande för att önskade effekter ska uppnås. | | | | |
| Brister/Behov | <ul style="list-style-type: none"> • Bristande tillgänglighet i nordvästra delarna av Nyköpings centralort. • Brister med framkomlighet till Stockholm Skavsta flygplats och verksamhetsområdet. • Brist med tung trafik genom centrala Nyköping. • Omledningsvägnät för E4 genom Nyköping. • Behov av förbättrad tillgänglighet till Björkö mot väg 53. • Nyköpings tätort omvandlas och utvecklas vilket ställer nya krav på trafiksäkerhet, trygghet och tillgänglighet | | | | |

6.4.7. Gods

| 15. Översyn av godstransporter i tätort | | | | | |
|---|--|---------|-----------|------|------|
| Ansvarig | Nyköpings kommun | Kostnad | Ej bedömd | Tid: | Kort |
| Beskrivning | Händlar främst om att påverka när i tid godstransporter kör och om/hur samlastning kan ske. I begreppet godstransporter ingår även varuleveranser och liknande t.ex. till centrala målpunkter. | | | | |
| Brister/Behov | <ul style="list-style-type: none"> • Brist med tung trafik genom centrala Nyköping • Anläggande av Nyköpings resecentrum ger stor trafikpåverkan under byggtiden | | | | |

| | |
|--|---|
| | <ul style="list-style-type: none"> Nyköpings tätort omvandlas och utvecklas vilket ställer nya krav på trafiksäkerhet, trygghet och tillgänglighet |
|--|---|

| 16. Funktionsutredning av TGOJ-banan | | | | | |
|--------------------------------------|---|---------|-----------|------|------|
| Ansvarig | Nyköpings kommun och Oxelösunds kommun | Kostnad | Ej bedömd | Tid: | Kort |
| Beskrivning | <p>Det finns en ökad efterfrågan att lyfta över mer gods till järnväg för företag och verksamheter utmed TGOJ-banan. Det handlar både om inkommande och avgående gods. Det finns därför behov av att skapa kopplingar till TGOJ-banan för att möjliggöra omlastning till och från järnväg.</p> <p>Oxelösunds hamn växer och är en viktig funktion för en växande region. Det finns behov av mer ytor för upplag och omlastning utanför hamnens område. Önskvärt att godset då fraktas på järnvägen. För att se över möjligheterna att lyfta över mer gods till järnväg måste TGOJ-banan funktion kartläggas och eventuella möjligheter, brister och behov hanteras.</p> | | | | |
| Brister/Behov | <ul style="list-style-type: none"> Efterfrågan på omlastningsmöjligheter utmed TGOJ-banan för att kunna köra gods på järnväg till och från verksamheter vid Arnö Västra och Björkö Behov av möjligheter för omlastning och upplag av gods från Oxelösunds hamn inom Arnö Västra/Björkö | | | | |

6.4.8. Steg 1-och 2-åtgärder

| 17. Steg 1- och 2-åtgärder | | | | | |
|----------------------------|--|---------|-----------|------|------|
| Ansvarig | Nyköpings kommun, Oxelösunds kommun, Trafikverket m fl. | Kostnad | Ej bedömd | Tid: | Kort |
| Beskrivning | <p>En rad steg 1- och 2-åtgärder har rekommenderats inom ramen för andra paket som åtgärder kopplat till cykel, hastighetsöversyn, vägvisning, gods m.m. Dock kan det vara lämpligt att tillämpa ytterligare åtgärder i syfte att öka andelen resor och transporter med hållbara färdmedel samt effektivisera användningen av befintlig infrastruktur. Speciellt kan vissa åtgärder av denna typ vara gynnsamma under byggsleden t.ex. vid anläggande av Nyköpings resecentrum. Exempel på åtgärder är</p> <ul style="list-style-type: none"> Ekonomiska styrmedel av olika typer Reglering och utbud av parkeringar Påverka lokalisering och användning av bebyggelse och verksamheter i planeringskedet t.ex. så att behovet av biltrafik minimeras Åtgärder inom kollektivtrafik avseende utbud och prissättning Ökad samordning och samverkan gällande näringslivets transporter Olika kampanjer/marknadsföring i syfte att minska bilresande eller andelen hållbart resande Utbildning och informationsstöd för säker och effektiv användning av fordon Prioritera utpekade trafikantslag i infrastrukturen Strategiskt underhåll av infrastruktur Mindre fysiska ITS-installationer (ITS=intelligenta transportsystem) som anpassar information eller reglering efter aktuella förhållanden. | | | | |
| Brister/Behov | <ul style="list-style-type: none"> Anläggande av Nyköpings resecentrum ger stor trafikpåverkan under byggtiden Nyköpings tätort omvandlas och utvecklas vilket ställer nya krav på trafiksäkerhet, trygghet och tillgänglighet. | | | | |

7. Förslag till inriktning och rekommenderade åtgärder

Detta kapitel beskriver och rekommenderar hur arbetet ska drivas vidare efter att åtgärdsvalsstudien är klar. De åtgärdsförslag som presenteras i kapitel 6 har av arbetsgruppen bedömts som intressanta att gå vidare med på ett eller annat sätt. Övriga ej fortsatt hanterade åtgärder redovisas i bilaga 1.

7.1. Rekommenderade åtgärder som pågår eller är planerade inom andra processer

Åtgärdsvalsstudien rekommenderar alla åtgärder som redovisas i avsnitt 6.3. Åtgärderna delas in efter

- Rekommenderade åtgärder där **Nyköpings kommun** är ansvarig
- Rekommenderade åtgärder där **Region Sörmland** är ansvarig
- Rekommenderade åtgärder där **Trafikverket** är ansvarig

7.1.1. Rekommenderade åtgärder där Nyköpings kommun är ansvarig

| Förkortning | Åtgärd | Ansvarig | Kommentar |
|-------------|--|-------------------------|--|
| A | Inför parkeringsledningssystem i Nyköpings tätort | Nyköpings kommun | Nyköpings kommun arbetar för förberedelser för införande av ett parkeringsledningssystem som kommer vara på plats inom de närmaste åren |
| B | Centrumparkeringar ska namnsättas så att deras lokalisering och koppling mot centrum tydliggörs t.ex. centrum Öster. | Nyköpings kommun | Nyköpings kommun arbetar med att tydliggöra vägvisningen till parkeringarna i staden som en del i genomförandet av parkeringsstrategin samt införande av parkeringsledningssystem. |
| C | Inför laddningsplatser för elcyklar som är säkra. | Nyköpings kommun | Hanteras inom Nyköpings kommun i handlingsplanen för transportstrategin. |
| D | Utveckla bytespunkter mellan cykel och kollektivtrafik med cykelparkeringar av hög standard. | Nyköpings kommun | Nyköpings kommun tillsammans med Trafikverket arbetar aktivt med planeringen av Nyköpings resecentrum som är en den viktigaste målpunkten i staden. Parallellt i planläggning utvecklas nya noder såsom Lasarettet där intentionen är att skapa utvecklade bytespunkter. |
| E | Utveckla och stärk viktiga gångstråk t.ex. genom centrum och mellan centrum och Idbäcken/Högbrunn | Nyköpings kommun | Nyköpings kommun gör samband med planläggning av Idbäcken studier och arbete för att förbättra tillgängligheten till centrum. |
| F | Se över och förbättra infrastrukturen vid Västertull för gångtrafik och se över gångflöden till Nyköpings gymnasium. | Nyköpings kommun | Nyköpings kommun genomför (som en del av arbetet i samband med planläggning på Idbäcken) att se över strukturen och utformningen av Västertull. |

| | | | |
|---|---|------------------|--|
| G | Förbättra hållplatser avseende oskyddade trafikanters tillgänglighet och säkerställ tillräcklig snöröjning, säkra cykelställ etc. | Nyköpings kommun | Hanteras inom linjeorganisationen i Nyköpings kommun. |
| H | Se över disponering av gatuutrymmet Regeringsvägen | Nyköpings kommun | I samband med planläggning av ny skola vid Oppeby ser Nyköpings kommun över strukturen i utmed regeringsvägen. |
| I | Bygg ut hemgårdspassagen | Nyköpings kommun | Nyköpings kommun genomför en förprojektering för passagen som sedan är grund för byggnation som kommer ske i samband med järnvägens ombyggnad mellan år 2022-2026. |

7.1.2. Rekommenderade åtgärder där Region Sörmland är ansvarig

| Förkortning | Åtgärd | Ansvarig | Kommentar |
|-------------|--|-----------------|---|
| J | Utveckla den anropsstyrda kollektivtrafiken | Region Sörmland | Region Sörmland arbetar med införande av detta. |
| K | Utveckla kollektivtrafiksamarbetet mellan Östergötland, Sörmland och Stockholms län. | Region Sörmland | Detta görs redan inom ramen för En Bättre Sits, Mälardalsrådet, Östra Mellansverige, Mälalab etc. |
| L | Se över och utveckla regional kollektivtrafik till Skavsta. | Region Sörmland | Region Sörmland driver i dagsläget ett arbete kring detta kopplat till nya resecentrum vid Skavsta. |

7.1.3. Rekommenderade åtgärder där Trafikverket är ansvarig

| Förkortning | Åtgärd | Ansvarig | Kommentar |
|-------------|---|--------------|---|
| M | Utredningar om tillgänglighet till Skavsta från väg 52 och 53 norrifrån | Trafikverket | Åtgärd rekommenderas att införlivas i följande projekt: <ul style="list-style-type: none"> Tillgänglighet till Skavsta från väg 52 hanteras i pågående projekt Ostlänken ÅVS Tillgänglighet Skavsta (2020) ÅVS Tillgänglighet och trafiksäkerhet stråket Nyköping-Eskilstuna (2021) |
| N | Cykelväg till Skavsta | Trafikverket | Finns utpekad i regional cykelplan och arbete pågår med vägplan. |
| O | Inför belysning på E4 mellan trafikplats Hället och Kungsladugården samt vid trafikplats Bergshammar framförallt för påfarten mot Nyköping. | Trafikverket | Denna åtgärd bör prövas mot Trafikverkets belysningsstrategi. |

| | | | |
|---|-------------------------|--------------|---|
| P | Bulleråtgärder utmed E4 | Trafikverket | Massor från Ostlänksutbyggnaden kan användas för bullervallar. Trafikverket och Nyköpings kommun bör ha en dialog om detta. |
|---|-------------------------|--------------|---|

7.2. Rekommenderade åtgärder som inte hanteras i andra processer

På vilken sätt en åtgärd bör behandlas vidare varierar mellan olika åtgärder. Nedan presenteras den inriktning för de olika åtgärderna som arbetsgruppen har enats kring. Åtgärderna har delats in i följande kategorier utifrån hur angelägna de är samt vilka som bör delta där huvudsaklig ansvarig organisation är markerad i fetstil där det är relevant:

Rekommenderade åtgärder där **Nyköping kommun** är ansvarig

Rekommenderade åtgärder där **Region Sörmland** är ansvarig

Rekommenderade åtgärder där **Trafikverket** är ansvarig

Rekommenderade åtgärder där flera aktörer är ansvariga

7.2.1. Rekommenderade åtgärder där Nyköping kommun är ansvarig

| Nr. | Åtgärd | Ansvarig | Kostnad (tkr) | Kommentar |
|-----|--|-------------------------|---------------|---|
| 1 | Trafikanalys för området mellan trafikplats Kungsladugården och väg 53 söder mot Oxelösund | Nyköpings kommun | Ej bedömd | Komplex åtgärd som hanterar ett omfattande utredningsområde med många brister, behov och ingående delutredningar. Analysen bör påbörjas snarast. |
| 4 | Utredning kring förbindelse över Stads- och Mellanfjärden | Nyköpings kommun | Ej bedömd | Utredning ska rekommenderas i översiktsplan för Nyköpings kommun. |
| 8 | Förlängning av Regeringsvägen för kollektivtrafik till väg 52 | Nyköpings kommun | Ej bedömd | Kommunen bör initiera fördjupad analys kring utformning och lösningar. |
| 10 | Ta fram en kommunal cykelplan | Nyköpings kommun | Ej bedömd | Finns med i handlingsplan kopplad till Nyköpings transportstrategi. |
| 13 | Effektuera genomförd hastighetsöversyn | Nyköpings kommun | Ej bedömd | Kommunen är ansvarig men Trafikverkets deltagande krävs för att implementera översynen. |
| 15 | Översyn av godstransporter i tätort | Nyköpings kommun | Ej bedömd | Bör göras på regelbunden basis utifrån förändringar i infrastruktur och stadsbild. |
| 16 | Funktionsutredning av TGOJ-banan | Nyköpings kommun | Ej bedömd | Nyköpings kommun är utpekade att driva utredningen men arbetet kräver deltagande från Oxelösunds kommun, Trafikverket, Oxelösunds hamn, SSAB m. fl. |

7.2.2. Rekommenderade åtgärder där Region Sörmland är ansvarig

| Nr. | Åtgärd | Ansvarig | Kostnad (tkr) | Kommentar |
|-----|---|-----------------|---------------|--|
| 6 | Utred och utveckla pendelparkeringar | Region Sörmland | Ej bedömd | Bör införlivas i en större utredning för länet. |
| 7 | Utredning kring busstrafikeringen mellan Oxelösund-Nyköping inklusive Skavsta | Region Sörmland | Ej bedömd | Angelägen åtgärd med tanke på dagens låga marknadsandel resande med kollektivtrafik och kommande utveckling. |

7.2.3. Rekommenderade åtgärder där Trafikverket är ansvarig

| Nr. | Åtgärd | Ansvarig | Kostnad (tkr) | Kommentar |
|-----|--|--|---------------|--|
| 2 | Utredning om Kungsladugårdsleden, inkl. tpl Kungsladugården | Trafikverket, Nyköpings kommun och Region Sörmland | Ej bedömd | Angelägen åtgärd med tanke på kommande utveckling med Ostlänken mm. Färdigställande sker troligen på medellång sikt. Trafikverket påbörjar vägplan (fram till val av lokaliseringalternativ) efter dialog med Region Sörmland |
| 3 | Utredning för väg 53, delen Nyköping-Oxelösund | Trafikverket | Ej bedömd | Oklar lämplig utredningsform. Trafikverket bör ha huvudansvar. Övriga som bör delta är Nyköping och Oxelösunds kommun samt Region Sörmland. |
| 12 | Utred och åtgärda trafikplatserna 133 Hället och 132 Kungsladugård | Trafikverket | Ej bedömd | Färdigställande av alla redan utredda lösningar sker troligen på lång sikt men trimningsåtgärder kan göras på kort sikt. I dagsläget pågår trimningsåtgärder för trafikplats Hället. Åtgärder på lång sikt för trafikplats Kungsladugård kan lyftas in åtgärd 2. |

7.2.4. Rekommenderade åtgärder där flera aktörer är ansvariga

| Nr. | Åtgärd | Ansvarig | Kostnad (tkr) | Kommentar |
|-----|---|---|---------------|--|
| 9 | Marknadsföra gång och cykeltrafik | Nyköpings kommun, Oxelösunds kommun Region Sörmland | Ej bedömd | Aktörerna kan genomföra åtgärden enskilt även om det säkert kan finnas effektiviseringsvinster med att driva frågan gemensamt. |
| 11 | Utred och åtgärda GC-passager över TGOJ-banan | Nyköpings kommun och Trafikverket | Ej bedömd | Angelägen åtgärd där vissa delåtgärder troligen kan färdigställas på kort sikt medan andra får hanteras under kommande utveckling. |
| 14 | Översyn av vägvisning | Nyköpings kommun och Trafikverket | Ej bedömd | Viktigt att statlig och kommunal vägvisning harmonierar. Detta får hanteras genom gemensamma genomgångar snarast. |

| | | | | |
|----|------------------------|---|-----------|--|
| 17 | Steg 1- och 2-åtgärder | Nyköpings kommun, Oxelösunds kommun Region Sörmland Trafikverket | Ej bedömd | Aktörerna kan genomföra åtgärder enskilt även om det säkert kan finnas effektiviseringsvinster med att driva vissa frågor i samarbete. |
|----|------------------------|---|-----------|--|

7.3. Förslag till beslut om fortsatt hantering

Trafikverket har tillsammans med Nyköpings kommun, Oxelösunds kommun och Region Sörmland genomfört en åtgärdsvalsstudie för Västra infarten i Nyköping. Denna åtgärdsvalsstudie har identifierat brister och behov i utredningsområdet. Samarbetet mellan aktörerna i åtgärdsvalsstudien har resulterat i ett antal åtgärdsförslag. Åtgärdsförslagen har tagits fram enligt fyrstegstegsprincipen mot bakgrund av de brister och behov som har pekats ut.

De olika aktörerna har olika ansvar avseende genomförande och finansiering av de rekommenderade åtgärdsförslagen. Nästan alla åtgärder är av utredningskaraktär som sedan i förlängningen kan resultera i olika fysiska åtgärder som även andra aktörer ska realisera. Därav krävs att de organisationer som deltar i denna åtgärdsvalsstudie samarbetar i nästa skede för många åtgärder. Detta kan lämpligen säkerställas via överenskommelser mellan, för varje åtgärd, relevanta aktörer där ansvar, genomförande, finansiering och tidplan fastställs.

Nyköpings kommun kan planera in åtgärder i sina investeringsplaner eller i den löpande verksamheten. Flera av åtgärderna kräver deltagande från andra aktörer och därav bör överenskommelser göras för att säkra upp genomförandet.

Region Sörmland är ansvarig för ett mindre antal åtgärder och får driva dessa inom sin verksamhet samtidigt som det måste säkras upp att åtgärder som utförs av Trafikverket lyfts in i planerade åtgärdsvalsstudier i länsplanen.

För Trafikverket kan flera åtgärder hanteras inom ramen för den egna verksamhetsplanen. Andra åtgärder kan behöva hanteras i planer för transportsystemet t.ex. på regional nivå av Trafikverket och Region Sörmland t.ex. tidigare nämnda åtgärdsvalsstudier. I flera åtgärder krävs deltagande från andra aktörer vilket bör säkras upp i ett tidigt skede.

Det finns ett antal mindre åtgärdsförslag som kan genomföras antingen fristående eller i någon utsträckning gemensamt där Nyköpings kommun, Oxelösunds kommun, Region Sörmland och Trafikverket är ansvariga. Flera av dessa bör införlivas i den ordinarie verksamheten hos främst kommunerna så att frågorna beaktas kontinuerligt.

I processen med att hantera de olika åtgärderna bör en tät dialog föras mellan aktörerna för att säkerställa ett effektivt genomförande. Samlad kommunikation mot allmänheten är viktigt.

Bilagor

Bilaga 1 – Generella mål

Bilaga 2 - Ej vidare hanterade åtgärder

KvalitetsgranskningGenomförd: Ja Nej Datum: Klicka här för att ange datum.

Utförd av: HELENE BERMELI

2019-04-25

Datum och underskrift av kvalitetsgranskare

Avslut av studie

2019-04-29

Datum och underskrift av ansvarig för genomförande av Ågårdsvalsstudien

2019-04-25

Godkänt - datum och underskrift av chef



Trafikverket, Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1
Telefon: 0771-921 921. Texttelefon: 010-123 50 00.

www.trafikverket.se