



SÖDERTÄLJE KOMMUN Kommunstyrelsen	
2017 -11- 08	
Dnr	Plnr

1(2)
KS2017/24

TJÄNSTESKRIVELSE

Datum

2017-11-01

Samhällsbyggnadskontoret

Tekniska nämnden

Kommunstyrelsen

Remiss: Förslag till Länsplan för regional transportinfrastruktur för Södermanlands län 2018-2029

Diarienummer: TN-2017-00800

Sammanfattning av ärendet

Länsplanen för Södermanlands län berör Södertälje av flera skäl, främst eftersom länsplanen bidrar till finansiering av vägbyggen i Södertälje kommun, främst Riksväg 57 mellan Gnesta och Järna. Dessutom är arbetspendlingen mellan Sörmland och Södertälje mycket stor och östra Sörmland och Södertälje är starkt sammanväxta i samma arbetsmarknadsregion.

Arbetspendlingen från Sörmland sker till övervägande del med bil vilket ger både trängsel och parkeringsproblem i Södertälje. Region Sörmland i rollen som länsplaneupprättare har inget formellt ansvar för kollektivtrafiken men i kontorets förslag till remissvar påpekas att det ändå att medlen i länsplanen måste användas för att skapa förutsättningar för ökat kollektivtrafikeresande. I förslaget till remissvar framförs att länsplaneupprättaren också har ansvar att driva på och påverka utvecklingen i en mer hållbar riktning.

För Södra kommundelarna är infrastruktur och kollektivtrafiken mellan Sörmlands län och Stockholms län starkt sammanväxta, den administrativa gränsen som länsgränsen utgör har svag inverkan på människors resande, det är därför av stor betydelse att länsplanerna samordnas över länsgränsen.

Beslutsunderlag

Länsplan för transportinfrastruktur i Södermanlands län 2018-2029, daterad 2017-09-18

Hållbarhetsbedömning, daterad 2017-09-18

Ekonomiska konsekvenser och finansiering

Remissvaret medför i sig inga ekonomiska konsekvenser och kräver ingen finansiering. Det är nödvändigt att planeringen av transportinfrastrukturen samordnas över länsgränsen och att kommunala investeringar samordnas med objekt i planen, närmast gäller det för objektet Rv 57 Gnesta – E4 med trolig byggstart 2019. För Rv 57 kan mindre anpassningar i gång- och cykelvägar på de anslutande kommunala gatorna i Mölnbo och Järna visa sig bli nödvändiga.

Diarienummer
TN-2017-00800

Kontorets förslag till nämnden

Ge bifall till att kontorets förslag ska vara Södertälje kommuns svar på remissen.

Kontorets förslag till kommunstyrelsen

Besluta att kontorets förslag ska vara Södertälje kommuns svar på remissen.

Beslutet ska skickas till

info@region.sormland.se. märkt ”Remiss ny LTP Sörmland 2018-2029, DNR: 16-087”

Akten

Handläggaren



Rickard Sundbom

Stadsdirektör



Homan Gohari

TF samhällsbyggnadsdirektör

Handläggare:

Mats Johannesson

Samhällsbyggnadskontoret

Regionförbundet Sörmland

Stab

Datum

2017-10-09

Diarienummer

TN-2017-00800

Ärende

Remiss: Förslag till länsplan för Södermanland 2018- 2029

Remissvar: Förslag till länsplan för transportinfrastrukturen i Södermanlands län 2018-2029

Generella synpunkter

Södertälje kommun har tagit del av förslaget till länsplan och anser att förslaget i huvudsak är bra men är för skarpt fokuserat till frågor inom länsgränsen. Södertälje kommun saknar framför allt ett strukturerat resonemang kring hur länsplanen kan bidra till att förbättra funktionen i Stockholms arbetsmarknadsregion som östra Sörmland och Södertälje tillsammans tillhör. Södertäljes betydelse som tillväxtmotor för stora delar av Sörmland visas tydligt i förslaget men vi saknar analyser och åtgärder för hur detta samband kan utvecklas i en mer hållbar riktning. Att länsplanen är med och samfinansierar delar av utbyggnaden av Riksväg 57 mellan Gnesta och trafikplats E4 i Järna ser vi som positivt och som en självklar följd av hur arbetsmarknadsregionen fungerar.

Pendling och regionförstoring

I förslaget redovisas de stora pendlingsströmmarna för arbetsresor som passerar kommungränser (fig 14) där Södertäljes dominerande roll för sysselsättningen i östra delen av Sörmlands län blir tydlig. Länets största pendlingsströmmar går till Södertälje och den övervägande andelen av dessa resor sker med bil (fig 27). Kollektivtrafikandelen för resor till/från Södertälje är väldigt låg, förutom för resande från Gnesta och Katrineholm. Dessutom visas att restidskvoterna för arbetspendling i Sörmland är generellt låga (fig 28), vilket visar på en fungerande kollektivtrafik, förutom i resandet till och från Södertälje där restidskvoterna är mycket höga. För pendlingen till och från Södertälje ligger restidskvoterna runt två för ett de relationer där flest arbetspendlar idag. Restidskvoter som överstiger två, dvs att kollektivtrafikresandet tar mer än dubbelt så lång tid som bilresandet, medför i praktiken att pendlarna tvingas välja bilen vid längre pendlingsavstånd.

Södertälje kommun saknar diskussion i förslaget hur planupprättaren kan bidra till denna situation att där de största pendlingsströmmarna finns är kollektivtrafiken sämst utbyggd. Södertälje ligger vid såväl Nyköpings-, Svealands- och Västra Stambanan samt E4 och E20 så förutsättningar för god kollektivtrafik är bland de bästa i Sverige. Södertälje kommun är väl medvetna om att regionförbundet Sörmland inte är kollektivtrafikhuvudman men i rollen som

länsplaneupprättare ligger ett ansvar att utveckla infrastrukturen på ett hållbart sätt utifrån länet behov.

Järnvägskapacitet ifrån Sörmland in mot Stockholm

Södertälje kommun saknar en framtidsutblick över hur infrastrukturen ska utvecklas på längre sikt där frågor kring nästa generations kollektivtrafik behandlas även i slutet av planperioden. Det behövs en tydlig långsiktig strategi för hur övergången till klimatsmart resande ska ske.

När Ostlänken byggts ut och kapaciteten i järnvägssystemet genom Sörmland in mot Stockholm förstärkts fram till Järna kommer det uppstå behov av utbyggnad av sträckan Järna-Stockholm. Kapacitetsbristen från Järna in mot Stockholm kommer medföra stora negativa konsekvenser för tågen på västra stambanan där många idag pendlar från Katrineholm och Gnesta men även på Svealandsbanan.

Södertälje kommun driver frågan att denna nödvändiga utbyggnad ska utformas som regionaljärnväg för att främja tillgängligheten och tillväxten i regionen. Behovet av ytterligare spår in mot Stockholm söderifrån för att hantera de stora pendlingsströmmarna kommer inom en snar framtid bli överhängande. Lösningen med en ny regionaljärnväg genom centrala Södertälje skulle medföra en betydande överflyttning från bilpendling till kollektivresande. Det vore önskvärt att Regionförbundet i Sörmland i form av länsplaneupprättare tog en aktiv roll i framtida utredningar/åtgärdsvalsstudier för att stärka det regionala perspektivet när denna sträcka diskuteras eftersom koppling med kollektivtrafik in till centrala Södertälje är av avgörande betydelse för östra Sörmlands fortsatta tillväxt.

Boel Godner
Kommunstyrelsens ordförande

Handläggare:
Mats Johannesson
Samhällsbyggnadsstrateg

REMISSVERSION

Länsplan för regional transportinfrastruktur för Södermanlands län 2018–2029



Sammanfattning

Planen i korthet

Utifrån de prioriterade funktionerna i planen läggs stor vikt vid effektiva åtgärder som stöttar hela resan perspektivet, hållbart resande, tätortsutveckling, bostadsbyggande och omställningen mot ett mer klimat- och miljöanpassat transportsystem. Utvecklingen av de regionala tvärförbindelserna som stråk får stå tillbaka under planperioden då starka storregionala pendlingsstråk prioriteras med koppling till tillväxt och regionförstoring. En styrning har gjorts mot åtgärdsbehov i kommunerna som kopplar till bostadsbyggande, bytespunkter, kollektivtrafik och cykel. För större stråksatsningar på väg prioriteras fortsättningsvis väg 55 som har både en nationell, storregional och regional funktion och är ett viktigt genomfartsstråk i länet för gods. Utgångspunkten för budgeten innebär en balanserad plan med fokus på behov i kommunernas tätorter. Höjd tas för att stärka och utveckla kollektivtrafiken för tillgänglighet i tätorter, mellan tätorter och landsbygden genom bytespunktsutveckling och hållplatsinvesteringar. Det görs en satsning på resecentrum och tillgänglighet till bytespunkter. Satsningarna möter kommande behov utifrån byggande av Ostlänken. Länstransportplanen har en stark koppling till Sörmlandsstrategin och regional utveckling utifrån prioriterade funktioner och strategier.

Pågående och kommande projekt i länet

Väg 57, Gnesta-E4 och Väg 55 Dunker-Björndammen är projekt sedan förra planen som fortsatt planeras för genomförande. Infart Trosa och Väg 218 prioriteras för exploatering och bostadsbyggande och kommande Ostlänken. Eskilstunas stadsutveckling understöds med förbättrad genomfart väg 53 och förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet genom prioriterad ombyggnad av infart väg 53 Eskilstuna. Strängnäs stadsutveckling understöds genom att infart Strängnäs lyfts in i planen. Objektet möjliggör bättre tillgänglighet och öppnar upp områden för exploatering. Förbifart Flen på väg 55 prioriteras på samma sätt och är en del för förbättringsåtgärder på hela stråket väg 55. Västra infarten Nyköping prioriteras med koppling till tillgänglighet stråket Oxelösund-Nyköping-Skavsta, bostadsbyggande och Ostlänken. Höjd tas för smärre trimningsåtgärder på statligt vägnät med ett antal prioriteringar som berör flertalet kommuner som till exempel åtgärds paket för trafiksäkerhet i Vingåkers kommun och Flens kommuns tätorter. En satsning för att åtgärda kvarvarande brister på nysatsningen på näckrosleden, en kommande nationell turistcykelled, finns också med i förslaget. En resecentrumsatsning görs i plan med koppling till stadsutveckling och kommande Ostlänken. För kollektivtrafiken finns också medel för nyinvestering och tillgänglighetsanpassning av hållplatser, pendlarparkeringar, realtidssystem och trimningsåtgärder på bytespunkter. Fortsatta cykelsatsningar görs genom att flera föreslagna stråk utifrån regional cykelstrategi planeras och byggs samt genom en pott med statsbidrag för utveckling av det kommunala vägnätet.

1. Inledning

Regionförbundet Sörmland har fått i uppdrag av regeringen att upprätta ett förslag till trafikslagsövergripande länsplan för regional transportinfrastruktur för åren 2018–2029. Nya planen ersätter den nu gällande planen för 2014–2025. Trafikverket upprättar samtidigt ett förslag till en nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2018–2029. I uppdragets förutsättningar finns ett antal kriterier, riktlinjer och mål att förhålla sig till och dessa beskrivs dels i infrastrukturpropositionen "[Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling, proposition 2016/17:21](#)", dels i [direktiven](#) för uppdraget, följ länkarna för vidare information. Sörmlands preliminära ekonomiska ramar för länstransportplanen är 1001 miljoner kronor för perioden 2018–2029. De slutliga ramarna för samtliga län fastställs av regeringen under våren 2018.

I dokumentet kommer ordet länsplan och länstransportplan att användas och då åsyftas regeringens uppdrag "trafikslagsövergripande länsplan för regional transportinfrastruktur för åren 2018–2029". Den plan som upprättas kallas länsplan för regional transportinfrastruktur för Södermanlands län 2018–2029. Olika begrepp används i olika sammanhang men det som åsyftas är samma dokument.

1.1. Översikt

Länstransportplanen och nationella planen för transportinfrastruktur

Länsplanen för regional transportinfrastruktur är ett plandokument där den regionala nivån har möjlighet att prioritera statliga pengar för infrastrukturinvesteringar utifrån behov och brister och länets syn på lokala, regionala, storregionala och nationella mål. Den nationella planen för transportinfrastruktur tillsammans med länstransportplanen är statens verktyg att bedriva transportpolitik i Sverige. Åtgärder inom den statliga infrastrukturen planeras i långsiktiga planer som omfattar 12 år. Dessa planer revideras vart fjärde år och denna plan ersätter den plan som omfattar perioden 2014–2025.

Den Nationella planen, vilken regering och riksdag besluter om, omfattar följande områden:

- Hela det statliga järnvägsnätet – i Sörmland i princip samtliga järnvägar (undantagna är enskilda industrispår)
- Nationella statliga stamvägar – i Sörmland E4, E20 samt rv 56
- Enskilda objekt med nationellt intresse – I Sörmland Hjulstabron som ligger längs väg 55
- Vissa farleder för sjöfarten
- Statliga flygplatser
- Drift- och underhåll av den statliga transportinfrastrukturen

Länstransportplanen, vilken respektive planupprättare beslutar om, omfattar investeringar inom följande områden:

- Resterande statligt vägnät (alla typer av åtgärder på vägnätet förutom drift- och underhåll)
- Medfinansiering av kollektivtrafikåtgärder
- Medfinansiering av miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder, kollektivtrafikåtgärder och cykelvägar längs det kommunala vägnätet

Länsplanerna kan även innehålla samfinansiering av åtgärder i nationella planen. Regionförbundet Sörmland ansvarar för att ta fram länstransportplanen för Södermanlands län men den genomförs av Trafikverket i samverkan med regionförbundet, kommunerna och Sörmlands kollektivtrafikmyndighet (SKTM). Länstransportplanen visar hur fördelningen av medlen för perioden ser ut, vilka prioriteringar som gjorts och hur dessa prioriteringar motiveras. Trafikverket är den myndighet som ansvarar för att ta fram och genomföra åtgärder i den nationella transportplanen.

Tillbakablick på processarbetet för framtagande av planen

Länsplanarbetet har letts av Regionförbundet Sörmland och har utarbetats av en särskild politiskt sammansatt beredning kallad infrastruktur- och bostadsberedningen. Arbetet har skett i samverkan med framförallt kommunerna, Sörmlands kollektivtrafikmyndighet och Trafikverket. Bredare målgrupper har nåtts genom olika aktiviteter under arbetet. Processen att ta fram en ny länstransportplan har pågått under perioden 2016–2017. För att få en bild över processen och hur den har gått till, se sid 101, samrådsredogörelse och processbeskrivning.

1.2. Utgångspunkter för planarbetet

Nationella planen

En utgångspunkt är att länstransportplanen är ett komplement till den nationella planen som har stor betydelse för Sörmland utifrån länets beroende av järnvägsinfrastruktur för utvecklingen av arbetsmarknad och hållbar utveckling. Båda planerna styrs genom infrastrukturpropositionen av samma politiska mål och riktlinjer se under kapitel Mål. I regeringens direktiv för infrastrukturplaneringen ska länsplaneupprättarna beakta följande prioriterade utmaningar:

- Omställning till ett av världens första fossilfria välfärdsländer
- Investeringar för ett ökat bostadsbyggande
- Förbättra förutsättningarna för näringslivet
- Förstärka sysselsättningen i hela landet
- Ta höjd för och utnyttja digitaliseringens effekter och möjligheter
- Ett inkluderande samhälle

Fyrstegsprincipen

Regeringens direktiv säger att den så kallade fyrstegsprincipen ska vara vägledande för den fortsatta planeringen och förvaltningen och utvecklingen av transportsystemet. Principen är en planeringsmetod för att hushålla med resurser och minska transportsystemets miljöpåverkan. Fyrstegsprincipen innebär att identifierade problem och brister steg för steg ska analyseras hur de bäst kan lösas förutsättningslöst. Principen används som metod i planeringsprocessen vid framtagandet av åtgärdsvalsstudier. Figuren visar de olika stegen i fyrstegsprincipen och vad de innebär.

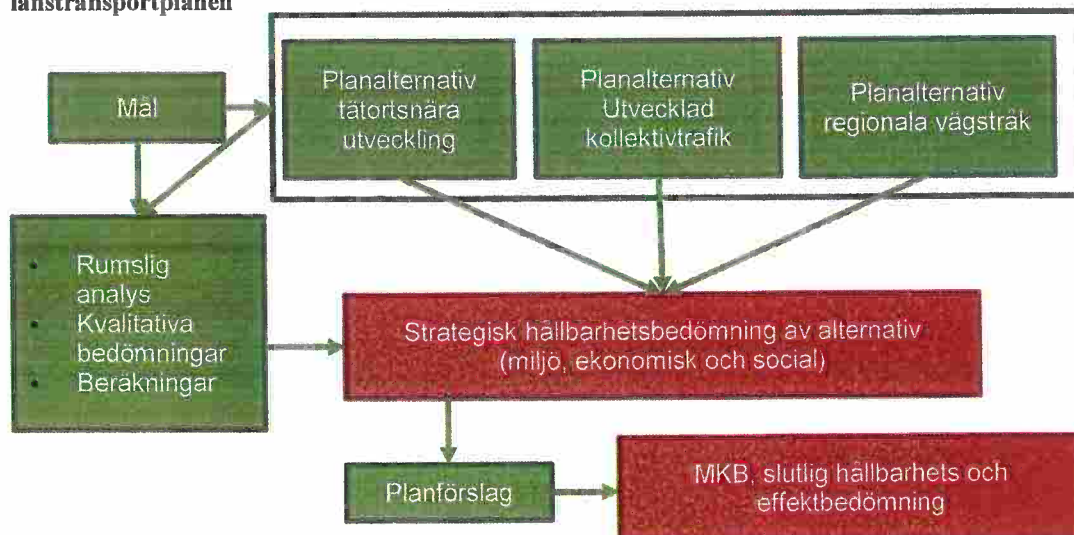
Figur 1. Beskrivning av fyrstegsprincipen. Källa: Trafikverket



Hållbarhetsbedömning och miljökonsekvensbeskrivning

Miljökonsekvensbeskrivning (MKB) är tvingande för planer och program som antas medföra en betydande miljöpåverkan. Länstransportplanen bedöms få en betydande miljöpåverkan. En hållbarhetsdömning har genomförts som en integrerad del av planarbetet. Arbetet innebär att olika planalternativ tagits fram och analyserats i processen. Hållbarhetsbedömningen innehåller alla delar för att uppfylla kraven på en MKB men har också inkluderat analys och beskrivning utifrån ekonomiska och sociala aspekter. En viktig del i arbetet för att kunna integrera fler aspekter i planeringen än traditionell infrastrukturplanering har varit att arbeta med konkretisering av mål tidigt i planarbetet. Det övergripande syftet med hållbarhetsbedömningen har varit att hitta en metod för att kunna arbeta med målstyrning i processen och att bättre integrera olika aspekter i infrastrukturplanen som till exempel folkhälsa, barns perspektiv, näringsliv, arbetsmarknad och bostadsbyggande så att en hållbar utveckling kan främjas.

Figur 2. Process och metodik för hållbarhetsbedömning och målstyrning vid framtagande av länstransportplanen



Hållbarhetsbedömningsarbetet har skett i fyra steg. Första steget var målarbetet som gav indikatorer på vilka analyser och bedömningsmetoder som var möjliga för respektive konkretiserat mål. Steg två innebar att ta fram tre olika planalternativ med en fiktiv budget och olika inriktningar. Fokus för planalternativen har legat på avvägning mellan olika åtgärdsområden på en övergripande nivå till exempel mellan tätorter, landsbygd, vägstråk-, cykel- och kollektivtrafikåtgärder. Länsstyrelsen och flera andra remissinstanser framförde vid avgränsningssamrådet sitt stöd till metodiken med att använda planalternativ som en metodik för åtgärdsplaneringen.

Utifrån metodiken har miljökonsekvensbeskrivningen hanterat tre alternativ och ett nollalternativ. Planalternativen har varit tätortsnära utveckling, utvecklad kollektivtrafik och regionala vägstråk. Nollalternativet anger om länstransportplanen 2014-2025 utan några övriga satsningar skulle genomföras det vill säga ett nolläge utifrån den förra planen. I steg tre analyserades de olika planalternativen och en konsekvensbedömning togs fram för hur de olika alternativen svarade mot olika mål. Först gjordes en analys och konsekvensbedömning av tre olika planalternativ

Resultatet av konsekvensbeskrivningen av planalternativen blev en utgångspunkt för åtgärdsplaneringen och ett sätt att försöka hålla en målstyrning. Därefter gjordes en slutgiltig bedömning på det bearbetade planförslaget. En fullständig MKB finns som ett eget dokument, klicka på länken för att ladda ner. En sammanfattning av MKB finns i 95i länstransportplanen.

Samhällsekonomisk effektbedömning

Genom en samhällsekonomisk kalkyl beräknas nyttor och kostnader som uppkommer av en föreslagen åtgärd. För prioriterade infrastrukturobjekt över 25 mkr

i planen finns samhällsekonomiska effektbedömningar (SEB). Nedan visas vilka behov och brister som fått en uppdaterad SEB i planarbetet.

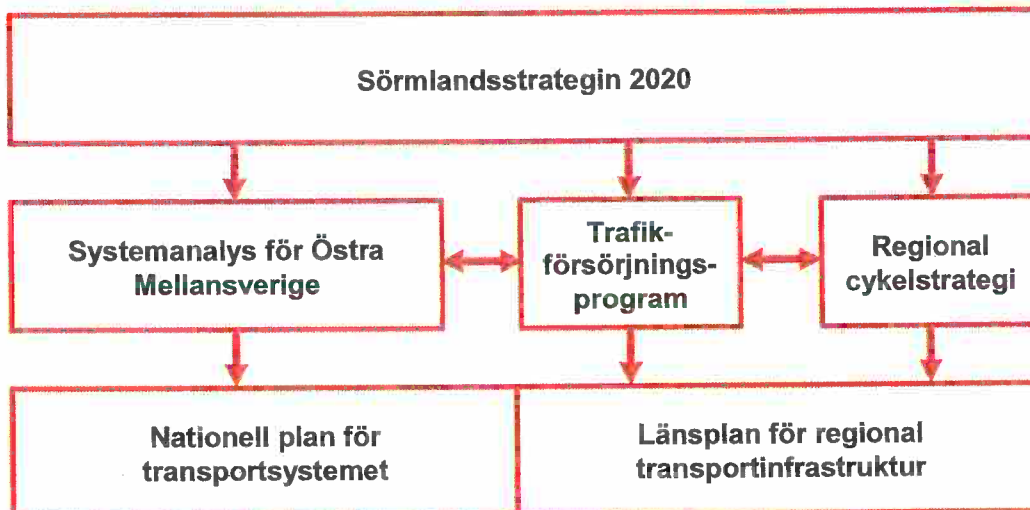
Åtgärd	Totalkostnad (mkr)	Prisnivå (år)	Nettonuvärdeskvot (NNK)
Väg 57 Gnesta - E4	208,6	2015	0,09
Infart Västra Trosa Väg 53	154	2015	0,2
Infart Eskilstuna	54	2013	0,48
Väg 55, Dunker-Björndammen (ny sträckning)	129,5	2015	2,19
Väg 55, Dunker-Björndammen (befintlig sträckning)	94,65	2015	0,38
Väg 218 Vagnhärad - Trosa D-län	43,8	2015	-
D-län, väg 55, Förbifart Flen	148,2	2015	0,56

Direktiven, målen, den samhällsekonomiska kalkylen för objekt, fyrstegsprincipen och hållbarhetsbedömningen av planalternativ har varit vägledande vid prioritering och val av åtgärder och ett underlag för den slutliga hållbarhetsbedömningen. Vissa samhällsekonomiska kostnader och nyttor är svåra att kvantifiera, exempelvis olika påverkan på landskap, bostads-, arbetsmarknad och olika tillväxteffekter. Dessa vägs istället in kvalitativt i en vidgad samhällsekonomisk analys och bedömning. Sådana effekter, liksom mer allmänna bedömningar kring åtgärders betydelse för olika transportpolitiska eller regionalpolitiska mål, bedöms genom kvalitativa resonemang i hållbarhetsbedömningen.

1.3. Länstransportplanen i sitt sammanhang

Länstransportplanen ska ses i ett större sammanhang. Tillsammans med andra regionala planer och strategier som tagits fram i länet, eller håller på att tas fram, bidrar länstransportplanen till att uppnå visionen i den regionala utvecklingsstrategin Sörmlandsstrategin. Länstransportplanen är en av flera planer och strategier som rör transportsystemet och som tematiskt fördjupar Sörmlandsstrategins mål. Dessa planer och strategier bildar tillsammans en helhet som ska verka för ett mer hållbart transportsystem i Sörmland. Det finns också strategidokument som mer indirekt berör framtagandet av länstransportplanen som till exempel klimat- och energistrategin.

Figur 3. Figuren visar vilka regionala och storregionala strategier som finns i dag som berör infrastrukturplaneringen direkt och hur de förhåller sig till varandra med koppling till transportplanerna.



Sörmlands regionala utvecklingsstrategi – Sörmlandsstrategin 2020: Regionförbundet Sörmland har ett regionalt utvecklingsansvar för länet, enligt Lag (2010:630). En del är att utarbeta och fastställa en strategi för regionens utveckling och samordna insatser för genomförandet av denna. Strategin har en övergripande vision och olika mål.

Trafikförsörjningsprogram: Ger en samlad bild över hur kollektivtrafiken ska utvecklas långsiktigt i enlighet med de regionala utvecklingsmålen. Revideras vart fjärde år.

Systemanalys för Östra Mellansverige
Tydliggör vägval, mål och prioriteringar för en långsiktig planering av transportsystemet ur ett storregionalt perspektiv. Systemanalysen revideras vart fjärde år, inför ny planomgång av nationell och regional transportplan. Systemanalysen fokuserar på brister, funktioner och åtgärder med koppling till nationella planen.

Cykelstrategi för Sörmland: Synliggör hur cykeln kan stärkas som ett eget trafikslag i planeringen. Strategin innehåller mål och beskriver utbyggnad av infrastruktur, arbete med cykelturism och planering

Systemanalys för Östra Mellansverige

En bättre sats är ett samarbete mellan kommunerna och länen i Östra Mellansverige. I samarbetet ingår Stockholms, Uppsalas, Västmanlands, Örebros, Sörmlands, Östergötlands och Gotlands län. Arbetet samordnas av Mälardalsrådet. Syftet med samarbetet är att skapa samsyn kring behov av åtgärder i transportsystemet och trafikering på järnväg. Inför åtgärdsplaneringen 2018–2029 gjordes en storregional systemanalys som tar sin utgångspunkt i och är inriktad på storregionala samband, utmaningar, behov, brister och prioriteringar. I systemanalysen formuleras mål om att skapa ett transportsystem:

- Där regionens och nationens internationella konkurrenskraft utvecklas och bidrar till attraktivitet för de samverkande länen i Stockholm-Mälardalsregionen
- Där utvecklingen är långsiktigt hållbar – ekonomiskt, socialt och ekologiskt
- Där samverkan, helhetssyn och utnyttjande av alla fyra trafikslagen leder till effektivitet
- Där flerkärnighet och en förstorad arbetsmarknad främjar regional utveckling

Systemanalysen är ett gemensamt måldokument och ett inspel till den nationella åtgärdsplaneringen. För att uppnå de övergripande målen har ett antal funktioner prioriterats.

- I första hand måste tillgängligheten mellan nodstäderna i de storregionala stråken in mot Stockholm förbättras. Därtill i de centrala delarna av Stockholm samt till/från Stockholms regionala stadskärnor.
- I andra hand måste tillgängligheten i de regionala tvärförbindelserna förbättras.
- Fokus på en ökad tillgänglighet och sammankoppling med spårtrafiken som grund
- en kvalitativ, kapacitetsstark storregional kollektivtrafik.
- Effektiv godshantering och varuförsörjning, med ökad andel gods på järnväg och med sjöfart.
- Stabila och långsiktiga förutsättningar för Gotlands transporter.

Som sätt att stärka och skapa dessa funktioner samt nå de storregionala målen har ett antal strategier och åtgärder formulerats.

- Styr mot betendeförändring. Bygg transportsnålt och kollektivtrafiknära, se till hela resan, premiera kollektivtrafiken och tillgodose konkurrensneutralitet mellan trafikslag för godstransporter.
- Ställ om fordonsparken. Infrastruktur, incitament och styrmedel för fossilfria fordon.
- Återställ funktionalitet. Eliminera eftersläpande underhåll på 12 år, i storstadsnära spårssystem inom 6 år. Driftsäkra stödsystem.
- Förbättra prestanda. Utökade trimningsåtgärder och en effektivare användning av infrastrukturen.

- Öka kapaciteten. Framförallt i spårssystem för person- och godstrafik.

Sverigeförhandlingen och Ostlänken

Samtidigt med revidering av länstransportplanen pågår Sverigeförhandlingen. Sverigeförhandlingen är ett regeringsuppdrag med flera olika delar i, bland annat med syfte att arbeta fram överenskommelser för att förbättra kollektivtrafiken och öka bostadsbyggandet i landets tre storstadsregioner. Sverigeförhandlingens huvuduppdrag innefattar att möjliggöra snabb utbyggnad av nya stambanor som höghastighetsjärnväg mellan Stockholm – Göteborg och Stockholm – Malmö. Två av alla deluppdrag, storstadsåtgärder och ny stambana, kommer att ha stor påverkan på transportinfrastrukturplanen både nationellt och regionalt i Sörmland.

När det gäller ny stambana förutsätts att delen Järna-Linköping som redan ligger med i nationell plan som Ostlänken fortsatt prioriteras och fullföljs med nödvändiga resterande medel. Stora infrastrukturinvesteringar i Stockholms län med koppling till Sverigeförhandlingen och storstadsuppdraget i form av till exempel utbyggnad av tunnelbanan har också en positiv tillgänglighetseffekt för Sörmlands arbetsmarknad.

I Sörmland är Nyköpings och Trosa kommun direkt berörda av Sverigeförhandlingen. Skavsta flygplats ingår också som en förhandlingspart till Sverigeförhandlingen utifrån att en station planeras vid flygplatsen i anslutning till Ostlänken. Synen är att kommande Ostlänken och dess kapacitetsförstärkning ger möjlighet att utveckla persontågstrafiken även på andra banor i framtiden vilket gör det till en strategisk fråga för hela länet utifrån arbetsmarknad och bostadsbyggande. I planarbetet beaktas kommande åtaganden kopplat till byggande av Ostlänken, en ny stambana och de möjligheter det innebär för utveckling i länet. Länstransportplanens inriktning har en tydlig koppling till utbyggnad av järnväg i nationell plan genom bytespunktsutveckling och tillgänglighetsförbättringar till bytespunkter genom ett tätortsnära fokus.

Tabell 1. Överenskommelser med kommuner i Sörmland ingångna till och med juni 2016 om bostadsåtaganden, medfinansiering, förskottering samt stationslägen.

Kommun stationsort	Bostäder	Medfinansiering (mkr)	Förskottering (mkr)	Stationsläge
Trosa (Vagnhärad)	1700	47,5	12	I anslutning till tätorten
Nyköping	7400	84	54	Centralt

Europeisk transportpolitik

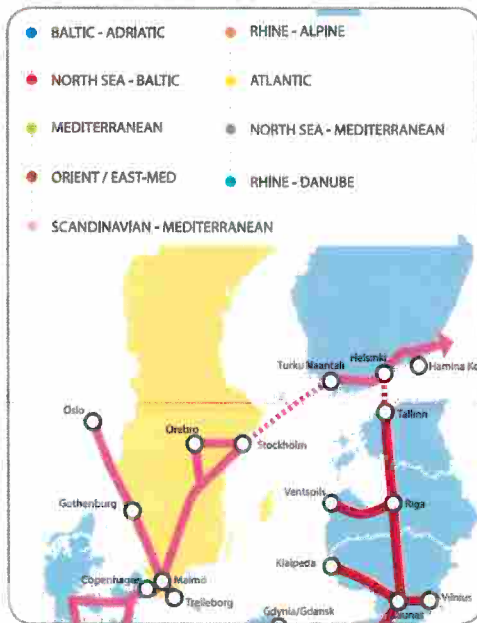
På europeisk nivå finns olika mål och initiativ som är värda att beakta. Vitboken för transportområdet är en vision för EU:s transportpolitik fram till år 2050, och innehåller direktiv och riktlinjer för medlemsländerna i EU. I vitboken finns riktlinjer för hur en gemensam järnvägsmarknad inom EU ska skapas genom att ta bort olika tekniska och administrativa hinder. Den innehåller också EU:s klimatmål för transportsektorn. En viktig europeisk förordning kopplat till vitboken är Regulation

(EU) No 1315/2013 som definierar det transeuropeiska nätverket för transporter (TEN-T). Det i sin tur styr vilka sorts satsningar som kan få bidrag från EU:s olika fonder vid projektutlysningar.

Målet med TEN-T är att uppnå:

- ett sammanhållet, gränsöverskridande transportnät utan flaskhalsar
- en effektiv, integrerad och konkurrenskraftig inre marknad
- ett hållbart, resurseffektivt och koldioxidsnålt transportsystem

Figur 4. TEN-T Stomnät Nordeuropa. Scan-Med korridoren.



TEN-T sträcker sig över hela EU. TEN-T är uppdelat i ett stomnät (som ska uppfylla en viss standard år 2030) och ett övergripande nät (som ska vara en viss standard år 2050). Flera av landets viktigaste transportstråk som är utpekade TEN-T-stråk går genom Sörmland.

Stockholm-Skavsta flygplats och Oxelösunds hamn ingår i det övergripande nätet och resterande ingår i stomnätet i tabellen. I TEN-T stomnätet och det övergripande nätet tillsammans ingår följande infrastruktur som är viktig för Sörmland:

Vägnätet	Järnvägar	Flygplatser	Hamnar
E20	Västra Stambanan	Stockholm-Arlanda	Göteborgs Hamn
E4	Södra stambanan	Stockholm Skavsta flygplats	Stockholms Hamnar
	Godsstråket genom Bergslagen		Oxelösunds hamn



Figur 5. TEN-T övergripande nät Nordeuropa

De mest relevanta korridorerna och noderna för Sörmland, som skulle möjliggöra finansiering från olika fonder, om olika utlysningar matchar och där den regionala nivån kan vara involverad är:

- Södra stambanan (koppling Ostlänken)

- Stockholm Skavsta flygplats
- Oxelösunds hamn
- Större bytespunkter i TEN-T stråk

Viktigaste verktyget för att uppnå en bra nivå i TEN-T stomnätet är Connecting Europe Facility (CEF). Här är bl.a. CEF korridorer definierade som ska prioriteras med bidrag från olika EU fonder. I Sörmland har Regionförbundet tidigare varit med och bidragit till att Stockholm Skavsta fått medel för åtgärder på flygplatsen från CEF.