*Regionledningskontoret*
*Trafikförvaltningen*

TJÄNSTEUTLÅTANDE
2022-01-25

RS 2021-0911
TRN 2021-0220
TN 2021-1161

Regionstyrelsen
Tillväxt- och regionplanenämnden
Trafiknämnden

# Yttrande över Länsplan för regional transportinfrastruktur i Östergötlands län

## Regionledningskontorets förslag till beslut

Regionrådsberedningen föreslår att regionstyrelsen beslutar följande.

1. Regionledningskontorets och trafikförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Region Östergötland över Länsplan för regional transportinfrastruktur i Östergötlands län.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

Tillväxt- och regionplanenämnden beslutar följande.

1. Regionledningskontorets och trafikförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Region Östergötland över Länsplan för regional transportinfrastruktur i Östergötlands län.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

## Trafikförvaltningens förslag till beslut

Trafiknämnden beslutar följande.

1. Regionledningskontorets och trafikförvaltningens gemensamma tjänsteutlåtande utgör Region Stockholms yttrande till Region Östergötland över Länsplan för regional transportinfrastruktur i Östergötlands län.

2. Paragrafen justeras omedelbart.

**Sammanfattning**
Region Östergötland har remitterat ärendet Länsplan för regional transportinfrastruktur 2022–2033 för Östergötlands län, till Region Stockholm för yttrande.

Region Östergötland lyfter i sin länsplan för regional transportinfrastruktur fram kommunikationsstråket som löper från Stockholmsregionen genom Östergötland och vidare mot sydväst som ett stråk av stor betydelse för en integrerad arbets-, bostads- och studiemarknad i Östra Mellansverige. Region Östergötland beskriver att byggandet av Ostlänken är centralt för detta, vilket Region Stockholm delar uppfattningen om.
Region Stockholm ser positivt på att detta stråk lyfts fram i planen.

**Bakgrund**
Region Östergötland har remitterat ärendet Länsplan för regional transportinfrastruktur 2022–2033 för Östergötlands län, till Region Stockholm för yttrande. Ärendet har inom Region Stockholm remitterats till tillväxt- och regionplanenämnden och trafiknämnden. Berörda förvaltningar har skrivit fram ett gemensamt tjänsteutlåtande.

Den 22 juni 2021 antog riksdagen regeringens infrastrukturproposition Framtidens infrastruktur 2020/21:TU16. Därefter beslutade regeringen om uppdrag och direktiv till Trafikverket och regionerna (rskr. 2020/21:409). Regeringen har därigenom uppdragit åt Region Östergötland att upprätta förslag till transportslagsövergripande länsplan för regional transport-infrastruktur för perioden 2022-2033 i Östergötlands län.

Länsplanen ska bidra till att nå målen i Östergötlands regionala strategier och styrdokument, med fokus på Utvecklingsstrategi för Östergötland. Målet för strategin är goda livsvillkor i Östergötland. För att bidra till de övergripande målen för utvecklingsstrategin ska Östergötland ta tillvara på sitt goda geografiska läge och vara sammanhållet. Linköping och Norrköping ska stärkas som storregionala nodstäder genom att dessa knyts samman än mer än idag.

**Region Stockholms yttrande**
Region Stockholm ser positivt på att Region Östergötland i planen tydligt beskriver sin roll i Östra Mellansverige och vikten av att utveckla det kommunikationsstråk som löper från Stockholmsregionen genom Östergötland och vidare mot sydväst. Det är positivt att Region

Östergötland vill verka för att integrera arbets-, bostads- och studiemarknaderna med i första hand Region Stockholm. Region Östergötland lyfter att byggandet av Ostlänken är centralt för detta, vilket Region Stockholm delar uppfattningen om.

**Ekonomiska konsekvenser**
Ärendet bedöms inte medföra några ekonomiska konsekvenser för Region Stockholm.

Carina Lundberg Uudelepp
Regiondirektör

David Lagneholm
Förvaltningschef
trafikförvaltningen

**Beslutsunderlag**
1. Länsplan för regional transportinfrastruktur 2022-2033 för Östergötlands län
2. Hållbarhetsbedömning för Länsplan för regional transportinfrastruktur för Region Östergötland 2022-2033

**Beslutsexpediering**
1. Region Östergötland
2. Tillväxt- och regionplanenämnden
3. Trafiknämnden

Godkänd av Carina Lundberg Uudelepp, 2022-01-25
Godkänd av David Lagneholm, 2022-01-25

Region Stockholm

REVIDERAD REMISS

2021-11-25 RS 2021-0911

Rotel IV – Tillväxt-, samhällsplanerings- och skärgårdsroteln

Tillväxt- och regionplanenämnden
Trafiknämnden

Ärende:

# Remiss – Länsplan för regional transportinfrastruktur 2022-2033 för Östergötlands län

---

Yttrande från berörd nämnd/styrelse senast: **2022-02-18**

**Notera förvaltningsgemensamt tjänsteutlåtande.**

Handläggare: **Daniel Källqvist**

Yttranden skickas till regionledningskontorets registrator:

E-post: registrator.rlk@regionstockholm.se

**Adress:**
Regionledningskontoret
Registraturen
Box 22550
104 22 Stockholm

**Internadress:**
Regionledningskontoret, Registraturen, Lindhagensgatan 98 plan 5



PLAN

# Länsplan för regional transportinfrastruktur

RÖ 2021-1188

Remissversion 2021-11-12

Region Östergötland

# Innehållsförteckning


| | | |
|---|---|---|
| 1 | Bakgrund | 3 |
| | 1.1 Nationell transportpolitik och länsplanens omfattning | 3 |
| | 1.2 Regionala strategier | 4 |
| 2 | Planeringsförutsättningar | 6 |
| | 2.1 Östergötlands förutsättningar – befolkning och arbetsmarknad | 6 |
| | 2.2 Trafikutveckling | 8 |
| | 2.3 Funktionella transportstråk och brister | 11 |
| | 2.4 Genomförda bristutredningar 2018-2021 | 15 |
| | 2.5 Ekonomiska förutsättningar | 20 |
| 3 | Planbeskrivning | 21 |
| | 3.1 Kollektivtrafikåtgärder | 23 |
| | 3.2 Gång- och cykelåtgärder | 25 |
| | 3.3 Väginvesteringar | 26 |
| | 3.4 Medel för genomförande av åtgärdsval | 27 |
| 4 | Effektbedömning | 27 |
| | 4.1 Sammanfattning av strategisk miljöbedömning | 28 |
| 5 | Genomförande och uppföljning | 29 |
| 6 | Bilagor | 30 |
| 7 | Litteratur | 30 |

# 1. Bakgrund

Den 22 juni 2021 antog riksdagen regeringens infrastrukturproposition *Framtidens infrastruktur 2020/21:TU16*. Därefter beslutade regeringen om uppdrag och direktiv till Trafikverket och regionerna (rskr. 2020/21:409). Regeringen har därigenom uppdragit åt Region Östergötland att upprätta förslag till transportslagsövergripande länsplan för regional transportinfrastruktur för perioden 2022-2033 i Östergötlands län. Enligt samma regeringsbeslut har Trafikverket på motsvarande sätt fått i uppdrag att upprätta en nationell plan för transportinfrastruktur för motsvarande period. Den nationella planen beskriver hur den statliga infrastrukturen ska underhållas och utvecklas och omfattar drift och underhåll i hela det statliga vägnätet, inklusive de regionala vägarna, och investeringar på statliga järnvägar och nationella stamvägar.

Planeringen ska enligt regeringsbeslutet bidra till ökad andel resande i kollektivtrafiken. Vidare ska fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande synsätt vara vägledande och påbörjade objekt bör slutföras. Vid prioriteringen av åtgärder bör förutsättningar för att möta betydande industriinvesteringars behov samt behov av ökat bostadsbyggande vägas in. Regionala systemanalyser och andra regionala inriktningsunderlag är viktiga och ett länsöverskridande och nationellt perspektiv ska anläggas. Samlade effektbedömningar av föreslagna åtgärder ska genomföras. Effekter på bostadsbyggande ska redovisas. Budget för cykelåtgärder ska tydligt framgå.

Den regionalt politiska inriktningen för länsplanen anges i Region Östergötlands treårsbudget 2021-2023[1]. Där anges att i syfte att stärka Region Östergötlands arbete med miljö och klimat ska arbetet inriktas mot hållbara transporter. I länsplanen ska förutsättningar ges för åtgärder som främjar kollektivtrafik, cykel och gång och det ska säkerställas att miljö- och klimatperspektivet prioriteras i den nya länstransportplanen.

## 1.1 Nationell transportpolitik och länsplanens omfattning

Länsplanerna för regional transportinfrastruktur regleras av förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur och ska enligt denna bidra till de transportpolitiska målen som riksdagen antog 2008.

Enligt förordningen får länsplanen omfatta följande ändamål:

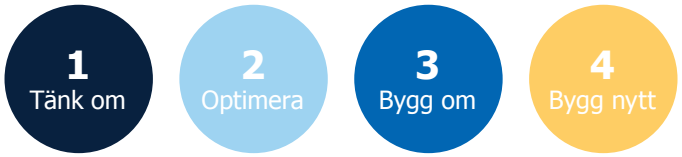
- Investeringar i statliga vägar som inte är nationella stamvägar
- Åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur
- Åtgärder i andra icke statligt finansierade anläggningar av betydelse för det regionala transportsystemet som bör redovisas i planen
- Driftbidrag till icke-statliga flygplatser som bedöms vara strategiskt viktiga för regionen
- Investeringar och förbättringsåtgärder för vilka Trafikverket har ansvaret enligt förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur
- Byggande och drift av enskilda vägar
- Åtgärder enligt förordningen (2009:37) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar mm.

Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. De transportpolitiska målen ställer således stora krav på utformningen och användningen av transportsystemet. Det övergripande målet preciseras i ett funktionsmål om tillgänglighet och ett hänsynsmål om säkerhet, miljö och hälsa:

- ***Funktionsmålet:*** Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.
- ***Hänsynsmålet:*** Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljökvalitetsmålen nås samt till ökad hälsa.

[1] *Treårsbudget 2021–2023 med fokusområden 2021 – Region Östergötland*

Fyrstegsprincipen är Trafikverkets arbetsstrategi och den tillämpas för att säkerställa att arbetet sker målstyrt och innebär en god resurshushållning och för att åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling.[2]




***Figur 1** - Fyrstegsprincipen*

## 1.2 Regionala strategier

Länsplanen ska bidra till målen i regionala strategier och styrdokument. Viktigast är:

- Utvecklingsstrategi för Östergötland
- Regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland
- Regional cykelstrategi för Östergötland
- Storregional systemanalys för Stockholm–Mälarregionen
- Energi- och klimatstrategi för Östergötland

**Utvecklingsstrategi för Östergötland**

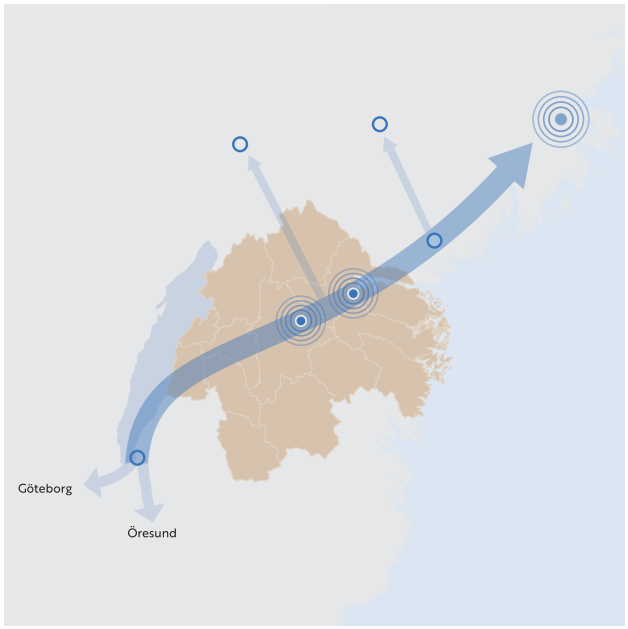
Utvecklingsstrategi för Östergötland bygger på de tidigare utvecklingsprogram för Östergötland som tagits fram.[3] Det är dock den första strategin framtagen efter regionbildningen 2015. Målet för strategin är Goda livsvillkor i Östergötland.

Goda livsvillkor tar sin utgångspunkt både i individen och i samhället och förutsätter en hållbar utveckling i hela Östergötland. För att uppnå utvecklingsstrategins mål har tre delmål formulerats med utgångspunkt i de tre hållbarhetsdimensionerna:

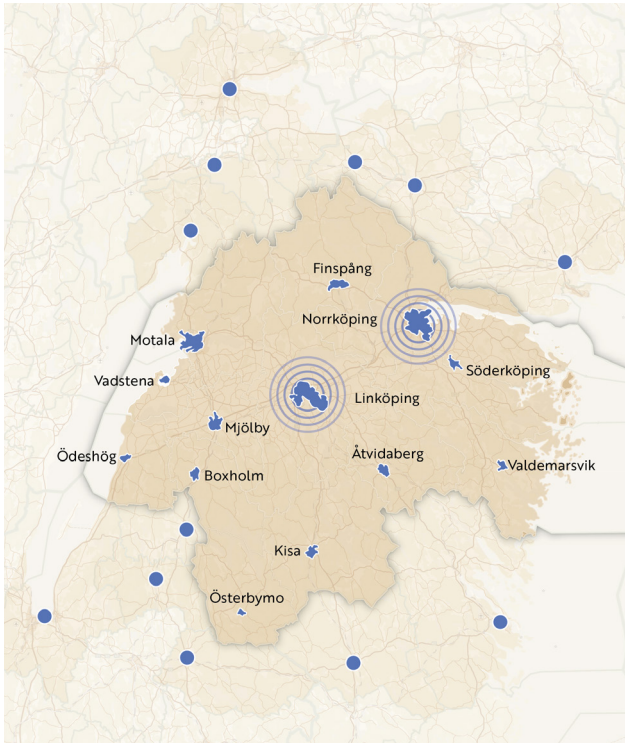
- Ett inkluderande Östergötland
- Ett innovativt och attraktivt Östergötland
- Ett grönare Östergötland

För att bidra till de övergripande målen för utvecklingsstrategin ska Östergötland ta tillvara på sitt goda geografiska läge och förutsättningar. Det är viktigt att Östergötland bygger sina kopplingar med omlandet utifrån egen styrka. Linköping och Norrköping ska stärkas som storregionala nodstäder genom att dessa knyts samman än mer. Med det som utgångspunkt stärks Östergötland genom att tydligare hänga

[2] *www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/fyrstegsprincipen/*
[3] *Utvecklingsstrategi för Östergötland 2021 – Region Östergötland*




***Ett Östergötland som nyttjar det goda läget***
*Storregionala nodstäder utanför Östergötland illustreras med prickar. De viktigaste storregionala sambanden illustreras med blå pilar.*




***Ett sammanhållet Östergötland***
*Den flerkärniga strukturen illustreras med de kommunala centralorterna (illustrerade genom orternas utbredning) i Östergötland och i grannkommunerna i grannlänen. Linköpings och Norrköpings roller som arbetsmarknads- och servicecentrum illustreras med cirklarna runt orternas utbredning.*

samman med sitt närområde, Göteborg, Öresund och europeiska kontinenten. Av speciell betydelse är rollen i Östra Mellansverige och utefter det starka kommunikationsstråket som löper från Stockholmsregionen genom Östergötland och vidare mot sydväst.

Potentialen i närheten till Stockholm och Mälardalen (Östra Mellansverige) ska nyttjas. Byggandet av Ostlänken är centralt för detta. Östergötland ska verka för att integrera arbets-, bostads- och studiemarknaderna med i första hand Stockholm, i andra hand andra närliggande storregionala nodstäder.

Ett Östergötland som är geografiskt sammanhållet stärker förutsättningarna för hållbar utveckling och goda livsvillkor för regionens invånare. En förutsättning för detta är att olika platsers förutsättningar tas tillvara. Genom att skapa mer sammanhållna arbets-, bostads- och studiemarknader skapas förutsättningar för ett väl fungerande Östergötland. Ett geografiskt helhetsperspektiv ska fullt ut ta tillvara landsbygders, städers, tätorter och byars förutsättningar inklusive mellankommunala samband över länsgränser.

Denna rumsliga utvecklingsinriktning har Östergötland haft i många år. Samtidigt finns behov av att fördjupa den gemensamma bilden av hur Östergötland fungerar och bör knytas samman. En rumslig strategi ska tas fram utifrån följande principer:

- prioritera bebyggelseutveckling på platser med goda förutsättningar till platsutveckling på landsbygder, i städer, tätorter och byar i syfte att stärka och utveckla attraktiva livsmiljöer där människor vill bo och
- verka för en tät och sammanhållen bebyggelse med fokus på platser med goda förutsättningar till effektivkollektivtrafik och god service och med hänsyn tagen till olika platsers förutsättningar, på landsbygder, städer, tätorter och i byar, för att främja en hållbar struktur.

**Regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland >2030**

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet för Östergötland är ett långsiktigt och strategiskt dokument som omfattar perioden fram till år 2030.[4]

Programmet är ett av de huvudsakliga styrdokumenten, där den politiska inriktningen och målsättningen för kollektivtrafiken sätts. Programmet fyller även en funktion som vägledande planeringsunderlag för kommunerna och andra aktörer i regionen. Programmet har sex övergripande målområden som anger inriktningen för kollektivtrafikens utveckling. Dessa är:

- Öka kollektivtrafikens marknadsandel
- Fler nöjda resenärer
- God geografisk tillgänglighet
- Attraktiv kollektivtrafik med god framkomlighet
- Klimatneutralt resande
- Öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning

**Regional cykelstrategi för Östergötland**

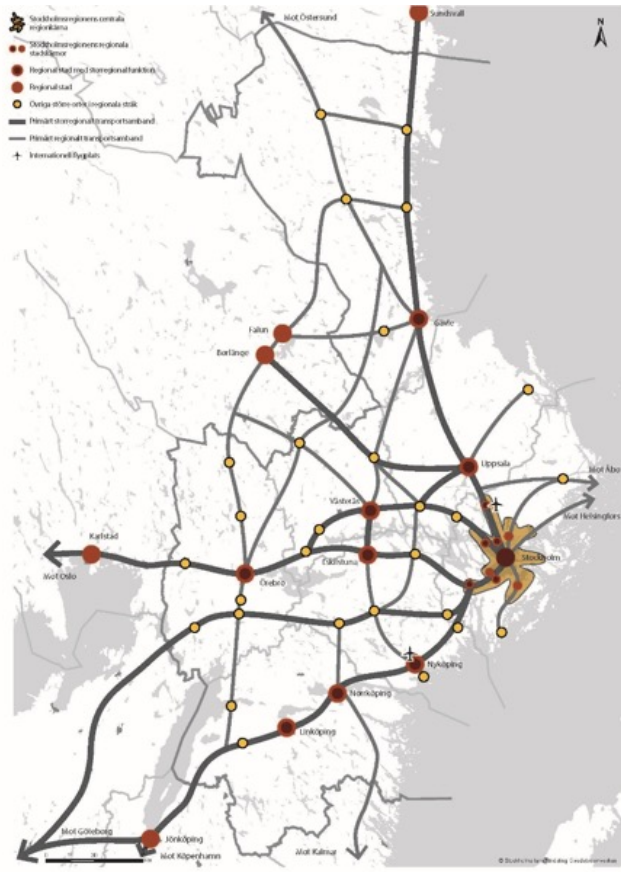
Region Östergötland beslutade 2017 om en Regional cykelstrategi för Östergötland. Arbetet genomfördes i samverkan med länets kommuner och Trafikverket med syftet att skapa ett kunskapsunderlag för att visa på faktorer som påverkar cykling och var det geografiskt finns starkast potential till ökad cykling.

**Storregional systemanalys för Stockholm–Mälarregionen**

Hösten 2020 beslutades en ny storregional systemanalys för Stockholm-Mälardalsregionen. I denna systemanalys redovisas de gemensamma prioriteringarna för transportinfrastrukturen i de sju medverkande länen.[5]

Systemanalysen pekar på ett antal prioriterade behov bland annat Ostlänken och E22 Förbifart Söderköping. Parallellt med systemanalysen 2020 utarbetades, i bred medverkan, den första Storregionala godsstrategin för Stockholm–Mälarregionen i syfte att öka samverkan och samsyn inom Stockholm–Mälarregionen kring godstransporternas behov och utmaningar.[6]

[4] *Regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland > 2030 RS 2020-62*
[5] *Framtidens resor Storregional systemanalys 2020 för Stockholm-Mälarregionen*
[6] *Storregional godsstrategi för Stockholm-Mälarregionen*




***Figur 2** – Storregional strukturbild för Östra Mellansverige 2050 (källa: ÖMS 2050)*

**Energi- och klimatstrategi för Östergötland**
Länsstyrelsen Östergötland har på uppdrag av regeringen tagit fram regionala miljömål för Östergötlands län som fastställdes 2003. År 2007 skedde en mindre revidering och år 2012 utvecklades helt nya regionala mål för miljökvalitetsmålet begränsad klimatpåverkan. De regionala energi- och klimatmålen uppdaterades 2019 i samband med antagandet av en gemensam regional Energi- och klimatstrategi för Östergötland[7]. De nyantagna målen för begränsad klimatpåverkanlöper fram till år 2030.[8]

Övergripande mål är att år 2045 ska utsläppen av växthusgaser i Östergötland vara 85 procent lägre jämfört med år 1990. Etappmål är 70 procent lägre växthusgasutsläpp år 2030 jämfört med år 1990.

# 2. Planeringsförutsättningar

## 2.1 Östergötlandsförutsättningar – befolkning och arbetsmarknad

För att bidra till målen i utvecklingsstrategin och ta tillvara Östergötlands goda förutsättningar behövs en bra grundstruktur för transportinfrastrukturen. Regionen har:

- En stor befolkning på en relativt liten koncentrerad yta – Sveriges fjärde största befolkningskoncentration
- Ett tydligt tvåkärnigt centrum
- Ett fördelaktigt geografiskt läge och kommunikationsläge i Sverige – genomkorsat av Södra stambanan och E4:an
- En bra grundstruktur för kommunikationer med relativt korta avstånd men brister i kvalitet och kapacitet
- En kollektivtrafik som är relativt väl utbyggd med pendeltåget som ryggrad

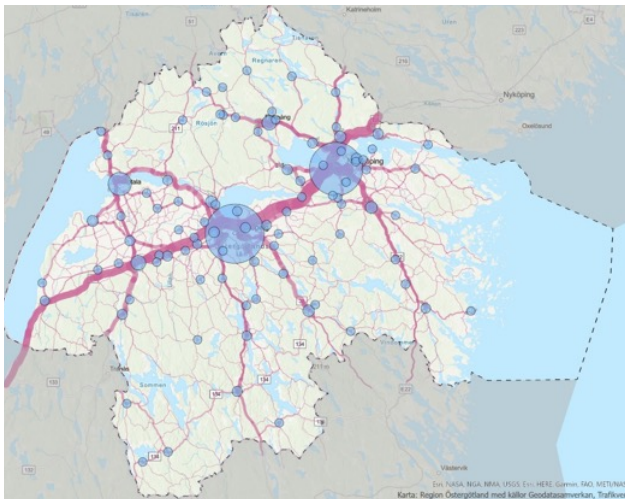
Kartan till vänster visar befolkningens geografiska fördelning. Cirklarnas storlek visar antalet invånare i länets 94 tätorter. Sammantaget bor cirka 85 procent av länets invånare i dessa tätorter vilka är lokaliserade längs de större kommunikationsstråken. Detta i sin tur skapar förutsättningar för en effektiv och snabb kollektivtrafik som är tillgänglig för en stor del av regionens invånare. Nästan 80 procent av länets invånare bor i en tätort som har fler än 1000 invånare samtidigt som drygt 90 procent av länets arbetstillfällen är lokaliserade till dessa orter.

Östergötlands befolkning ökade med drygt 9 procent mellan år 2010 och 2020, från drygt 430 000 till nästan 467 000 invånare, d v s med 37 000. Linköpings och Norrköpings kommun stod för nästan hela ökningen, Linköping med 18 000 och Norrköping med 13 500 invånare under motsvarande tid. År 2000 bodde 62 procent av länets invånare i Linköpings eller Norrköpings kommuner, idag har denna andel ökat till 66 procent. Efter år 2010 uppvisar dock de flesta kommuner en befolkningsökning.

[7] *Energi- och klimatstrategi för Östergötland - Länsstyrelsen Östergötland, 2019:28*
[8] *Östergötlands regionala miljömål, Länsstyrelsen Östergötland*

Det är framför allt de större tätorterna, Linköping och Norrköping som ökar sin befolkning. Strax över 45 procent av Östergötlands befolkning bor idag i Linköpings eller Norrköpings tätorter. Mellan 2015–2020 ökade befolkningen i dessa båda tätorter med drygt 6,5 procent. I övriga Östergötland har befolkningen ökat med cirka 3,5 procent. under motsvarande period. Här står områden utanför tätorter för den största ökningen, både i absoluta tal och i procent sett.

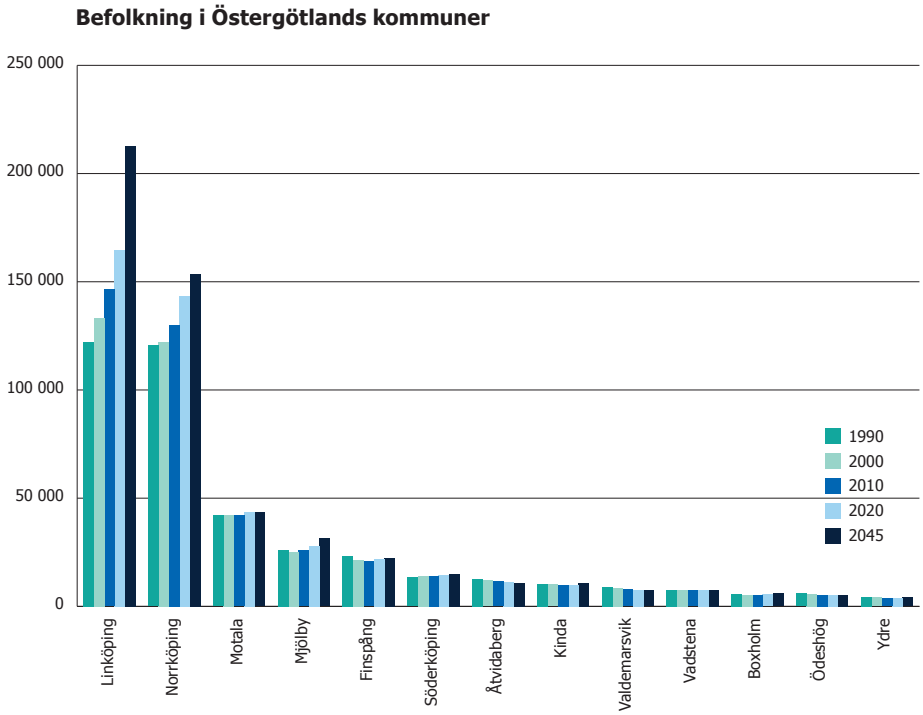
Befolkningen i Östergötland förväntas öka från cirka 470 000 år 2020 till cirka 530 000 år 2045. Urbaniseringen i Östergötland tydliggörs ännu starkare av var regionens arbetstillfällen är lokaliserade. Dessa är i allt större grad koncentrerade till de riktigt stora tätorterna. I Linköping och Norrköping finns i dag 62 procent av arbetstillfällena, vilket är en ökning med drygt 23 procent under perioden 2005–2019. I övriga Östergötland ökande, under samma period, antalet arbetstillfällen med 8 procent. Detta kan tyda på vikten av att ha bra tillgång till det stora arbetskraftsutbudet som finns främst i de stora orterna, medan andra orter kan få problem med att rekrytera arbetskraft på sikt vilket i sin tur kan leda till att antalet arbetstillfällen fortsätter att minska på grund av rekryteringsproblem. Verksamheter flyttar i allt högre grad dit arbetskraften finns.



***Figur 3*** *– Östergötlands tätorter, cirklarnas storlek proportionerliga mot antal invånare samt vägar med trafikflöden även de proportionerligt utifrån antal fordon (SCB och Trafikverket)*

**Befolknings- och arbetsplatsutveckling i Östra Mellansverige**

Enligt SCB:s senaste befolkningsprognos kommer befolkningen i Sverige att öka till drygt 11 miljoner invånare år 2034 och 13 miljoner till år 2070. I Östra Mellansverige förväntas i ett basscenario öka med cirka 1,2 miljoner invånare eller 29 procent till år 2040. Antalet sysselsatta förväntas under samma




***Figur 4*** *– Befolkningsutveckling i Östergötlands kommuner 1990-2020 (källa: SCB och egen bearbetning)*

period öka med cirka 630 000 eller med strax över 31 procent[9]. Den förväntade befolknings- och arbetsplatsutvecklingen kommer att innebära en kraftigt ökad pendling till/från Stockholm från övriga län i Östra Mellansverige. Detta kommer att ställa allt större krav på infrastruktur och trafikering, inte minst när det gäller tågtrafik om utvecklingen ska vara långsiktigt hållbar. Beslutet om att bygga Ostlänken är av stor betydelse då den nya järnvägen skapar ökad kapacitet samtidigt som restiderna kan minska. God tillgänglighet till de regionala kärnorna kommer att vara av avgörande betydelse för den omgivande geografins utveckling.

Antalet lokala arbetsmarknader (LA) förändras generellt långsamt. Mellan år 2018 och år 2019 minskade dock antalet områden när Tranås och Ydre gick från Jönköpings LA till Linköpings LA och Katrineholms/Flens LA uppgick i Eskilstuna LA.

[9] *http://www.rufs.se/demografiska-prognoser/*

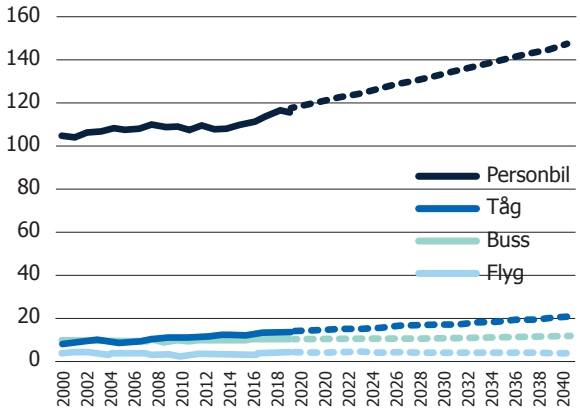


## 2.2 Trafikutveckling Persontransporter

Av persontransporterna 2019 stod vägtrafik för 78 procent av alla personkilometer. Mellan 2016 och 2019 har vägtrafiken minskat med en procentenhet och bantrafiken ökat med en procentenhet och svarar för 12 procent av alla resta personkilometer.

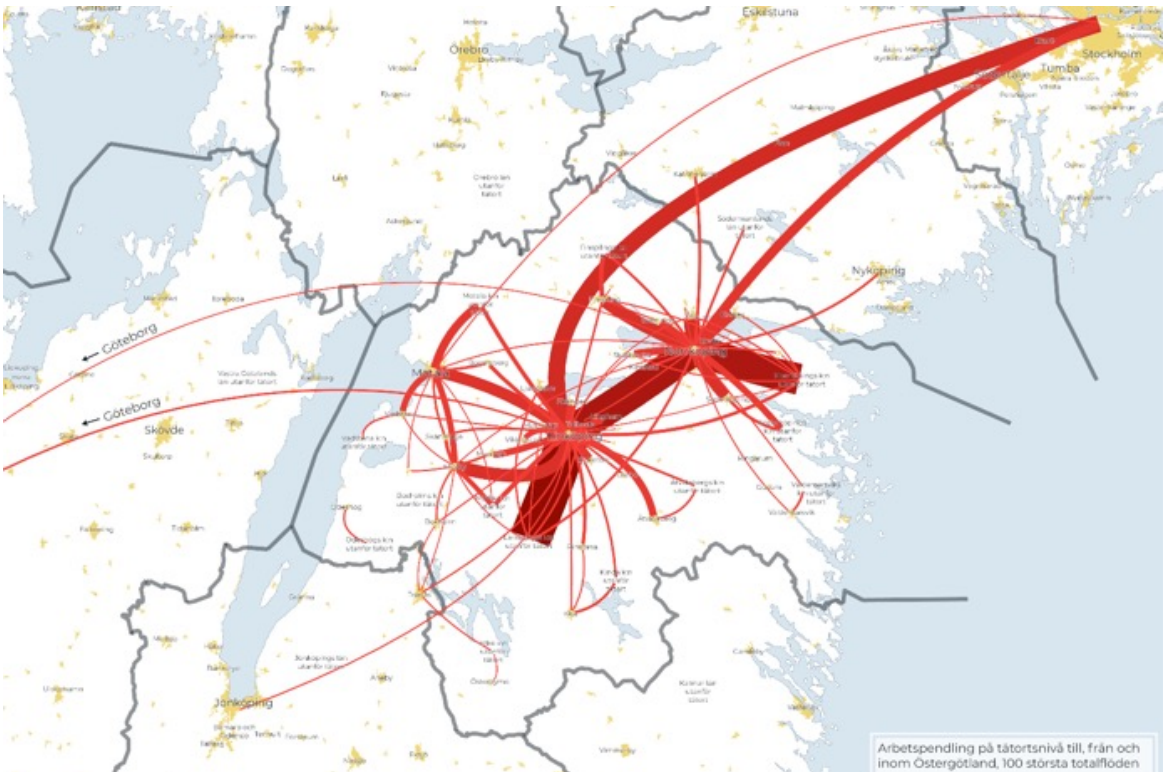
Enligt Trafikverkets basprognos för 2040 kommer persontransportarbetet öka med nästan 28 procent mellan 2017 och 2040. Bilresandet ökar med 27 procent, tågresandet med 53 procent och resandet med buss ökar med 17 procent. Om prognoserna slår in kommer detta innebära att bilens marknadsandel av persontransportarbetet kommer att ha ökat på bekostnad av resor med kollektivtrafik.

**Transportarbete statistik 2000–2018 samt Tillväxt Basprognoser 200615 (2017–2040)**




***Figur 5** – Transportarbete i miljarder personkilometer per år. Historiska data 2000–2018 och prognostiserad tillväxt 2017–2040. (källa: Trafikverkets Basgropnos)*

Det förekommer en omfattande arbetspendling inom Östergötland, men också över länsgränsen. De enskilt största regionala pendlingsstråken inom Östergötland är Norrköping-Linköping, Mjölby–Linköping, Söderköping–Norrköping, Motala–Linköping samt Finspång–Norrköping. Över länsgräns dominerar pendlingen mellan de centrala delarna av regionen och Stockholm. Andra större pendlingsstråk över länsgräns är Norrköping–Nyköping, Norrköping–Katrineholm och Ydre–Tranås.




***Figur 6** – Arbetspendling mellan kommuner i Östergötlands län samt över länsgräns 2020 (källa: SCB och bearbetning av WSP i Det funktionella Östergötland).*

Sedan mitten av 1990-talet har arbetspendlingen ökat i alla stråk inom länet, men även över länsgräns, särskilt i de största stråken. Störst procentuell ökning är mellan Norrköping och Mjölby, samt Motala–Mjölby som ungefär fördubblats. Näst starkast ökning är mellan Boxholm och Linköping, Norrköping och Motala, samt Finspång–Norrköping.[10] Kartan ovan visar totalflöden bestående av summerade dubbelriktade flöden och att pendlingsåret är 2020.

Även om in- och utpendling till/från de mindre kommunerna till antalet är relativt liten är den av stor strategisk betydelse för dessa. Närmare två tredjedelar av den sysselsatta befolkningen som bor i Söderköping pendlar idag till arbete i annan kommun, motsvarande siffra för Boxholm, Åtvidaberg, Ydre, samt Ödeshög, är cirka 45-50 procent. Strax över 40 procent av arbetsplatserna i Vadstena och Mjölby kommun innehas av någon som bor i annan kommun, motsvarande siffror för, Söderköping, Boxholm samt Finspång är cirka en tredjedel.[11] Det ömsesidiga beroendet mellan kommunerna har ökat och kommer bli en strategiskt viktig fråga när det gäller arbetskraftsförsörjningen, framför allt för de mindre kommunerna. Här kommer kommunikationsmöjligheterna vara av avgörande betydelse, inte minst gäller detta för kollektivtrafiken.

Utvecklingen av våra resmönster drivs parallellt av den digitala omställningen, exempelvis e-handel, videomöten, cirkulär ekonomi och klimatomställningen. Detta har bland annat den senaste tidens ökande distansarbete visat. En väl utbyggd och kapacitetsstark digital infrastruktur är viktigt för att kunna stöjda och utveckla distansarbete, distansstudier och e-tjänster, vilket i sin tur kan påverka persontransportarbetet. Det är även viktigt att i våra stora stråk, inte minst de som ingår i TEN-T arbeta för en god digital infrastruktur i syfte att stödja mobilitetslösningar (MaaS) samt autonoma fordon.

*Mobility as a Service*, (MaaS) handlar om att samla och integrera olika mobilitetstjänster till en tjänst där det genom en gemensam digital kanal är möjligt för användarna att planera, boka och betala för flera olika mobilitetstjänster. Integrerade mobilitetstjänster framhålls som ett sätt att minska behovet av att äga egen bil. Hela resan kan planeras i förhand och kombinera olika färdmedel som kollektivtrafik, hyrbil, hyrcykel etc. På detta sätt förväntas färdmedel som lämpar sig bäst för platsen att nyttjas i högre grad. Detta påverkar problem som trängsel, luftföroreningar och klimatutsläpp från transportsektorn genom att framför allt transportarbetet med bil inte ökar enligt prognos. Region Östergötlands ambition är att ligga i framkant när det gäller MaaS och att utforska nya modeller inom området.

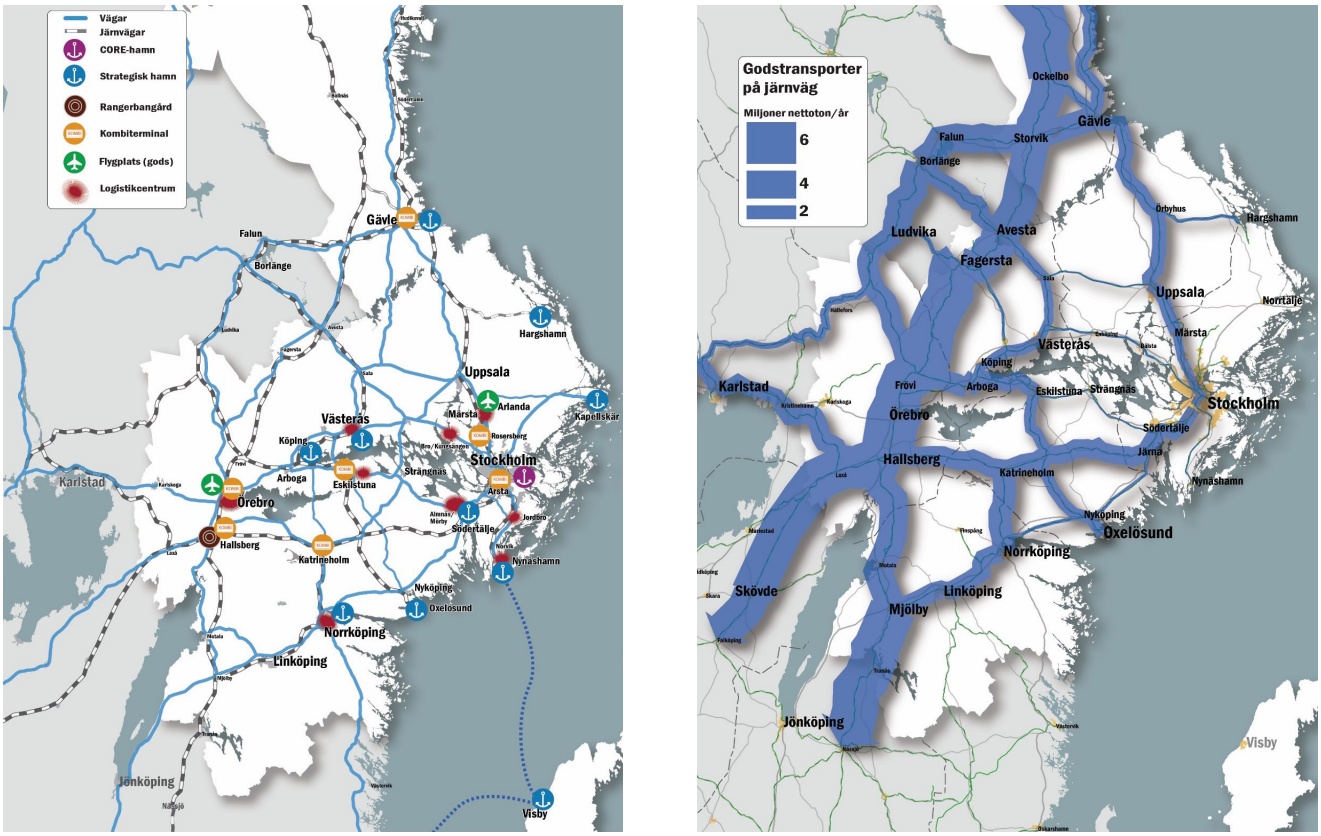
[10] *Treårsbudget 2021–2023 med fokusområden 2021 – Region Östergötland*
[11] *SCB: Antal pendlare per län och kommun, 2019*

**Godstransporter**

Sverige har ett perifert läge i förhållande till flera tunga marknader för utrikeshandeln. Därför är effektiv infrastruktur och logistik särskilt viktigt, inte bara för Östergötlands län utan för hela landet. För att få ett effektivt och miljövänligare godstransportsystem måste godstransporterna på järnväg och sjö utvecklas. Viktiga omlastningspunkter, både längs kusten och i inlandet måste knytas ihop. Norrköpings hamn har en viktig funktion inte bara för sjöfart utan även som omlastningspunkt mellan väg och järnväg. Inte minst viktig är hamnens nya järnvägsanslutning (Kardonbanan) till Södra stambanan. Men även väganslutningarna till hamnen behöver förbättras så att mycket av trafiken till hamnen kan flyttas ut från de mer centrala delarna av Norrköping. Hamnen med tillhörande logistikområde har direkta och nära kopplingar till landets stora godstransportkorridor, E4 och Södra Stambanan, till/från landets största konsumtionsområde – Stockholmsregionen.

Cirka 85 procent av den tunga trafiken på E4 eller godstrafiken på Södra stambanan har varken start- eller målpunkt i Östergötland utan är genomgående trafik, detsamma gäller för riksväg 50 och godsstråket genom Bergslagen. Denna trafik påverkar utsläppen i Östergötland men även kapaciteten för persontrafiken inom Östergötland, inte minst tydlig är kapacitetsbristen på södra stambanan vilken i dagsläget omöjliggör en utveckling av pendeltågstrafiken i Östergötland.

Trafikverket har i nationell plan för transportinfrastruktur pekat ut ett nationellt väg- och järnvägsnät för gods, tillsammans med ett antal centrala hamnar av särskild betydelse för godstransporter. Östergötland berörs av E4, riksväg 50 och riksväg 55 samt södra stambanan och godsstråket genom Bergslagen (delen Mjölby–Motala–Hallsberg) samt Norrköpings hamn. Dessa nationellt viktiga godstransportstråk och noder behöver tillräcklig kapacitet för att klara den förväntade ökningen av godstransporter, samtidigt som detta måste ske hållbart.




*Figur 7 – Karta till vänster - Nuläge regional strategisk godsstruktur och karta till höger – Godstransporter på järnväg miljoner nettoton per år (Källa: En bättre sits storregional Godsstrategi 2020).*

Ökad elektrifiering av de regionala godstransporterna kommer att vara viktigt för omställningen till nollutsläpp i transportsektorn. För att påskynda elektrifieringen av regionala godstransporter ingår Region Östergötland bland de regioner som avlagt ett elektrifieringslöfte till Elektrifieringskommissionen[12].

Inom godstransporterna är det framför allt transporter på väg som ökat. Från mitten på 1970-talet och fram till idag har antalet tonkilometer på väg fördubblats. Till sjöss transporteras lika mycket gods nu som i mitten på 1960-talet. På järnväg har antalet tonkilometer ökat med cirka 60 procent från mitten på 1970-talet. Enligt Trafikverkets basprognos för godstransporter 2040 kommer godstransportarbetet öka med 51 procent mellan 2017 och 2040. Godstransportarbetet på väg ökar med 46 procent, till sjöss med 64 procent och på järnväg med 42 procent, se tabell 1 nedan.

| Färdmedel | Prognos 2017 | Prognos 2040 | Tillväxt procent 2017–2040 |
|---|---|---|---|
| Järnväg | 21,4 | 30,5 | 42 % |
| Sjöfart | 32,1 | 52,5 | 64 % |
| Väg | 50,3 | 73,2 | 46 % |
| **Summa** | **104** | **156** | |

***Figur 8** – Transportarbete Gods, miljarder tonkilometer (källa Trafikverkets basprognos 2040 för godstransporter)*

## 2.3 Funktionella transportstråk och brister

För att bidra till nationella och regionala mål, och skapa ett sammanhållet transportsystem i Östergötland, har transportstråk prioriterats. Prioriteringen av dessa stråk bygger på den rumsliga inriktningen i utvecklingsstrategin. Stråken knyter därmed samman Östergötland och tar tillvara på vårt goda läge Det är stråk som är viktiga för arbetspendling, näringslivets transporter och tillgängligheten till service och för att knyta ihop länets större tätorter i syfte att skapa ett flerkärnigt Östergötland med en gemensam arbets-, studie- och bostadsmarknad. Vidare är de prioriterade transportstråken viktiga för Östergötlands storregionala rumsliga inriktning. Där rollen i Östra Mellansverige, och utefter det starka kommunikationsstråket



som löper från Stockholmsregionen genom Östergötland och vidare mot sydväst, är av speciell betydelse. Stråken kommer att ses över i samband med arbetet med den regionala rumsliga strategin.

Generellt gäller, vilket avser flertalet av stråken, att det finns en målkonflikt avseende trafiksäkerhet kontra restider till arbete och studier. Detta inte minst för kollektivtrafiken. Genom hastighetsdämpande åtgärder kan ökad trafiksäkerhet nås, men då till bekostnad av tillgänglighet i form av ökade restider.

[12] *Elektrifieringslöften Infrastrukturdepartementet, Regeringskansliet; I2021.02*

**Nationella stråk**

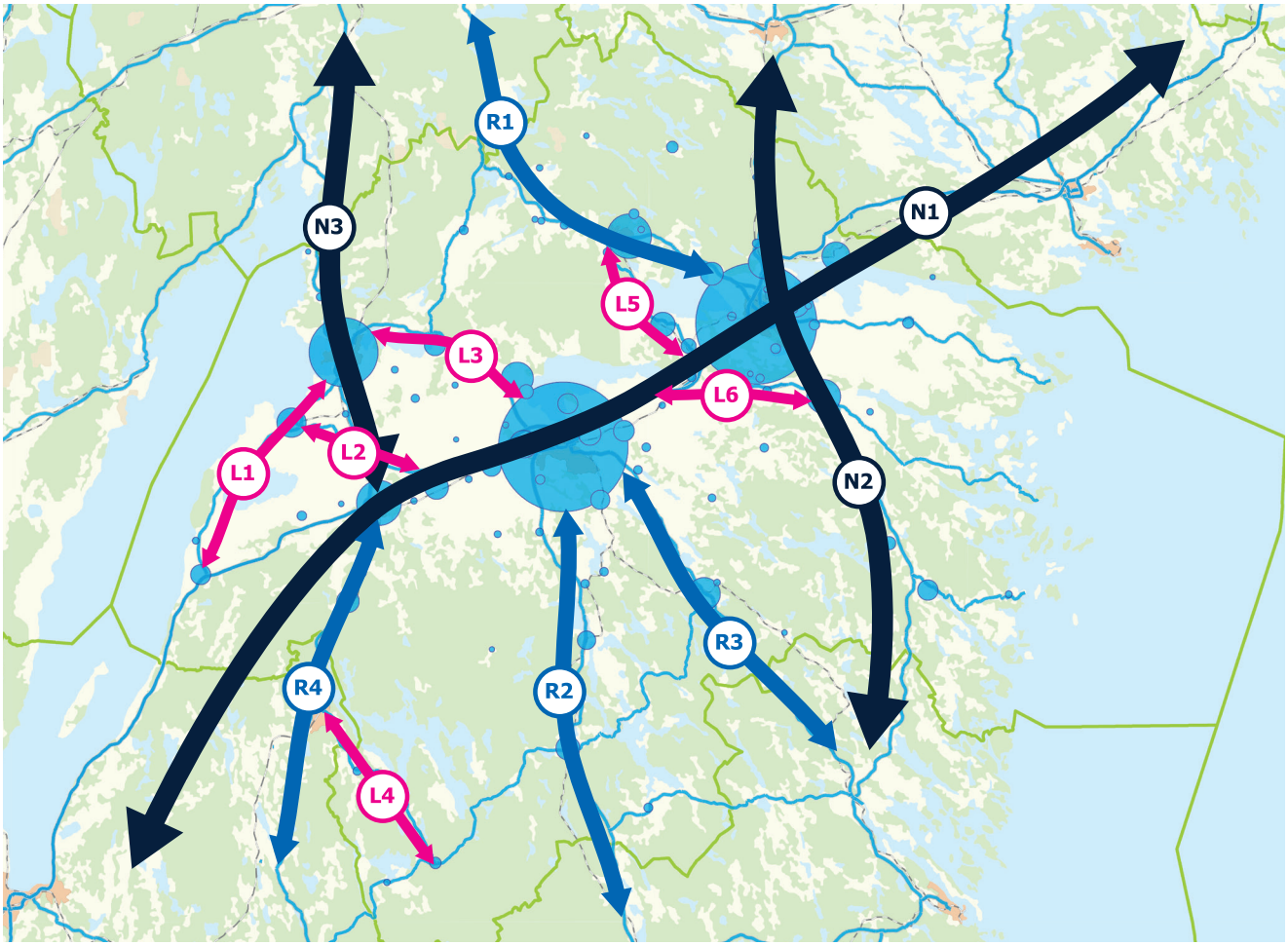
Ur ett systemperspektiv har de nationella stråken såväl nationella som regionala nyttor. Tre nationella stråk går genom Östergötland och bidrar därmed till det östgötska transportsystemet.

**N1 Stockholmsområdet–Nyköping–Norrköping–Linköping–Mjölby–Ödeshög–Jönköping (vidare mot Göteborg/Öresundsregionen)**

Stråket består av södra stambanan och E4 och är ett av de absolut viktigaste nationella transportstråken och det viktigaste i Östergötland. De största bristerna på stråket är följande:

- **Södra stambanan:** De betydande brister i kapacitet och robusthet som finns på södra stambanan utgörs av störningskänslighet på banan samt låg flexibilitet mellan olika tågtyper. I Linköping och Mjölby finns även brister på driftplatser/stationer när det gäller möjligheten att ställa upp fordon, vilket påverkar flexibiliteten och därmed kapaciteten. Det finns risk för hastighetsnedsättning till 130 km/tim på grund av dåliga spår på delar av banan. Genom Norrköping finns det säkerhetsbrister på grund av plankorsningar. I Mjölby saknas möjligheter till omloppsnära tjänster och plattformslägen. Kapacitetsbristen på Södra stambanan och särskilt på delen Norrköping-Linköping, leder bl.a. till att det inte går att utveckla pendeltågstrafiken i Östergötland.
- **E4:** Kapacitetsbristen i Östergötland finns framförallt på infarterna till Norrköping och Linköping med låg framkomlighet, inte minst för kollektivtrafiken, under framför allt högtrafik.

*Kortfattad beskrivning kring större åtgärder i länsplan kopplat mot stråk N1:* Åtgärdsvalsstudie kring Linköpings Västra är gjord och infartsleder från bland annat E4 mot Linköping tas med som




***Figur 9** – Funktionella transportstråk i Östergötland (källa: egen bearbetning 2018)*

kollektivtrafikobjekt. När det gäller tågtrafik är Region Östergötlands långsiktiga ambition kvartstrafik med Östgötapendeln hela dagen och att öppna nya pendeltågstationer i Västra Linköping och i Åby med trafikering i linje med den tågstrategiska målbilden. Åtgärdsvalsstudier av detta planeras senare under planperioden. Medel avsätts även till infartsleder Norrköping.

### N2 Eskilstuna–Katrineholm–Norrköping–Söderköping–Valdemarsvik–Västervik (vidare mot Kalmar och Blekinge)

Stråket består av delar av södra stambanan och riksväg 55/56 och E22 och är ett viktigt nationellt transportstråk med bland annat kopplingar mot Norrköpings hamn. De största bristerna på stråket är följande:

- Stora framkomlighetsproblem genom Norrköping och Söderköping(E4, riksväg 55/56 till E22), inte minst för kollektivtrafiken men även för godstransporter, vilket dessutom leder till stora miljöproblem.
- Dåliga anslutningar till Norrköpings hamn från E4, E22 och riksväg 55. Denna och föregående brist är även identifierad i den storregionala systemanalysen för Stockholm-Mälarregionen.

*Kortfattad beskrivning kring större åtgärder i länsplan kopplat mot stråk N2:* Stråket kommer att omfattas av satsningen kring regionala bytespunkter. I Söderköping kommer framkomlighetsproblemet att minska i och med den nya sträckningen för E22 förbi Söderköping byggs- (nationell plan). Medel avsätts även till infartsleder Norrköping.

### N3 Bergslagen–Örebro–Askersund–Motala–Mjölby

Stråket består av järnvägssträckan Örebro–Hallsberg–Motala–Mjölby och riksväg 50 som är en del av godsstråket genom Bergslagen. De största bristerna på stråket är följande:

- Trafiksäkerhet kontra restider gällande riksväg 50 norr om Motala.
- Kapacitetsproblem på järnvägen norr om Motala. Enkelspår på flera delar.
- Kapacitetsproblem för den tunga trafiken på riksväg 50 norr om Motala.

*Kortfattad beskrivning kring större åtgärder i länsplan kopplat mot stråk N3:* Bristerna hanteras i nationell plan för transportinfrastruktur, där ombyggnad av riksväg 50 mellan Nykyrka och Brattebo, samt utbyggnad till dubbelspår på järnvägen finns med.

### Mellanregionala stråk

Regionalt viktiga stråk som binder ihop Östergötland och dess storregionala nodstäder Norrköping och Linköping med andra storregionala nodstäder och knyter samman Östergötlands centralorter med de arbets- och studiemarknadscentrum som Norrköping och Linköping är.

### R1 Norrköping–Finspång–Örebro

Stråket består av riksväg 51. Stråket är ett viktigt stor- och inomregionalt transportstråk. Storregionalt, framför allt för godstransporter till och från Norrköpings hamn. Stråket är även viktigt för Östergötlands kopplingar mot Örebro och övriga Bergslagen. Längs stråket förekommer dessutom en omfattande arbetspendling på vissa delsträckor, framförallt mellan Finspång och Norrköping. De största bristerna på stråket är följande:

- Trafiksäkerhet kontra restider avseende riksväg 51 norr om Finspång.
- Många utfarter på vägen norr om Finspång.
- Kapacitetsproblem för den tunga trafiken norr om Finspång.
- Framkomlighetsproblem i Norrköping (se stråk N3)
- Dålig anslutning till Norrköpings hamn (se stråk N3.
- Genomfartsproblematik i Finspång, Borggård och Hällestad (miljö, trafiksäkerhet, restid och barriäreffekt), framför allt vad gäller den tunga trafiken.

*Kortfattad beskrivning kring större åtgärder i länsplan kopplat mot stråk R1:* Under planerperioden kommer ny sträckning förriksväg 51 utanför Finspång färdigställas. Även trimningsåtgärder genomförs på riksväg 51 norr om Finspång. Trafiksäkerhetsåtgärder, t.ex. GCM-passager, kommer beröra stråket.

### R2 Linköping–Kisa–Vimmerby

Stråket består av riksväg 23/34 samt Stångådalsbanan (Linköping- Vimmerby). Stråket är framför allt viktigt för arbetspendling till Linköping. Dessutom kopplar stråket Östergötland med de nordvästra delarna av Kalmar län. De största bristerna på stråket är följande:

- Genomfartsproblematik i Kisa (miljö, trafiksäkerhet, barriäreffekt)
- Framkomlighetsproblem framförallt i Linköping, inte minst för kollektivtrafiken
- Trafikverkets underhålls- och driftåtgärder på Stångådalsbanan medger i dagsläget inte driftsäker trafikering.

*Kortfattad beskrivning kring större åtgärder i länsplan kopplat mot stråk R2:* Riksväg 23/34 har byggts om till 2+1-väg på sträckan Linköping–Kisa.

För driftsäker trafikering på Stångådalsbanan krävs omfattande åtgärder finansierade av nationell plan för transportinfrastruktur då järnvägsåtgärder är en del av nationell åtgärdsplanering. Trafiksäkerhetsåtgärder, t.ex. GCM-passager kommer beröra stråket.

### R3 Linköping–Åtvidaberg–Västervik

Stråket består av riksväg 35 och Tjustbanan. Stråket är viktigt för arbetspendling, framför allt till Linköping. Dessutom kopplar stråket Östergötland med de nordöstra delarna av Kalmar län. De största bristerna på stråket är följande:

- Många utfarter på delar av riksväg 35
- Dålig anslutning för expressbusstrafiken i Grebo.
- Framkomlighetsproblem, framförallt i Linköping, inte minst för kollektivtrafiken.
- Trafikverkets underhålls- och driftåtgärder på Tjustbanan medger i dagsläget inte driftsäker trafikering.

*Kortfattad beskrivning kring större åtgärder i länsplan kopplat mot stråk R3:* Riksväg 35 mellan Linköping och Rösten kommer färdigställas. Sista etappen, mellan Rösten och Åtvidaberg, läggs in som nytt objekt i planens senare del. Objektet kommer inte slutföras inom planperioden utan kommer behöva slutföras i kommande planperiod. I och med att riksväg 35 byggs om hanteras även kollektivtrafikens anslutning i Grebo. Kollektivtrafikens framkomlighet mot Linköping kommer att förbättras i och med kollektivtrafikobjektet Infartsleder Linköping. Trafiksäkerhetsåtgärder, t.ex. GCM-passager kommer beröra

### R4 Mjölby–Boxholm–Tranås (och vidare mot Eksjö)

Stråket består av riksväg 32 samt Södra stambanan. Stråket är framför allt viktigt för godstransporter och för arbetspendling Kopplingen till Tranås är särskilt viktig för kopplingen till norra Jönköpings län. De största bristerna på stråket är följande:

- Ökande godstransporter som påverkar trafiksäkerheten negativt.
- Många utfarter längs riksväg 32

*Kortfattad beskrivning kring större åtgärder i länsplan kopplat mot stråk R4:* Trafiksäkerhetsåtgärder , t.ex. GCM-passager samt trimningsåtgärder kommer beröra stråket.

### Inomregionala stråk

Inomregionala stråk i Östergötland som knyter samman Östergötland inte minst övriga centralorter med Norrköping och Linköping.

### L1 Motala–Vadstena–Ödeshög

Stråket består av länsväg 919. Stråket är viktigt för arbetspendling. De största bristerna på stråket är följande:

- Trafiksäkerhet kontra restider, främst på sträckan Vadstena–Motala
- Många utfarter längs länsväg 919

*Kortfattad beskrivning kring större åtgärder i länsplan kopplat mot stråk L1:* Färdigställande av cykelväg mellan Motala och Vadstena. Trafiksäkerhetsåtgärder, t.ex. GCM-passager, samt trimningsåtgärder kommer beröra stråket.

### L2 Vadstena–Skänninge–Mantorp (–Linköping)

Stråket består av länsväg 206. Stråket knyter samman Vadstena med pendeltågstationen i Skänninge och är därmed viktigt för arbetspendling. De största bristerna på stråket är följande:

- Trafiksäkerhet kontra restider till arbete och studier inte minst för kollektivtrafiken, gäller hela stråket.
- Många utfarter på vägen.

*Kortfattad beskrivning kring större åtgärder i länsplan kopplat mot stråk L2:* Satsningar på trafiksäkerhetsåtgärder, t.ex. GCM-passager samt trimningsåtgärder kommer beröra stråket.

### L3 Motala–Borensberg/Fornåsa–Linköping

Stråket består av riksväg 34 och länsväg 1050. Stråket är viktigt för arbetspendling. De största bristerna på stråket är följande:

- Trafiksäkerhet kontra restider till arbete och studier inte minst för kollektivtrafiken, gäller hela stråket.
- Många utfarter längs vägarna.
- Framkomlighetsproblem i Linköping, framförallt för kollektivtrafiken.

*Kortfattad beskrivning kring större åtgärder i länsplan kopplat mot stråk L3:* Trafiksäkerhetsåtgärder, t.ex. GCM-passager samt trimningsåtgärder kommer beröra stråket.

### L4 Österbymo–Tranås

Stråket består av länsväg 131. Stråket knyter samman Österbymo med Tranås och är viktigt för arbetspendling. De största bristerna på stråket är följande:

- Trafiksäkerhet kontra restider till arbete och studier inte minst för kollektivtrafiken, gäller hela stråket.
- Många utfarter längs vägen

*Kortfattad beskrivning kring större åtgärder i länsplan kopplat mot stråk L4:* Trafiksäkerhetsåtgärder, t.ex. GCM-passager samt trimningsåtgärder kommer beröra stråket.

### L5 Linköping–Norsholm–Skärblacka–Finspång

Stråket består av länsväg 215. Stråket är ett viktigt stråk för arbetspendling och kollektivtrafik. De största bristerna på stråket är följande:

- Trafiksäkerhet kontra restider, framförallt delen Kimstad-Skärblacka-Finspång.
- Kapacitetsproblem för den tunga trafiken till och från industrierna i Finspång och Skärblacka och kopplingen till E4.
- Genomfartsproblematik i Skärblacka (miljö, trafiksäkerhet, barriäreffekt).
- Många utfarter på vägen.
- Framkomlighetsproblem i Linköping, inte minst för kollektivtrafiken.

*Kortfattad beskrivning kring större åtgärder i länsplan kopplat mot stråk L5:* Cykelväg genom Skärblacka längs med väg 215 finns med som ett nytt objekt. Trafiksäkerhetsåtgärder, t.ex. GCM-passager samt trimningsåtgärder kommer beröra stråket.

### L6 (Linköping–)E4–Söderköping

Stråket består av länsväg 210. De största bristerna på stråket är följande:

- Trafiksäkerhet kontra restider till arbete gällande sträckan E4-Söderköping.
- Många utfarter på länsväg 210.
- Framkomlighetsproblem i Linköping.

*Kortfattad beskrivning kring större åtgärder i länsplan kopplat mot stråk L6:* Infartsleder från bland annat E4 mot Linköping tas med som kollektivtrafikobjekt. Trafiksäkerhetsåtgärder , t.ex. GCM-passager samt trimningsåtgärder kommer beröra stråket.

### Övrigt vägnät

Det behövs även mindre åtgärder på det övriga vägnätet som inte direkt är kopplat till de ovan beskrivna stråken. Det handlar då främst om punktinsatser som t.ex. är kopplade till trafiksäkerhetsåtgärder, detta även för oskyddade trafikanter. Det finns även en särskild pott avsett till enskilt vägnät. Inom ramen för den potten ingår även kollektivtrafikåtgärder på det enskilda vägnätet.

### Kommunernas bristbeskrivningar

I processen att ta fram en ny länsplan har dialogmöten hållits med kommunerna. Respektive kommun har i dessa framfört sin syn på brister i infrastrukturen sorterat på kommunalt gatunät, regionalt vägnät samt nationellt vägnät och järnväg. Det är tydligt att gång- och cykelåtgärder tillsammans med kollektivtrafikåtgärder som prioriteras gällande det kommunala gatunätet. För det regionala vägnätet så är vägobjekt högre prioriterat även omgång- och cykelåtgärder står för en stor andel av kommunernas framförda behov. Även trimningsåtgärder på det regionala vägnätet efterfrågas. Kommunernas bristbeskrivningar har beaktats i bristbeskrivningarna.

## 2.4 Genomförda bristutredningar/ åtgärdsvalsstudier 2018-2021

Inom ramen för nu gällande länsplan har åtgärdsvalsstudier och andra typer av utredningar genomförts för att närmare studera de brister som identifierats och beskrivits i föregående avsnitt. Följande studier har genomförts under perioden 2018-2021:

- Tillgänglighet till västra Linköping
- Framkomlighetsåtgärder på infartsvägar till Linköpings innerstad
- Väg 34 - Borensberg – St. Sjögestad
- Väg 35 - Rösten - Åtvidaberg
- Väg 32 - Mjölby – Boxholm - Sommen
- Cykelväg genom Skärblacka som del i utredningspaket

För varje studie och utredning redogörs för huvuddragen i utredningen och för Region Östergötlands bedömning över hantering av de förslag som lämnats i studierna.

### Åtgärdsvalsstudie Bristande regional tillgänglighet till Västra Linköping

Studien genomfördes 2019-2020. I Västra Linköping finns Linköpings universitet, Linköping Science Park och Universitetssjukhuset i Linköping; några av de absolut viktigaste regionala målpunkterna i Östergötland. I samband med planeringen av Ostlänken och ett nytt resecentrum i Linköping aktualiseras behovet av att adressera tillgängligheten till Västra Linköping.

Studien visar att det finns flera möjliga lokaliseringar av en pendeltågstation, men med hänsyn tagen till kapaciteten på Södra stambanan görs bedömningen att en fyrspårslösning mellan Linköping C och en tänkt pendeltågstation krävs. Detta bedöms inte aktuellt. Studien rekommenderar istället att en pendeltågsstation anläggs samtidigt som den nya höghastighetsjärnvägen byggs väster om Linköping tillsammans med goda anslutningar till ovannämnda målpunkter.

Dessutom innehåller studien bl.a. en kartläggning av infartsleder i Linköping där kollektivtrafikens framkomlighet behöver stärkas. Detta har studerats vidare och rapporterats i en promemoria (se nedan).

Sammantaget gör Region Östergötland bedömningen att en pendeltågsstation i Västra Linköping kommer bli nödvändig för att säkerställa tillgången till hållbara transporter och för att minska behovet av bilresor i linje med målen i det regionala trafikförsörjningsprogrammet. Åtgärden kommer fortsatt utredas för genomförande när planeringen av Ostlänken och höghastighetsjärnvägen kommit längre så att förutsättningarna är tydligare. I dagsläget bedöms ytterligare utredningar inte möjliga.

**PM Busskörfält infartsleder Linköping**
Mot bakgrund av ovan beskrivna åtgärdsvalsstudie har tre infartsstråk identifierats och utretts för införande av kollektivtrafikkörfält:
- väg 34/Malmslättsvägen från E4
- väg 35 från E4 norrifrån och
- väg 35 in mot Linköping söderifrån.

Åtgärden bedöms ge hög måluppfyllelse för samtliga mål med undantag för ”Långsiktigt hållbar transportinfrastruktur och stadsbyggnad” vilken ger medelhög måluppfyllnad då den eventuella fysiska utbyggnaden av vägnätet helst bör undvikas. Åtgärden bedöms ge hög måluppfyllelse för den regionala tillgängligheten samt ökad framkomlighet till västra Linköping då åtgärden avhjälper kapacitetsproblematik för kollektivtrafik. Som en följd av detta bedöms även klimat- och miljöpåverkan från transportsystemet minska då kollektivtrafiken undviker köbildning och kan köra förbi problematiska delar. Detta kan leda till en ökad attraktivitet för kollektivtrafiken och i förlängningen överflyttning från andra, mer utrymmeskrävande, trafikslag till kollektivtrafik. Kostnaden bedöms enligt utredningen till cirka 35 miljoner kronor.

Sammantaget gör Region Östergötland bedömningen att åtgärderna bör genomföras snarast. Ett namngivet objekt *Infartsleder Linköping* läggs därför in i länsplanen för genomförande.

**Åtgärdsvalsstudie Trafiksäkerhet och framkomlighet väg 35 Åtvidaberg–Rösten**
Studien genomfördes 2020-2021 och utgick ifrån utpekad brist i länstransportplan 2018-2029 och omfattade riksväg 35 i sträckningen Åtvidaberg–Rösten (Grebo). Riksväg 35 ingår i det funktionella inomregionala stråket Linköping–Åtvidaberg (se kapitel 2.5). Syftet med de framtagna åtgärderna var att minska restiden för samtliga trafikanter, öka tillgängligheten till kollektivtrafiken samt öka trafiksäkerheten längs riksväg 35. Åtgärderna skulle även öka tillgängligheten för gående och cyklister i stråket. Åtgärdspaketet som presenteras i studien innebär att väg 35 på sträckan Åtvidaberg-Grebo byggs om till en mötesfri landsväg med en målstandard på 100 km/tim.

Trafiksäkerhetshöjande åtgärder ingår också i paketet såsom mitträcke, viltstängsel och korsningsåtgärder. Vidare innefattar paketet åtgärder för att öka kollektivtrafikens attraktivitet samt gång- och cykelåtgärder. En samhällsekonomisk bedömning är framtagen för åtgärdspaketet och visar på en samhällsekonomisk lönsamhet. Även känslighetsanalysen med en högre antagen investeringskostnad visar på samhällsekonomisk lönsamhet. De positiva effekterna i kalkylen avser främst framkomlighet, minskad restid och trafiksäkerhet. Negativa effekter uppstår genom ökat intrång i landskapet och ökad klimatpåverkan. Nyttorna tillfaller framförallt biltrafiken men även kollektivtrafik samt gång- och cykel. Åtgärden bedöms främst gynna bilförare som genomför regionala resor inom Region Östergötland. Nytta tillfaller även resenärer från Kalmar län då vägen passerar länsgräns och binder ihop de två länen. Enligt samlad effektbedömning bedöms kostnaden vara 407 miljoner kronor.

Sammantaget bedömer Region Östergötland att åtgärdspaketet ska genomföras. Relationen Linköping–Åtvidaberg har endast begränsad tågtrafik som saknar kopplingar med mellanliggande orter i stråket varför expressbusstrafik bedöms vara det mest effektiva ressättet[13]. Fler arbets- och studiependlare påverkas av standarden på riksväg 35 och här sker också relativt sett många olyckor jämfört med andra regionala vägar i Östergötland, t.ex. längs riksväg 32 och riksväg 34 som utretts under samma period (se nedan). Totalt avsätts 220 miljoner kronor vilket innebär att ytterligare medel behöver tillföras vid nästa revidering av länstransportplan.

**Åtgärdsvalsstudie Trafiksäkerhet och framkomlighet väg 34 Stora Sjögestad–Borensberg**
I det funktionella vägstråket Motala–Linköping

[13] *Målbild 2040 för Region Östergötlands engagemang i regional tågtrafik TSN-0048*

genomfördes mellan 2020-2021 en åtgärdsvalsstudie. Studien utgick ifrån utpekad brist i länstransportplan 2018-2029 och omfattade riksväg 34 mellan Stora Sjögestad och Borensberg. Åtgärdspaketet som föreslås i studien innebär mitträcke, korsningsåtgärder, mindre bytespunkter med anslutande gång-och cykelvägar. Åtgärderna är bedömda utifrån följande mål om minskad restid för kollektivtrafiken, ökad tillgänglighet till kollektivtrafiken, ökad trafiksäkerhet för samtliga trafikslag och minskad restid för fordonstrafik.

Åtgärdsförslaget bedöms gynna alla trafikslag men mest interregionala resor med bil och kollektivtrafik. Enligt den kostnadskalkyl som finns framtagen är den totala kostnaden för hela sträckan beräknat till 649 miljoner kronor. Med anledning av den höga kostnaden är det därför svårt att genomföra åtgärderna som ett sammanhållet projekt och studien föreslår en utbyggnadsordning med tre etapper:

- Säbyholm–Visselmyra
- Gråhallenpö– Säbyholm
- Visselmyra–Husbykorset

Region Östergötland bedömer att det endast finns utrymme att satsa på större åtgärder i ett av de funktionella vägstråken. Region Östergötland tar inte ställning till om alla eller delar av de föreslagna åtgärderna ska genomföras utan denna bedömning görs tidigast vid nästa planrevidering, vilken sannolikt sker 2026.

**Åtgärdsvalsstudie trafiksäkerhet och restid väg 32 Sommen-Mjölby**

I det funktionella mellan- respektive inomregionala vägstråket Mjölby–Boxholm–Tranås–Österbymo genomfördes det 2020-2021 en åtgärdsvalsstudie. Studien utgick från utpekad brist i länstransportplan 2018-2029 och omfattade riksväg 32 i sträckningen Sommen - Mjölby. Åtgärdspaketet som föreslogs i studien innebär mitträcke, korsningsåtgärder och en gång- och cykelväg mellan Mjölby och Strålsnäs. Åtgärderna har utgått ifrån att i huvudsak stärka följande kvaliteter; säkerhet, användbarhet bil, användbarhet kollektivtrafik, användbarhet gods, användbarhet gång och cykel.

Utvecklingen av Bergslagsdiagonalen med delvis ny sträckning av riksväg 50 har lett till ökade trafikflöden på riksväg 32. Tidigare gick riksväg 50 via Motala, Vadstena och Ödeshög, vilket gjorde att de tunga transporterna fortsatte söderut via E4.

Sträckan Motala–Mjölby är numera ombyggd till mötesfri väg med 100km/h och denna del av riksväg 32 övergick till att bli den nya nationella sträckningen för riksväg 50. Detta har lett till att fler godstransporter väljer riksväg 32 från Mjölby för vidare färd sydost. Här finns tydliga nationella nyttor i vägens roll som nord-sydligt godsstråk genom Östergötland.

En analys av den transportpolitiska måluppfyllelsen ger att åtgärderna skulle bidra positivt till funktionsmålet men negativt till hänsynsmålet. De positiva effekterna beror främst på minskad restid och ökad trafiksäkerhet. Negativa bidrag kopplade till hänsynsmålet visar på negativ påverkan på landskap och ekologi som en följd av en vägutbyggnad, samt negativ påverkan på klimatet som en följd av hastighetshöjningen. Nytta tillfaller även Jönköpings län då vägen binder ihop de två länen.

Kostnaden bedöms till mellan 313-582 miljoner kronor. Storleksmässigt fördelas kostnaderna i följande ordning (procent av totalkostnad):

- Ombyggnad väg 32 Boxholm–Mjölby exkl. GC-väg ..... 52 %
- Gång- och cykelväg mellan Boxholm och Mjölby ..... 12 %
- Ombyggnad väg 32 Länsgräns–Boxholm ..... 33 %
- Marklösen ..... 4 %

Av de tre viktiga funktionella vägstråk som utretts bedömer Region Östergötland att riksväg 32 har lägst prioritet i ett framtida genomförande. Detta då sträckan trafikeras av pendeltågstrafik. Region Östergötland anser vidare att den godstrafik som framför allt skulle föranleda åtgärder är av nationell eller till och med internationell karaktär, varför sträckan bör vara nationell stamväg. Region Östergötland bedömer vidare att det finns endast utrymme att satsa på större åtgärder i ett av de funktionella vägstråken. Region Östergötland tar inte ställning till om delar av de föreslagna åtgärderna ska genomföras som del av länsplan utan denna bedömning görs tidigast vid nästa planrevidering, vilken sannolikt sker 2026. Region Östergötland avser föra dialog med Trafikverket om behovet av att föra över väg 32 till det nationella stamvägnätet.

**Gång- och cykelväg genom Skärblacka m.fl. objekt i utredningspaket**

2019 erbjöds samtliga kommuner i Östergötland inkomma med sin mest prioriterade gång- och cykel-

vägar för vidare utredning i syfte att komplettera den regionala cykelstrategin. Utgångspunkten var prioriteringsprinciperna och kartläggningen i den regionala cykelstrategin. En bedömningsmetod togs fram, där varje objekt analyserades för att sedan kunna jämföras sinsemellan. Bedömningsmetoden består av en kvalitativ och en kvantitativ del, där en kostnadsbedömning ingår i den senare. Den sträckning som uppfyller cykelstrategins prioriteringsprinciper bäst var gång- och cykelvägen på cirka 5 km genom Skärblacka[14] utmed väg 215. Uppskattad kostnad är 39 miljoner kronor. Enligt den samlande effektbedömningen bedöms åtgärden leda till positiva effekter i form av framförallt trafiksäkerhet och bättre förutsättningar för gående och cyklister. Övriga objekt förs vidare till den utredning som föreslås för att uppdatera cykelstrategin.

Region Östergötland bedömer att gång- och cykelvägen längs väg 215 genom Skärblacka ska genomföras och tar upp objektet i länsplanen. För vissa av objekten kan det vara aktuellt att genomföra etapper som kopplar målpunkter på delsträckor, vilket medger en enklare process och genomförande. Sådana åtgärder kan då påbörjas när parterna, region, kommun och Trafikverket är överens om ett möjligt genomförande.
I det fall samfinansiering från nationell plan av cykelåtgärder blir aktuell kan andra objekt från inventeringen bli aktuella för genomförande innan nästa planrevidering. Bedömningen kommer då utgå från den kvalitativa och kvantitativa bedömning som gjorts och aktuell kommuns medfinanseringsmöjlighet.

**Sedan tidigare gjorda åtgärdsvalsstudier**
Utöver de studier och utredningar som genomförts 2018-2022 har ytterligare utredningar gjorts innan 2018som fortsatt är relevanta. Dessa redovisas nedan. Även här redogörs för Region Östergötlands ställningstagande till studierna och utredningarna.
Åtgärdsvalsstudie stråken Linköping–Kalmar/Västervik

Under perioden 2014-2016 gjordes en åtgärdsvalsstudie för stråken Linköping-Kalmar respektive Västervik. I studien studerades ett flertal åtgärdsalternativ för att lösa de existerande bristerna och för att uppnå uppställda mål. Sammantaget studerades ett väg-alternativ och tre järnvägsalternativ. Den samhällsekonomiska analysen som genomförts visar att vägalternativet är lönsamt medan de tre järnvägsalternativen är olönsamma. Vidare visar analysen att de tre järnvägs-alternativen bidrar bättre till måluppfyllelse.

Region Östergötland bedömer att en eventuell investering i något av järnvägsalternativen är ett ansvar för den nationella planen för transportinfrastruktur. Region Östergötland har löpande dialog med Region Kalmar län och Trafikverket om ett eventuellt behov av större vägåtgärder. Sådana åtgärder förutsätter en samsyn med Region Kalmar län om åtgärder på båda sidor om länsgränsen och är inte aktuellt innan genomfartsproblematiken i Kisa är åtgärdad.

**Åtgärdsvalsstudie riksväg 51 Finspång–Länsgränsen–Svennevad**
Bakgrunden till studien är att riksväg 51 byggts ut till 2+1-väg med mittseparering mellan Norrköping och Finspång samtidigt som det pågick en utbyggnad till 2+1-väg norrifrån till Svennevad i Närke. Eftersom riksväg 51 främst är ett viktigt godsstråk i relation till Norrköpings hamn behöver framkomligheten för godstrafiken säkras samtidigt som trafiksäkerheten ökar. Studien för den aktuella delsträckan hade som mål att identifiera vilka brister som finns för att uppnå en säker 80-standard av ovannämnda skäl. Åtgärdsvalsstudien resulterade i ett antal förslag till mindre åtgärder för att nå målsättningen.

Region Östergötland bedömer att dessa åtgärder ska hanteras inom ramen för trimningsåtgärder i konkurrens med andra angelägna åtgärder. Mot bakgrund av studien är ett trimningspaket på cirka 12 miljoner kronor beställt för att genomföras under 2022 och 2023.

Region Östergötland bedömer därmed att nödvändiga åtgärder till följd av åtgärdsvalsstudien är planerade och ska göras. En ny bedömning kommer göras när planerade åtgärder är utförda, men i dagsläget planeras inga ytterligare åtgärder inom ramen för länsplanen.

**Åtgärdsvalsstudie riksväg 23/34 genom Kisa**
Under 2016-2017 genomfördes en åtgärdsvalsstudie process med en arbetsgrupp och styrgrupp bestående av deltagare från Trafikverket, Region Östergötland och Kinda kommun. Studien föreslår ett antal steg 1–3-åtgärder och en förbifart som steg 4-åtgärd. Studien utredde lokalisering och kostnad för en förbifart på östra sidan av Kisa och Kisasjön. Riksväg

*[14] VO2272 Ärendenummer: TRV 2020/66057*

23/34 föreslås i förslaget byggas om till 2+1 väg med mitträcke och en hastighetsbegränsning på 100 km/h.

Region Östergötlands bedömning är att det inte finns utrymme att få med en förbifart under planperioden 2022–2033. Det finns dock flera steg 1 till 3 åtgärder att arbeta vidare med. Kinda kommun har beviljats statlig medfinansiering från länsplan med 5 miljoner kronor till ombyggnad av Kisa Resecentrum under 2022.

Region Östergötland avser att i början av planperioden bjuda in Kinda kommun och Trafikverket för att diskutera möjligheterna och förutsättningarna att i kommande planrevideringar inkludera åtgärder för att hantera genomfartsproblematiken i Kisa.

**Åtgärdsvalsstudie riksväg 51 genom Finspång**
Under perioden 2016–2017 genomfördes en åtgärdsvalsstudie för riksväg 51 och genomfarten i Finspångs tätort. Studien gjordes av Trafikverket i samarbete med Finspångs kommun och Region Östergötland. I studien redovisas två alternativ. Ett där riksväg 51 fortfarande går på Bergslagsvägen med ett mindre antal åtgärder för att framförallt öka trafiksäkerheten och ett annat alternativ där en ny sträckning för riksväg 51 byggs från länsväg 215 och ansluter till nuvarande riksväg 51 väster om Finspångs tätort.

Region Östergötland förde in alternativet med en ny sträckning i länsplanen 2018, vilken planeras för genomförande i början av nästa planperiod.

**Åtgärdsvalsstudie koppling E4–Kolmårdens Djurpark och trafiksituationen i Krokek**
Under perioden 2017-2018 genomfördes en åtgärdsvalsstudie av trafiken genom Krokeks tätort. Studien gjordes av Trafikverket i samarbete med Norrköpings kommun och Region Östergötland. I studien redovisas ett alternativ med en förbifart och ett antal steg 1-3-åtgärder.

Sedan behovet av en åtgärdsvalsstudie identifierades har en rad åtgärder genomförts för att hantera de trafiktoppar som uppstår under Kolmårdens djurparks högsäsong, vilka föranledde studien. Åtgärderna är genomförda av Kolmårdens djurpark, Norrköpings kommun samt Trafikverket (med finansiering från länsplanen). Det har t.ex. anlagts ny parkering med ytterligare en entré från en annan del av parken, vilket tillsammans med effektivare in- och utfarter från vägen ökat kapaciteten och minskat köer. Därutöver ska hållplats-, gång- och cykelåtgärder i Krokeks tätort genomföras 2022. I april 2021 beslutade Norrköpings kommun att anta en fördjupad översiktsplan för Krokek och Strömsfors. I den antagna planen visas möjligheter att planlägga för totalt cirka 1 000 nya bostäder. I den fördjupade översiktsplanen konstateras att en förbifart inte är aktuellt i dagsläget, men att ett vägutredningsområde är angivet i markanvändningskarta för ett eventuellt framtida behov.

Region Östergötland gör bedömningen att ytterligare åtgärd utöver de som genomförs 2022 inte aktuell under planperioden.

**Infart Linghem, planskildhet med väg länsväg 757 och södra stambanan**
Med fördjupad översiktsplan för Linghem (2011) visade Linköpings kommun sin inriktning med en ny infart väster om samhället. Bron över Södra stambanan öster om samhället har länge behövt ersättas och befintlig planskildhet under järnvägen väster om samhället är låg (3,4 meter), enfilig och med dålig sikt. Det kommer därför krävas en ny infart när östra bron tas bort. Den nya infarten motiverar en samfinansiering mellan Trafikverkets med medel för vidmakthållande väg, och från kommunen med sina särskilda krav på utformning för att frigöra attraktiva exploateringsytor.

Länsväg 757 ingår inte de utpekade viktiga inomregionala stråken i länsplanen. Region Östergötland bedömer att länsplanen endast därför ska bidra i begränsad omfattning och andel av den totala kostnaden motsvarande länsplanens del av infarten samt den omstigningshållplats som ska genomföras i anslutning till Linghems stations norra sida.

**Utredning förbättringar länsväg 1088 (Kolmetorpsvägen) främst för tung trafik**
Länsväg 1088 förbinder riksväg 34 med riksväg 50 norr om Motala. Vägen används idag delvis av trafikanter från och till Linköping. Underlag till åtgärder finns i ÅVS Motala Norra 2016 med syftet att identifiera lösningar som kan bidra till att åstadkomma en balans mellan det statliga vägnätets funktion och kommunens befintliga och planerade användning av de norra delarna av Motala tätort. Under 2019 har trafiksäkerhetsåtgärder för cirka 5 miljoner kronor genomförts på länsväg 1088.

## 2.5 Ekonomiska förutsättningar

Planeringsramen för åtgärder i Östergötlands län under perioden 2022-2033 är enligt direktiv från regeringen 1 680 miljoner kronor. Efter avräkning av förbrukade medel från föregående fyra år har Region Östergötland cirka 1 745 miljoner kronor att fördela och den årliga fördelningen av planeringsramen framgår av tabellen nedan.

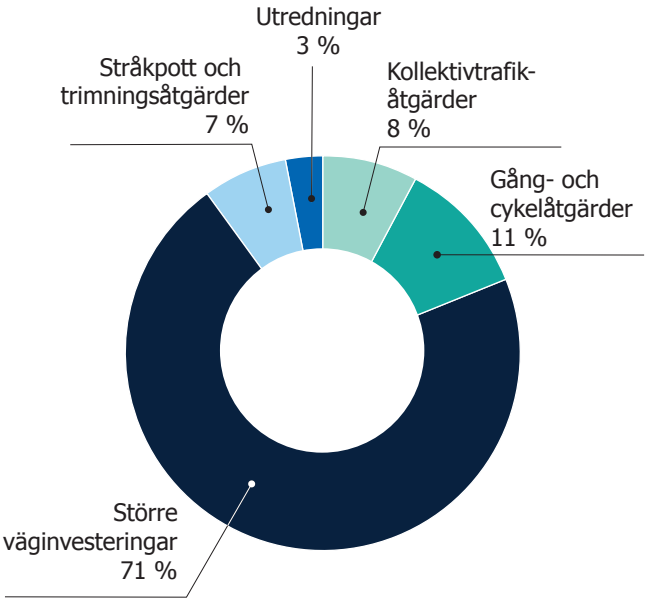
| År | miljoner kronor |
|---|---|
| 2022–2024 (3 år) | 463 488 |
| 2025–2027 (3 år) | 440 726 |
| 2028–2033 (6 år) | 840 984 |
| **Totalt** | **1 745 198** |

***Figur 10** – Planeringsram*

I nu gällande plan för åren 2018–2029 finns ett antal objekt som påbörjas under 2021 eller har kommit långt i planeringen. En del andra objekt i nu gällande plan betraktas som redan beslutade och bör således finnas i med i det aktuella förslaget till plan för perioden 2022–2033.

- Riksväg 51 ny sträckning genom Finspång
- Riksväg 35 två etapper Vårdsberg–Bankekind (Sandtorpet) samt Bankekind–Grebo (Rösten)
- Länsväg 881 GC väg längs Djurövägen
- Länsväg 919 GC väg mellan Vadstena och Motala
- Ett antal beslutade medfinansieringsåtgärder på kommunalt vägnät gällande kollektivtrafik och gång- och cykel
- Ett antal beslutade trimningsåtgärder på regionalt vägnät

Dessa objekt summer till cirka 500 miljoner kronor och fördelar sig enligt diagrammet till höger: Noterbart är att de flesta av dessa objekt befinner sig under första delen av planperioden vilket innebär att ledigt utrymme främst finns från år 4–6 och framåt.




***Figur 11** – Redan beslutade objekt - fördelning*



# 3. Planbeskrivning

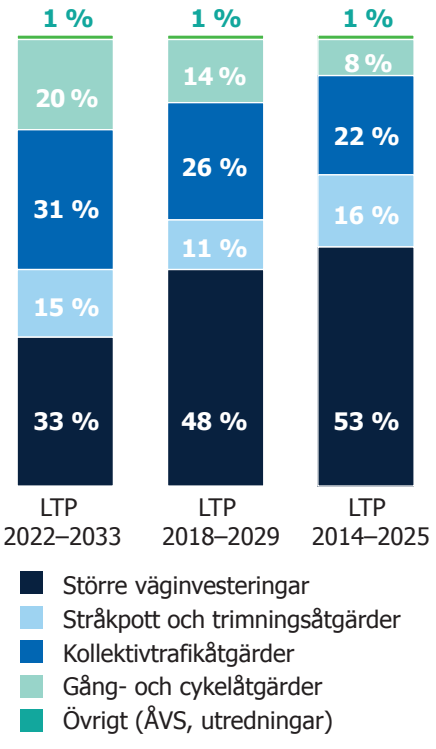
Länsplan för transportinfrastruktur i Östergötland är uppdelad i kollektivtrafikåtgärder, gång- cykelåtgärder, väginvesteringar samt utredningar. Total budget för respektive område visas av tabellen nedan (miljoner kronor).

Planförslaget innebär att större väginvesteringar minskar med 15 procentenheter jämfört med föregående plan i linje med regionfullmäktiges uppdrag om att stärka miljö- och klimatperspektiven (jämför miljökonsekvensbeskrivningen). Då mindre investeringar i vägnätet (s.k. trimningsåtgärder) ökar med 4 procentenheter innebär det att allokeringen till väginvesteringar minskar med 11 procentenheter eller cirka 165 miljoner kronor. Samtidigt ökar andelen som anslås till kollektivtrafik av samma skäl med cirka 5 procentenheter och på samma sätt ökar andelen som avsätts till gång och cykel med 6 procentenheter.

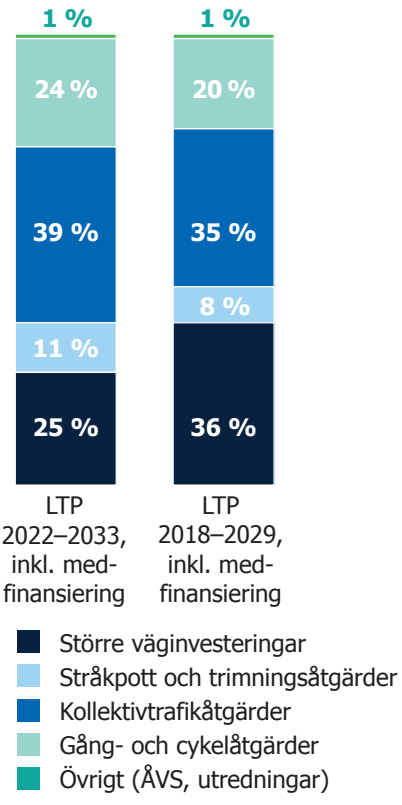
Detta innebär enligt miljökonsekvensanalysen att ytterligare ett steg mot en mer miljömässigt hållbar plan tas. Samtidigt fördelas medlen, i linje med den rumsliga inriktningen i Utvecklingsstrategi för Östergötland, så att platsers förutsättningar i hela Östergötland, landsbygder, städer, tätorter och byar, beaktas genom att öka satsningarna på det mindre vägnätet, trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter samt åtgärder som ökar kollektivtrafikens framkomlighet till regionala målpunkter.

| Objekt/pott (miljoner kronor) | Summa planperiod | ÅR 1-3 (2022–2024) | ÅR 4-6 (2025–2027) | ÅR 7-12 (2028–2033) |
|---|---|---|---|---|
| Kollektivtrafikåtgärder | **537** | 105 | 105 | 327 |
| Gång- och cykelåtgärder | **348** | 119 | 89 | 140 |
| Väginvesteringar | **848** | 236 | 244 | 368 |
| Bristutredningar | **12** | 3 | 3 | 6 |
| **Summa** | **1 745** | **463** | **441** | **841** |

**Jämförande fördelning mot tidigare länsplaner**




**Jämförelse inklusive medfinansiering**



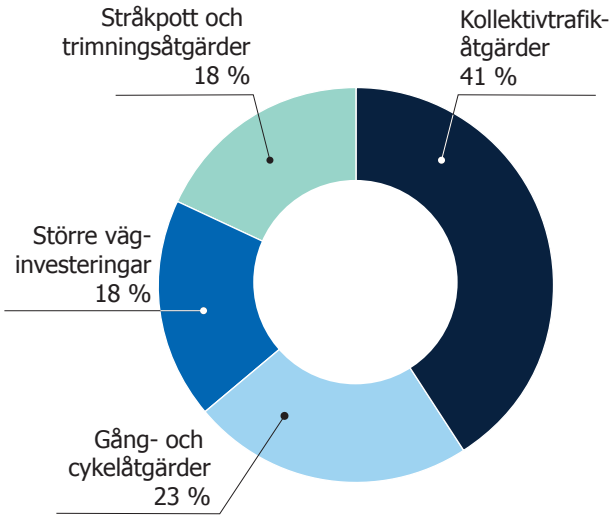
Om man adderar den kommunala medfinansieringen som krävs för planens genomförande, cirka 570 miljoner kronor så ökar andelen som går till kollektivtrafik och gång- och cykelåtgärder.

För cykelåtgärder tillkommer medfinansiering från kommun till namnsatt objekt utmed statligt vägnät. Enligt lagstiftningen ska större investeringar namnges i länsplanen. Detta gäller alla åtgärdsområden. Detaljerad beskrivning för dessa objekt finns i den samlade effektbedömningen. Denna genomförs av Trafikverket och finns att läsa på deras hemsida.[15]

De tidigare fattade beslut som finns i planen uppgår till cirka 500 miljoner kronor. Det utrymme som finns att fördela (cirka 1,2 miljarder kronor) är fördelat enligt nedan. Det visar på en klar prioritering kring kollektivtrafik.

[15] *https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/langsiktig-planering-av-infrastruktur/Samhallsekonomiskt-beslutsunderlag/*

**Allokering av nytt planutrymme**






## 3.1 Kollektivtrafikåtgärder

| Kollektivtrafikåtgärder (miljoner kronor) | Summa planperiod | ÅR 1–3 (2022–2024) | ÅR 4–6 (2025–2027) | ÅR 8–12 (2028–2033) |
|---|---|---|---|---|
| ***Statligt vägnät*** | | | | |
| Infartsleder Linköping | **35** | 35 | | |
| Infartsleder Norrköping | **10** | | 10 | |
| Regionala bytespunkter | **60** | 10 | 20 | 30 |
| Pott åtgärder på statligt vägnät | **67** | 20 | 20 | 27 |
| ***Stöd kommunalt vägnät*** | | | | |
| Pott tillgänglighetsanpassning av hållplatser | **165** | 20 | 35 | 110 |
| Pott Resecentrum Linköping och Norrköping | **100** | | | 100 |
| Pott mindre kollektivtrafikåtgärder | **110** | 25 | 25 | 60 |
| **Summa kollektivtrafikåtgärder** | **547** | **110** | **110** | **327** |

Målet med kollektivtrafikåtgärderna är att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft i linje med trafikförsörjningsprogrammet. Generellt är därför åtgärder som

- ökar kollektivtrafikens framkomlighet;
- förbättrar hållplatsstandard och för bland annat ökad tillgänglighet; samt
- utvecklandet av större och mindre bytespunkter prioriterade.

### Statligt vägnät

När det gäller utveckling av kollektivtrafiken längs det statliga vägnätet prioriteras åtgärder som stärker kollektivtrafikens tillgänglighet i form av förbättrade busshållplatser, omstigningsterminaler, pendlarparkeringar och mobilitetshubbar.

De 60 miljoner kronor som sätts av till regionala bytespunkter ska användas till de bytespunkter som identifieras i en kommande bristutredning (se kapitel ”medel för genomförande av åtgärdsval”). Åtgärderna (bytespunkterna) kommer att prioriteras inbördes när det gäller tidpunkt för genomförande.

De 45 miljoner kronor som sätts av till investeringar på infartsleder i Linköping och Norrköping ska användas för att stärka den regionala expressbusstrafikens framkomlighet på det regionala vägnätet. I Norrköping prioriteras de objekt som identifierats inom projektet Framtidens resor i Norrköping.

För potten *åtgärder på statligt vägnät* ska en detaljerad genomförandeplan för tillgänglighetsanpassning av hållplatser tas fram där samtliga aktuella hållplatser identifieras Även mindre bytespunkter och framkomlighetsåtgärder kan bli aktuella. Det största nu pågående projektet i denna pott är nya hållplatslägen i Linghem för att minska restiden för landsbygdstrafiken och stärka kopplingen till Östgötapendeln.




**Stöd kommunalt vägnät**

Totalt 365 miljoner kronor avsätts under planperioden för denna typ av åtgärder. Inom ramen för statlig medfinansiering avsätts 100 miljoner kronor för åtgärder kopplat mot byggandet av nya resecentrum i Norrköping och Linköping som en följd av att Ostlänken ska byggas. Medlen ska användas för utformning av kollektivtrafikåtgärder i själva resecentrum, så som terminalfunktioner och övriga funktioner som underlättar resan för resenärerna, men också till åtgärder som ökar tillgängligheten till resecentrum i form av kollektivtrafikstråk på det kommunala vägnätet inom tätorterna Norrköping och Linköping. Exakt vilka åtgärder som är aktuella är avhängigt att planprocessen för Ostlänken och höghastighetsjärnvägen kommer längre. En nära dialog ska föras med Norrköping, Linköping, men också övriga kommuner i Östergötland kring preciseringen av vilka åtgärder som ska prioriteras. I Norrköping prioriteras de objekt som identifierats inom projektet Framtidens resor i Norrköping.

För att nå målet om tillgänglighetsanpassning av hållplatser som finns i det regionala trafikförsörjningsprogrammet avsätts 165 miljoner kronor. I nära dialog med länets kommuner ska dessa hållplatser identifieras och en gemensam tidsatt genomförandeplan ska tas fram och beslutas av strategiska samrådet. 110 miljoner kronor avsätts till övriga kollektivtrafikåtgärder. Åtgärder som finansieras av potterna för kollektivtrafikåtgärder på kommunalt vägnät ska samordnas med gång- och cykelåtgärder.

## 3.2 Gång- och cykelåtgärder

| Gång- och cykelåtgärder (miljoner kronor) | Summa planperiod | ÅR 1–3 (2022–2024) | ÅR 4–6 (2025–2027) | ÅR 7–12 (2028–2033) |
|---|---|---|---|---|
| ***Namngivna objekt statligt vägnät*** | | | | |
| Väg 881 Djurövägen | **32** | 32 | | |
| Väg 215 genom Skärblacka | **25** | | 25 | |
| Väg 919 Motala–Vadstena | **14** | 14 | | |
| **Pott statligt vägnät** | **147** | 35 | 32 | 80 |
| **Pott stöd kommunalt vägnät** | **135** | **38** | **37** | **60** |
| **Summa gång- och cykelåtgärder** | **348** | **119** | **89** | **140** |

Region Östergötland beslutade 2017 om en Regional cykelstrategi för Östergötland. Arbetet genomfördes i samverkan med länets kommuner och Trafikverket med syftet att skapa ett kunskapsunderlag för att visa på faktorer som påverkar cykling och var det geografiskt finns störst potential för ökad cykling. Cykelstrategin anger ett antal prioriteringsprinciper för olika satsningar och har större bredd än att bara gälla regional cykling och regionala cykelstråk. Därför har prioriteringsprinciperna bäring på val av både kommunala och regionala cykelåtgärder.

**Gång- och cykelåtgärder på statligt vägnät**
Utöver namngivna objekt sätts 147 miljoner kronor att av till cykelåtgärder längs det statliga vägnätet. Prioritering av åtgärder sker utifrån den regionala cykelstrategins prioriteringsprinciper. Cykelstrategin ska uppdateras under den kommande fyraårsperioden. I denna pott kan även åtgärder för gång, cykel och mopedpassager (GCM-passager) finansieras. När sådana åtgärder längs det regionala vägnätet är identifierade som prioriterade i Trafikverkets bristbehovsinventering finansieras dessa till 100 procent.

För alla andra åtgärder (GCM passager, cykelvägar och andra cykelåtgärder) är huvudinriktningen att åtgärderna finansieras till 50 procent av den berörda kommunen. I varje fall görs en helhetsbedömning utifrån denna huvudinriktning där finansieringsfördelningen mellan länsplan och kommun hanteras.

**Gång- och cykelåtgärder på kommunalt vägnät**
Det finns 135 miljoner kronor avsatt till statlig medfinansiering för åtgärder på kommunalt vägnät. Trafikverket ansvarar för ansökningsprocess och beslut. Trafikverket prioriterar bland ansökningarna efter samråd med Region Östergötland. Region Östergötlands utgångspunkt för prioritering av åtgärder utgår från den regionala cykelstrategins prioriteringsprinciper och den inventering som gjorts.

## 3.3 Väginvesteringar

| Väginvesteringar (miljoner kronor) | Summa planperiod | ÅR 1–3 (2022–2024) | ÅR 4–6 (2025–2027) | ÅR 7–12 (2028–2033) |
|---|---|---|---|---|
| **Namngivna objekt** | | | | |
| Riksväg 51 genom Finspång | **90** | 35 | 55 | |
| Riksväg 35 etapp 2 Vårdsberg–Sandtorpet | **62** | 62 | | |
| Riksväg 35 etapp 3 Sandtorpet–Rösten | **210** | 90 | 120 | |
| Riksväg 35 etapp 4 del av Rösten–Åtvidaberg | **220** | | 20 | 200 |
| **Stråkpott och trimningsåtgärder** | **220** | 35 | 35 | 150 |
| **Enskilda vägar** | **36** | 9 | 9 | 18 |
| **Summa väginvesteringar** | **838** | **231** | **239** | **368** |

**Namngivna objekt**
Utgångspunkten för regionens infrastrukturplanering är den regionala rumsliga inriktningen i den regionala utvecklingsstrategin. Baserat på denna inriktning prioriteras de funktionella pendlings- och godsstråken som knyter ihop Östergötlands centralorter och större platser längs stråken med länets större arbetsmarknader (se planeringsförutsättningar). Längs dessa stråk prioriteras investeringar som främjar attraktiv kollektivtrafik.

Under planperioden planeras, i linje med regeringens direktiv, att påbörjade och redan beslutade åtgärder slutförs. Dessutom ska etapp 4 av den planerade mittsepareringen av riksväg 35 mellan Linköping och Åtvidaberg påbörjas under perioden. Att färdigställa mittsepareringsåtgärderna längs hela detta stråk (Linköping–Åtvidaberg) bedöms ge den största trafiksäkerhetshöjande effekten samtidigt som expressbusstrafiken på sträckan ges förutsättningar att utvecklas i linje med trafikförsörjningsprogrammet. Omfattningen ger vidare möjlighet att färdigställa ett stråk relativt samlat inom överskådlig tid med samhällsekonomisk lönsam effekt. Åtgärden kommer vara slutförd under senare delen av planperiod 2026–2037, om nödvändiga beslut tas i kommande planrevidering.

*År 1–3 (187 miljoner kronor)*
pågående projekt eller sådana som kan startas under perioden år 2022–2024
- riksväg 35 etapp 3 Sandtorpet-Rösten inkl. bytespunkt Grebo
- riksväg 51 genom Finspång
- riksväg 35 etapp 2 Vårdsberg–Sandtorpet

*År 4–6 (195 miljoner kronor)*
långt planerade projekt som kan starta under perioden 2025–2027
- riksväg 35 etapp 3 Sandtorpet–Rösten inkl. bytespunkt Grebo (slutförande)
- riksväg 51 genom Finspång (slutförande)
- riksväg 35 etapp 4 Rösten–Åtvidaberg (påbörjas)

*År 7–12 (200 miljoner kronor)*
- riksväg 35 etapp 4 Rösten–Åtvidaberg (fortsatt byggnation)

**Stråkpott och Trimningsåtgärder**
I denna pott prioriteras åtgärder längs de lokala stråken och det mindre vägnätet. Medlen kan användas för att skapa intermodalitet för person- och godstransporter, dvs. vägar som knyter ihop de olika trafikslagen (kopplingar till kombiterminaler, hamn och resecentra med undantag för resecentrum i Norrköping respektive Linköping). Särskild vikt ska läggas vid näringslivets transporter. Potten kan även användas för av Trafikverket identifierade trafiksäkerhetsåtgärder samt steg 1-3 åtgärder som framkommit i utförda bristutredningar. Större planerade trimningsåtgärder är väg 51 Finspång–Svennevad (2022–2023 cirka 12 miljoner kronor), väg 757 infart Linghem (2022–2025 cirka 21,3 miljoner kronor) samt Skärgårdslänken (2027 cirka 8 miljoner kronor).

**Enskilda vägar**
Denna pott ska användas av Trafikverket för att medfinansiera åtgärder på enskilda vägar utifrån inkomna ansökningar. I detta ska särskilt kollektivtrafikåtgärder prioriteras.

### 3.4 Medel för genomförande av åtgärdsval

Under perioden avsätts 12 miljoner kronor för att kunna genomföra ett antal åtgärdsvalsstudier och andra utredningar. Bedömningen är att brister längs R-stråken är i allt väsentligt färdigutredda. Inga nya utredningar krävs i nuläget utan istället behöver en bedömning göras av genomförandet av redan utförda utredningar och resulterande åtgärdspaket. För de åtgärder som ska genomföras behöver dessa prioriteras sinsemellan.

Istället behöver andra typer av åtgärder utredas i linje med inriktningen på föreliggande plan, dvs. i syfte att stärka miljö- och klimatperspektiven och i syfte att anlägga ett geografiskt helhetsperspektiv.

**1.** Den regionala cykelstrategin uppdateras och fördjupas vad gäller prioriteringsprinciper och kartläggning av gång- och cykelstråk för en tydligare precisering av åtgärder och utbyggnadsordning.

**2**. Utredning för att utveckla underlaget för regionala bytespunkter och precisera utformning och utbyggnadsordning av större och mindre bytespunkter.

**3.** Utredning för att precisera åtgärder i R- och L-stråken med särskilt fokus på tillräckligt god vägstandard och tillgänglighet till regionala bytespunkter[16] med utgångspunkt i den kommande rumsliga strategin. Stråkbilden i länsplan kommer att utvecklas i den rumsliga strategin.

**4.** Utredning av identifierade pendeltågsstationer i Målbild 2040 för Region Östergötlands engagemang i regional tågtrafik ska genomföras när planeringsläget kring Ostlänken och höghastighetsjärnvägen så tillåter, det gäller i första hand pendeltågsstation i västra Linköping och i andra hand Åby station.[17]

*[16] Regionala strategiska omstigningshållplatser*
*[17] Målbild 2040 för Region Östergötlands engagemang i regional tågtrafik*

# 4. Effektbedömning

Den framtida transportinfrastrukturen kommer i stort vara densamma som idag. Planeringen av infrastrukturen handlar därför i första hand om hur den kan utnyttjas mer effektivt och kompletteras i önskvärd riktning. Genom att stärka de strategiska pendlingsstråken, framförallt för kollektivtrafiken, den kraftfulla satsningen på tillgänglighetsanpassning av hållplatser, regionala bytespunkter samt framkomlighetsåtgärder till nya resecentrum i Norrköping och Linköping. Därtill med stor och utökad satsning på GC-vägar samt GCM passager förväntar sig Region Östergötland ett antal positiva effekter som harmoniserar med såväl de nationella transportpolitiska målen som de regionala målen så som det uttrycks i t.ex. Utvecklingsstrategi för Östergötland och Regionalt trafikförsörjningsprogram.

Övergripande bedöms länstransportplanen framförallt ge positiva effekter på tillgängligheten för människor och gods, trafiksäkerhet och hälsa.

- Satsningen på de viktigaste pendlingsstråken, framförallt för kollektivtrafiken, men även för biltrafiken ökar möjligheterna för fler att få arbete och tillgång till högre studier. Detta gäller för såväl kvinnor som män. Satsningen kommer också att gynna trafiksäkerheten i form av färre döda och skadade. Här kan det dock förväntas en ökning av klimatpåverkande utsläpp då satsningen förmodligen kommer att leda till en ökning av biltrafiken.
- Satsningen på de viktigaste pendlingsstråken innebär vidare att Östergötlands tätorter ännu mer kopplas samman till en flerkärnig stadsregion. Att skapa sammanhållna bostads- och arbetsmarknader är ett av regionens allra viktigaste mål.
- Satsning på nya resecentrum i Norrköping och Linköping med god tillgänglighet för kollektivtrafik förväntas leda till att marknadsandelen för biltrafiken ska minska sam-tidigt som utbyggnaden av Ostlänken kommer att leda till en positiv regional utveckling med fler jobb och ökad sysselsättning. En förutsättning för en sådan utveckling är dock att angränsande kommuners tillgänglighet med framför allt kollektivtrafik stärks för att detta ska kunna ske på ett mer långsiktigt hållbart sätt.
- Genom att satsa på GC-vägar kommer möjligheten för fler att välja ett mindre klimat-påverkande transportsätt att förbättras, vilket förväntas leda till

minskade utsläpp av CO2. Satsningen innebär också en väsentligt förbättrad trafiksäkerhet.

- Genom att skapa goda förutsättningar för utbyggnad av ett regionalt stomlinjenät för kollektivtrafiken längs de viktiga pendlingsstråken, samt den stora satsningen på att anpassa hållplatserna för funktionshindrade, skapas förutsättningar för att ökat resande med kollektivtrafik och därmed minskade utsläpp av växthusgaser. En ökning av kollektivtrafikresandet innebär också förbättrad trafiksäkerhet.
- Genom att medel avsätts för regionala bytespunkter samt att en funktionsutredning, för att precisera utformning och utbyggnadsordning av större och mindre bytespunkter, planeras kommer förutsättningarna för expressbusstrafik i hela regionen att stärkas.
- Ökad trafiksäkerhet i det regionala vägnätet genom att satsning, både avseende investeringsmedel samt utredningar, på GCM-passager samt trimningsåtgärder. Detta avser både oskyddade samt fordonsburna trafikanter.
- Enligt Trafikverkets samhällsekonomiska effektbedömningar uppvisar samtliga större vägobjekt en positiv nettonuvärdeskvot. Objekten förväntas bidra till en långsiktigt hållbar utveckling.
- Länsplanen ger förutsättningar för åtgärder som främjar kollektivtrafik, cykel och gång vilket säkerställer att miljö- och klimatperspektivet prioriteras i den nya länstransportplanen. Arbetet mot att ställa om till hållbara transporter stärks.

**Bostäder**
Som konstaterades i den föregående processen av länstransportplanen är det samverkan mellan lokalisering av bostäder, verksamheter och stödjande trafikinvesteringar som är av generell störst betydelse för en ökad funktionalitet i länet, och därmed de generella förutsättningarna för ett ökat bostadsbyggande. Allra störst påverkan för förutsättningarna har det nationella projektet Ostlänken. Den regionala pendlingen utgör stommen i ett Östergötland med starkt utvecklad funktionalitet och bärande strategier i såväl gällande som pågående processer för regional utveckling är därför att stödja en flerkärnig region med hög regional tillgänglighet.

I Östergötland finns en god bild av bostadsmarknadens behov och djup efter nyligen genomförda kartläggningar och analyser.[18]

Den regionala funktionaliteten är grundligt kartlagd och det finns därmed ett gott underlag för både kommunerna och regionen att arbeta med att stödja funktionaliteten i länet genom olika planeringsprocesser för bostäder, verksamheter och trafikinfrastruktur. Under processen har en del kommuner särskilt lyft synpunkter på mer specifika kopplingar mellan infrastrukturinvesteringar och påverkan på bostadsbyggande.

## 4.1 Sammanfattning av strategisk miljöbedömning

**Alternativa inriktningar av planen**
I arbetet med framtagandet av länstransportplanen har tre olika översiktliga inriktningar tagits fram. Syftet med detta har varit att få en diskussion om planens inriktning och vilka konsekvenser dessa får på olika faktorer. De tre inriktningarna av planen som diskuterats är:

En hållbarhetsbedömning har genomförts för de olika planalternativen. Den har presenterats och diskuteras under processen och beskrivs mer utförlig i miljökonsekvensbeskrivningen. Bedömningen och den följande processen har bidragit till ett bredare angreppsätt med koppling till konsekvenser för människor, näringsliv och ekonomi.

**Konsekvenser av slutligt planförslag**
Nedan redogörs för det slutliga planförslagets miljöpåverkan respektive inverkan på social hållbarhet jämfört med nollalternativet. Mer ingående resonemang kring detta finns i miljökonsekvensbeskrivningen.

*Klimat*
Planförslaget innehåller flera redan beslutade åtgärder som går i fel riktning avseende klimat, men av de nya satsningar som tillkommer jämfört med nollalternativet satsas en betydligt större andel medel på åtgärder som ger minskat trafikarbetet på väg och mindre andel medel på åtgärder som ger ökat trafikarbete på väg. Effekten på klimat bedöms därför vara positiv jämfört med nollalternativet.

[18] *Marknadsdjup bostäder 2020 Juni Strategi & Analys*

*Hälsa*
Sammantaget bedöms planförslaget som bättre än nollalternativet när det gäller aspekten hälsa. Av de satsningar som tillkommer är den största andelen satsningar på åtgärder som leder till ökad fysisk aktivitet och ökad trafiksäkerhet, samtidigt som få av de nya satsningarna bedöms ha negativ effekt på buller och luftföroreningar.

*Landskap*
Planförslagets inverkan på landskap går i negativ riktning jämfört med nollalternativet då de flesta åtgärderna som innebär utbyggnader ger en viss negativ effekt för landskapet i form av bland annat barriäreffekter.

*Jämställdhetsperspektiv*
De nytillkommande satsningarna i planförslaget görs i stor utsträckning på åtgärder som går i positiv riktning vad gäller tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter, vilket bedöms ge en positiv effekt på jämställdhet jämfört med nollalternativet.

*Barn, äldre och personer med funktionsnedsättning*
Av de nytillkommande satsningarna går en stor andel medel på åtgärder som går i positiv riktning vad gäller tillgängligheten för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning.

*Generell tillgänglighet*
Satsade medel i planförslaget går generellt sett till åtgärder som bidrar positivt till medborgarnas resor. En mindre del av nya satsade medel går också till åtgärder som bidrar positivt till näringslivets transporter.

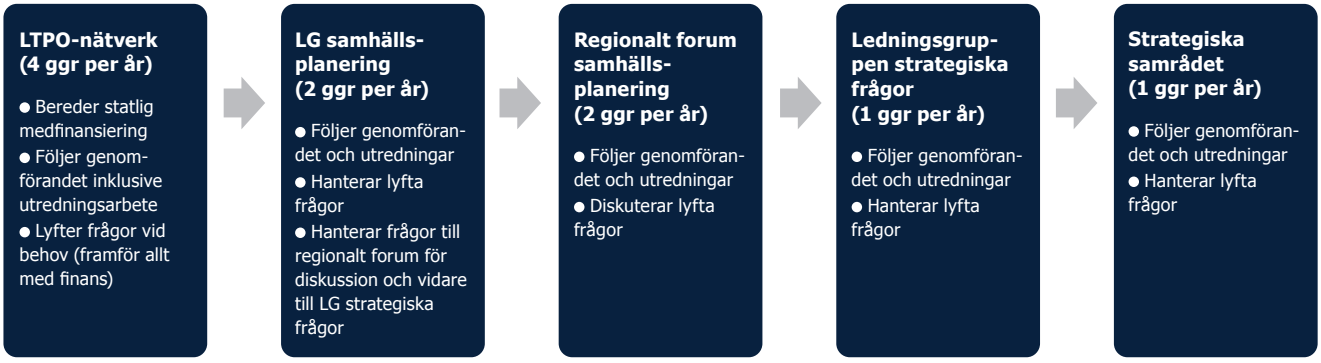
När det gäller tillgänglighet regionalt och mellan länder har de nya åtgärderna främst positivt bidrag på de lokala- och regionala arbetspendlingsmöjligheterna.

# 5. Genomförande och uppföljning

”Regionalt forum för samhällsplanering” inom Regionen som består av Region Östergötland, Östgötatrafiken samt länets kommuner ansvarar för uppföljning och genomförandet av Länstransportplanen. Till samrådet knyts den nuvarande LTP-arbetsgruppen (Region Östergötland, Östgötatrafiken, länets kommuner, länsstyrelsen och Trafikverket) som föreslås bli ett beredande forum för det mer formella samrådet. Inför Trafikverkets verksamhetsplanering diskutera LTP-arbetsgruppen vilka åtgärder som ska genomföras de närmaste åren, särskilt gäller detta objekt inom pott-åtgärderna på statligt och kommunalt vägnät, inför vidare dialog i Regionalt forum för samhällsplanering och Strategiska samrådet. De mer exakta formerna för hur detta ska ske får bli en fråga för Regionalt forum för samhällsplanering att arbeta fram. Inför hanteringen i samrådsstrukturen ska trafik- och samhällsplaneringsnämnden i Region Östergötland löpande följa arbetet och fatta nödvändiga beslut.

Trafikverket ska bjudas in att deltaga i de olika forumen när frågan behandlas för att på bästa sätt ha möjlighet att fånga inspel och för ett effektivt genomförande. Varje år ska Trafikverket redovisa vilka åtgärder som genomförts under det gångna året och hur utfallet gentemot beslutad plan ser ut.

**Årlig process**
- Informationsärende 2 gånger per år
  – Våren: Trafikverket rapporterar föregående års utfall och kommunernas medfinansieringsansökningar presenteras
  – Hösten: Trafikverket och aktuella kommuner med medfinansiering från LTP presenterar läget
- Vid behov - beslutsärenden




*Årlig process*

# 6. Bilagor

Bilaga 1 Miljökonsekvensbeskrivning
Bilaga 2 Samlade effektbedömningar för större objekt

# 7. Litteratur

Elektrifieringslöften – kraftsamling för elektrifiering av regionala godstransporter från norr till söder: Infrastrukturdepartementet, Regeringskansliet Artikelnummer: I2021.02

Energi- och klimatstrategi för Östergötland - Länsstyrelsen Östergötland, 2019:28

Framtidens resor Storregional systemanalys 2020 för Stockholm–Mälarregionen – Mälarsdalsrådet

Kartläggning av cykelvägnätet i Östergötland – Trivector Traffic Rapport 2016:80

Marknadsdjup bostäder 2020 Juni Strategi & Analys

Målbild 2040 för Region Östergötlands engagemang i regional tågtrafik – Region Östergötland TSN-0048

Regional cykelstrategi för Östergötland – Region Östergötland

Regionala strategiska omstigningshållplatser, Kunskapsunderlag för Regional utveckling och regional och kommunal planering – Region Östergötland

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland 2030 – Region Östergötland RS 2020-62

Storregional godsstrategi för Stockholm-Mälar-regionen, Strategier och åtgärder – Mälardalsrådet

Treårsbudget 2021–2023 med fokusområden 2021 – Region Östergötland

Utvecklingsstrategi för Östergötland 2021 – Region Östergötland

Östergötlands regionala miljömål, Länsstyrelsen Östergötland



Region Östergötland

**Region Östergötland, 581 91 Linköping**
**010-103 00 00 (växel)**
**region@regionostergotland.se**
**www.regionostergotland.se**