

# Åtgärdsvalsstudie östra infarten till Nyköping

Nyköpings kommun

Ärendenummer: TRV 2017/14671



TRAFIKVERKET

**Dokumenttitel:** Åtgärdsvalsstudie östra infarten till Nyköping

**Författare:** Sanna Eveby

**Ansvarig för genomförande:** Anneli Weiner/Catrin Klauninger

**Organisation:** Trafikverket, Planering Region öst, Plö

**Datum - start:** 2016-11-11

**Datum - avslut:** 2017-12-30

**Medverkande:**

Catrin Klauninger, projektledare, Trafikverket

Henric Storswedh, samhällsplanerare, Trafikverket

Christoffer Wendel, strateg, Regionförbundet Sörmland

Almir Malkoc, gatukontoret, tekniska divisionen, Nyköpings kommun

Andrija Ilic, trafikplanerare, Nyköpings kommun

Magnus Bäckmark, strategisk trafikplanerare, Nyköpings kommun

Sofia Buhrgard, planarkitekt, Nyköpings kommun

Amanda Clarin, utredare, ÅF Infrastructure AB

Helena Hjerstrand Sandberg, processledare, ÅF Infrastructure AB

Sanna Eveby, uppdragsledare ÅF Infrastructure, AB

Sara Bergendorff, bitr. uppdragsledare och kvalitetsgranskare, ÅF Infrastructure AB

**Dokumentdatum:** 2017-12-15

**Ärendenummer:** TRV 2017/14671

**Version:** v. 01

**Fastställt av:** Per Ahlenius, Trafikverket

**Kontaktperson:** Catrin Klauninger, Trafikverket

**Publikationsnummer:** 2017:209

**ISBN:** 978-91-7725-201-6

**Trafikverket**

Postadress: Box 810, 781 87 Borlänge

E-post: trafikverket@trafikverket.se

Telefon: 0771-921 921

# Innehållsförteckning

<b>SAMMANFATTNING .....</b>	<b>5</b>
<b>1 BAKGRUND .....</b>	<b>9</b>
1.1 Varför behövs åtgärder? Varför just nu? .....	9
1.2 Arbetsprocessen och organisering av arbetet.....	9
1.3 Tidigare planeringsarbete.....	11
1.4 Anknytande planering.....	12
1.5 Övergripande syfte med de åtgärder som studerats.....	12
<b>2 INTRESSETER .....</b>	<b>13</b>
<b>3 AVGRÄNSNINGAR .....</b>	<b>14</b>
3.1 Geografisk avgränsning.....	14
3.2 Avgränsning av innehåll och omfattning.....	15
3.3 Tidshorisont för åtgärders genomförande .....	16
<b>4 MÅL .....</b>	<b>17</b>
4.1 Koppling till transportpolitiska mål .....	17
4.2 Viktiga regionala och lokala mål i sammanhanget .....	17
4.3 Mål för problemlösning .....	18
<b>5 PROBLEMBESKRIVNING, FÖRHÅLLANDEN, FÖRUTSÄTTNINGAR.....</b>	<b>19</b>
5.1 Problembeskrivning .....	19
5.2 Befintliga förhållanden och utveckling – referensalternativ .....	20
5.3 Funktionsbeskrivning.....	27
<b>6 ALTERNATIVA LÖSNINGAR .....</b>	<b>30</b>
6.1 Tänkbara åtgärdstyper .....	30
6.2 Förslag på åtgärder och potentiella effekter och konsekvenser.....	30
6.3 Uppskattning av kostnader för alternativen .....	33

6.4	Utvärdering av alternativen, inkl. måluppfyllelse, riskfrågor, konfliktytor.....	35
6.5	Samlad effektbedömning.....	37
<b>7</b>	<b>FÖRSLAG TILL INRIKTNING OCH REKOMMENDERADE ÅTGÄRDER.....</b>	<b>38</b>
7.1	Beskrivning av övergripande inriktning och rekommenderade åtgärder .....	38
7.2	Förslag till övergripande tidplan och ansvarsfördelning .....	40
7.3	Rekommendation till fortsatt arbete.....	42
<b>8</b>	<b>REFERENSER .....</b>	<b>43</b>
8.1	Elektroniska källor .....	43
8.2	Rapporter.....	43
8.3	Muntliga källor .....	43
	<b>BILAGOR .....</b>	<b>44</b>

## Sammanfattning

Östra infarten till Nyköping är en av stadens viktigaste infartsleder och de anslutande vägarna till och från E4:an har stor betydelse för både lokala och regionala resor. Nyköpings kommun, Regionförbundet Sörmland och Trafikverket har identifierat en rad problem med framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet i området. Dessutom finns behov av att se över den sociala hållbarheten när området utvecklas. Områdets huvudproblematik är:

- Vägnetet runt handelsplatserna, på vardera sidan om motorvägen, har inte kapacitet att hantera all trafik under rusningstid.
- E4:an utgör en barriär mellan de båda sidorna om handelsområdet och närliggande bostäder vilket försvårar framkomligheten mellan norra och södra sidan för fotgängare, cyklister och kollektivtrafik.
- Trafikplatsens av- och påfarter inte är optimalt utformade.

Utöver detta behöver östra infarten fungera som en robust infart då Nyköpings resecentrum byggs och möjligheten att nå centrum via Brunngatan stängs av i upp till 2 år. Trafikverket och Nyköpings kommun har tillsammans med Regionförbundet Sörmland undertecknat en avsiktsförklaring om att genomföra en gemensam åtgärdsvalsstudie.

Syftet med åtgärdsvalsstudien är att skapa underlag för prioritering och val av åtgärder för effektiva lokala och regionala resor och transporter i och kring östra infartsområdet i Nyköping. Studien ska även säkerställa effektiva resor och transporter förbi Nyköping på E4. Utöver detta ska åtgärdsvalsstudien inventera infrastrukturens möjligheter att bidra till förbättrad tillgänglighet i området, utifrån nuvarande och framtida behov.

De mål som har satts upp för att lösa identifierade brister och problem baseras på de transportpolitiska, regionala och kommunala målen.

Trafiksäkerhet och framkomlighet

- God kapacitet på anslutningar vid trafikplats Påljungshage samt på det angränsande huvudvägnetet
- Ökad trafiksäkerhet i konfliktpunkter

Hållbarhet

- Ökad andel resor med hållbara transportmedel
  - Sammanhängande och tydliga stråk för gående och cyklister mellan målpunkter
  - Gena stråk för kollektivtrafiken inom området
- En god luftkvalitet och låga bullernivåer i boendemiljöer bibehålls
- Transportsystem och markanvändning planeras för att minska behovet av resor samt öka trygghet och social samvaro i området

Förslag på tänkbara åtgärder har tagits fram på dialogmöte 2 enligt fyrstegsprincipen. Efter dialogmötet har projektets arbetsgrupp bearbetat åtgärderna, sorterat bort de åtgärder som inte bedöms lösa identifierade problem i tillräcklig utsträckning, se *bilaga 2 Bortsorterade åtgärder*, och därefter bedömt återstående åtgärders måluppfyllelse. Åtgärderna har paketerats i sex paket med fokus på att påverka människors beteende, öka framkomlighet och kapacitet i trafiknätet, förbättra trafikföringen inom handelsplatsområdet, utveckla cykel- och gångtrafik, förbättra kollektivtrafiken i området samt underlätta situationen vid extrem högtrafik.

- Paket 1
  - Genomföra informations- och påverkansåtgärder.

- Paket 2
  - Ombyggnation av korsningen Lennings väg/Svärtavägen till en tvåfilig cirkulationsplats med separat högersvängfält mot Brandkärrsvägen
  - Bygga om och komplettera påfart E4 norrgående med en cirkulationsplats
  - Genomföra en målstyrd trafikanalys som hanterar olika typer av alternativa lösningar för trafiksystemet i området. Trafikanalysen genomförs på hela fokusområdet med detaljerade analyser av korsningar. Fokus ligger på effekter för hela området.
- Paket 3
  - Dialog med handlarna om möjliga åtgärder för att underlätta trafikflöden inom deras fastigheter
- Paket 4
  - Ta fram en plan för hur gena och raka gångstråk och cykelstråk kan uppnås inom området, detta kopplat till paket 2
  - Ta fram planer för fotgängare och cyklister i området med fokus på:
    - Cykelvägvisning
    - Gena och raka stråk
    - Cykelparkering
    - Belysning
    - Drift och underhåll
- Paket 5
  - Gör ett medskick till den pågående kollektivtrafikutredningen för att lyfta områdets förutsättningar och behov
- Paket 6
  - Dialog med handlarna om möjliga åtgärder för att underlätta trafiksystemet under extrem högtrafik så som storhelger

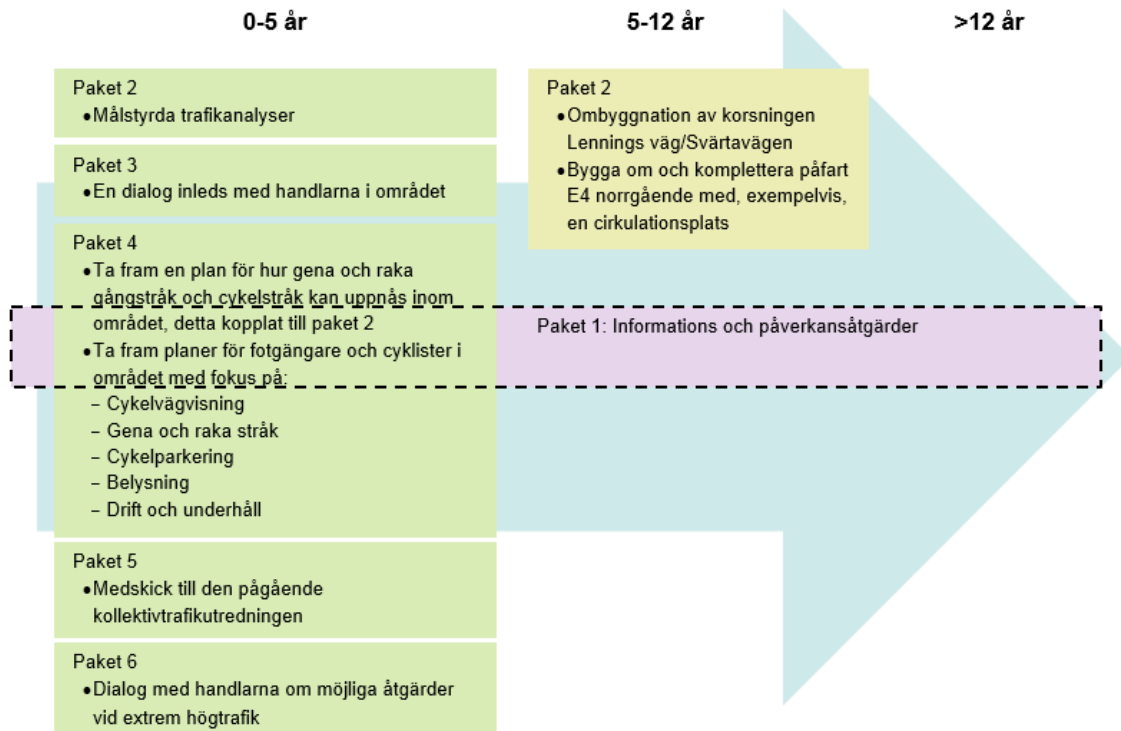
Tabell 1 Grov kostnadsuppskattning och måluppfyllelse för paketen.

	Måluppfyllelse	Grov kostnadsuppskattning
Paket 1	Åtgärderna i paket 1 bidrar till ökad hållbarhet i form av ökad andel resor med hållbara transportmedel, att god luftkvalitet och låga bullernivåer i boendemiljöer bibehålls och att transportsystem och markanvändning planeras för att minska behovet av resor samt öka trygghet och social samvaro i området. De steg 1 och 2-åtgärder som paket 1 resulterar i kompletterar framförallt om- och nybyggnadsåtgärder.	Ca 200 000 – 400 000 kr

Paket 2	Åtgärderna i paket 2 bidrar framförallt till målområdet Trafiksäkerhet och framkomlighet, men även till gena stråk för kollektivtrafiken inom målområde Hållbarhet. Paket 2 består av två fysiska åtgärder som ger stort avtryck i vägmiljön. Att bygga om korsningen Lennings väg/Svårtavägen till en tvåfilig cirkulationsplats verkar negativt på, framförallt, målet om att transportsystem och markanvändning planeras för att minska behovet av resor samt öka trygghet och social samvaro i området inom målområde Hållbarhet. Den negativa effekten av detta kan mildras beroende på hur korsningen utformas, något som beslutas i samband med trafikanalysen. Om trafikanalysen resulterar i fysiska åtgärder finns möjlighet till förbättringar framförallt inom samtliga målområden, eventuellt med undantag för god luftkvalitet och låga bullernivåer i boendemiljöer.	Ca 19 milj. kr
Paket 3	Flera av problemen i området kan härledas till privata fastighetsägare och handelsverksamheten, främst på Gustavsbergssidan. I paket 3 föreslås en dialog med handlarna för att hjälpa dem lösa problemen inom den egna fastigheten. Detta kan öka andelen resor med hållbara transportmedel och skapa ett mer sammanhängande stråk för fotgängare och cyklister.	Personalkostnad
Paket 4	Paket 4 siktar mot att ta ett helhetsgrepp på cykelinfrastrukturen i området. Detta bidrar till att öka andel resor med hållbara transportmedel och skapa sammanhängande och tydliga stråk för gående och cyklister, dessutom ökar trafiksäkerheten i konfliktpunkterna. Åtgärderna hjälper också till att bibehålla god luftkvalitet och låga bullernivåer i boendemiljöer och underlättar för att uppnå målet om att transportsystem och markanvändning planeras för att minska behovet av resor samt öka trygghet och social samvaro i området.	Ca 300 000 – 650 000 kr
Paket 5	Paket 5 siktar mot att påverka det helhetsgrepp av kollektivtrafiken som just nu arbetas fram. Genom att lyfta frågorna för detta område extra i dialog med kollektivtrafikmyndigheten kan gena stråk för kollektivtrafiken uppnås samtidigt som vi även strävar mot en ökad andel resor med hållbara transportmedel, sammanhängande och tydliga stråk för gående och cyklister samt att transportsystem och markanvändning planeras för att minska behovet av resor samt öka trygghet och social samvaro i området	Personalkostnad
Paket 6	Vid storhelger och liknande högtrafik är det redan idag stora problem med framkomlighet och köbildningar inom området. I paket 6 föreslås en dialog med handlarna som syftar mot att hjälpa dem hitta verktyg för att begränsa och sprida trafiken vid extrem högtrafik. Åtgärden kommer inte öka kapaciteten i vägnäten utan påverkar snarare belastningen varför vi inte ser någon effekt på det målet. Däremot kan andelen resor med hållbara transportmedel öka om åtgärderna som föreslås ingå i dialogen genomförs.	Personalkostnad

Då samtliga paket kompletterar varandra och strävar mot att åtgärdsvalsstudiens mål och funktioner uppfylls är arbetsgruppens rekommendation att gå vidare med samtliga paket. Paketerna bidrar sammantaget till att öka kapaciteten, höja trafiksäkerheten, öka andelen resor med hållbara transportmedel, skapa tydliga och sammanhängande stråk för fotgängare och cyklister, möjliggöra gena stråk för kollektivtrafiken, skapa förutsättningar för att låga bullernivåer och god luftkvalitet i boendemiljöer bibehålls samt verkar för att transportsystem och markanvändning planeras för att minska behovet av resor samt öka trygghet och social samvaro i området.

De utredningar som behöver tas fram bedöms kunna genomföras inom 0-5 år medan de fysiska åtgärderna kan genomföras efter framtagen vägplan, dvs. inom 5-12 år.



Figur 1 Övergripande tidplan för åtgärdernas genomförande, paket 1 genomförs parallellt med de andra åtgärderna.

De rekommenderade utredningsåtgärderna föreslås genomföras i samråd med den målstyrda trafikanalysen så effekter och konsekvenser av exempelvis cykel- och kollektivtrafikåtgärder kan fångas upp även där. Trafikverket och kommunen bör, tillsammans med regionen, enas om vilka ingångsvärden analysen ska ha och vilka åtgärder som ska analyseras utöver de som listas i paket 2. De åtgärder som identifieras för cykel- och gångtrafiken i de kommande planerna bör samordnas med det pågående cykelarbetet inom kommunen, tillsammans kan de två projekten stärka varandra och kostnaderna för utredningar hållas nere.

Denna åtgärdsvalsstudie är ett underlag för en fortsatt dialog och vidare överenskommelse mellan Regionförbundet Sörmland, Trafikverket och Nyköpings kommun. Steget därefter är att starta en formell planeringsprocess med vägplan och eventuella detaljplaner för föreslagna åtgärder. Studien kan också vara en del i ett underlag för en kommunal ansökan om statlig medfinansiering av åtgärder på kommunalt vägnät via Länstransportplanen.

För att kunna komma framåt krävs att parterna fortsätter samarbeta i fortsatta planeringsskeden, vilket bland annat innefattar finansiering av trafikanalys samt överenskommelse gällande val av den trafikmodell som ska användas i analyserna, planläggning och genomförande av föreslagna åtgärder.



# 1 Bakgrund

## 1.1 Varför behövs åtgärder? Varför just nu?

Östra infarten till Nyköping från E4 är en av stadens viktigaste infartsvägar. Nyköping växer och flera bostadsområden planeras i anslutande områden till östra infarten vilket kommer påverka trafiksituationen. Det finns handelsområden på båda sidor om motorvägen E4, vilket alstrar stora trafikflöden. En stark utveckling av handeln har skett under senare år och vidare utveckling är att vänta. Gång- och cykeltrafiken är relativt omfattande och väntas öka mot handelsområdena på båda sidor av E4.

I dagsläget är anslutningarna mellan Nyköping och E4:an, vid östra infarten, utformade för vänstertrafik vilket bland annat innebär korta påfarter till E4, det innebär att många trafikanter har svårt att accelerera och köra ut på E4. Detta medför exempelvis vissa trafiksäkerhetsrisker och vid vissa tidpunkter på dagen skapas köbildning.

I Regional plan för transportinfrastruktur i Sörmland 2014-2025 (Regionförbundet Sörmland, 2013) pekas Västerleden, mot trafikplats Kungsladugården, ut som ett område med befintliga och kommande brister. Åtgärder i detta område kommer att påverka trafiken till och från Nyköping, Regionförbundet anser därför att förbättringsåtgärder som löser nuvarande trafiksituation bör genomföras på kort sikt. Även i den nationella motsvarigheten, Nationell plan för transportsystemet 2014-2025, tydliggörs behovet av åtgärder som rör trafiksäkerheten längs E4:an genom Nyköping.

Nyköpings kommun och Trafikverket ska bygga ett resecentrum och projektet påverkar infarter och anslutningsvägar till Nyköping. Brunnsgatans passage under Södra stambanan, mellan trafikplats Hållet och centrala Nyköping, kommer att stängas av under en period på upp till två år. För att vara väl förberedda inför avstängningen finns ett starkt behov av att identifiera åtgärder enligt fyrstegsprincipen som bidrar till förbättrad kapacitet vid östra infarten.

Mot bakgrund av ovanstående samspelande faktorer, pågående utveckling och konstaterade brister har Trafikverket och Nyköpings kommun bedömt att en åtgärdsvalsstudie behöver genomföras. Parterna har undertecknat en avsiktsförklaring om att genomföra en gemensam åtgärdsvalsstudie.

## 1.2 Arbetsprocessen och organisering av arbetet

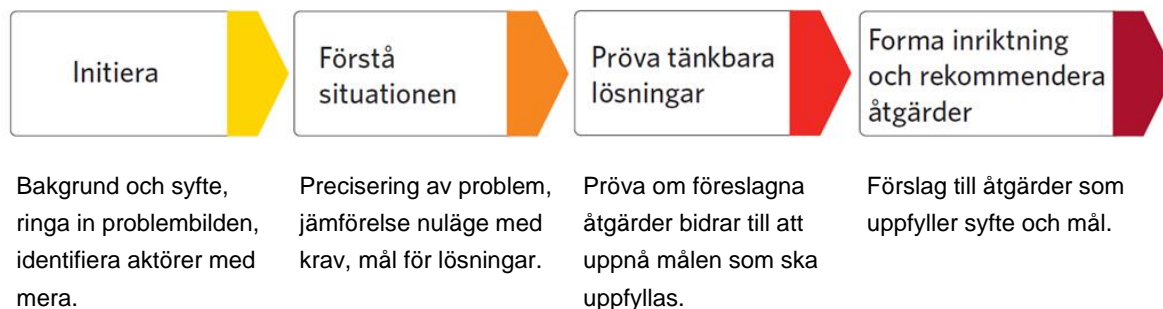
Åtgärder längs det statliga väg- och järnvägsnätet finansieras via den nationella planen för transporter och via regionala länstransportplaner. Den nationella planen innefattar investeringar i det nationella väg- och stamnätet och de regionala länstransportplanerna omfattar investeringar i statlig infrastruktur som inte ingår i det nationella stamnätet och åtgärder i anläggningar för vilka statlig medfinansiering kan beviljas till kommuner och regionala kollektivtrafikmyndigheter. Förslag om vilka åtgärder som ska ingå i transportplanerna tas fram i Trafikverkets åtgärdsplanering samt i Regionförbundets länstransportplan.

Åtgärdsvalsstudier är ett förberedande steg för val av åtgärder som föregår den formella fysiska planläggningsprocessen av vägar och järnvägar. I en åtgärdsvalsstudie ska arbetet bedrivas förutsättningslöst, vilket betyder att flera möjliga lösningar kritiskt ska testas för att åtgärda ett problem utan att vara låst vid tidigare framtagna lösningar. I arbetet har Trafikverkets metodbeskrivning för åtgärdsvalsstudier, *Åtgärdsvalsstudier – nytt steg i planering av transportlösningar,Handledning 2015:171* tillämpats. Åtgärdsval genomförs som ett första utredningsskede för att analysera brister i transportsystemet, formulera projektspecifika mål och pröva åtgärder som kan bidra till att lösa brister och nå överenskomna mål. Resultatet från arbetet med åtgärdsval ligger till grund för åtgärdsplanering och fysisk planering.

Arbetet med åtgärdsvalsstudien har initierats av Trafikverket och bedrivits tillsammans med Nyköpings kommun och Regionförbundet Sörmland. Konsulter från ÅF Infrastructure AB har drivit processen och bidragit med underlag till arbetet.

Arbetet med åtgärdsvalsstudier delas in i de fyra faserna *Initiera*, *Förstå situationen*, *Pröva tänkbara lösningar* samt *Forma inriktning och rekommendera åtgärder*. Faserna redovisas i tabell 2.

Tabell 2 Åtgärdsvalsstudiens fyra faser.



I fas *Initiera* har en arbetsgrupp bestående av representanter från Trafikverket, Nyköpings kommun och Regionförbundet Sörmland formats på initiativ av Trafikverket. Konsulter som ska medverka i arbetet har upphandlats. De deltagande parterna har kommit överens om att genomföra åtgärdsvalsstudien och undertecknat en gemensam avsiktsförklaring.

I faserna *Förstå situationen*, *Pröva tänkbara lösningar* och *Forma inriktning och rekommendera åtgärder* har arbetsgruppen träffats regelbundet. I faserna *Förstå situationen* och *Pröva tänkbara lösningar* har workshops hållits med brukare och aktörer som berörs av tänkbara lösningar och har kunskap om resor och transporter i stråket. De aktörer och intressenter som har bjudits presenteras i kapitel 2, Intressenter.

Under genomförda workshops har deltagarnas samlade kunskap fångats upp. På workshop 1, 2017-02-08, har förutsättningar, brister och önskvärda funktioner identifierats. Mot bakgrund av resultatet från workshop 1 har deltagarna på workshop 2, 2017-06-15, tagit fram förslag på tänkbara lösningar. Under workshop 2 förankrades och justerades även föreslagna brist- och funktionsbeskrivningar.

Analysen av åtgärder har grundats på den så kallade fyrstegsprincipen, se tabell 3.

Tabell 3. Förklaring av fyrstegsprincipen.

Steg 1 – Tänk om	Det första steget handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.
Steg 2 – Optimera	Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt nyttjande av den befintliga infrastrukturen.
Steg 3 – Bygg om	Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnader och förändringar.
Steg 4 – Bygg nytt	Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det innebär nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.

I fas *Forma inriktning och rekommendera åtgärder* har föreslagna åtgärder förankrats. Parterna har enats om en övergripande tidplan och en ansvarsfördelning för genomförande av föreslagna åtgärder.

### 1.3 Tidigare planeringsarbete

I Nyköpings kommuns översiktsplan (Nyköpings kommun, 2013) beskrivs inriktningen för Nyköpings framtida utmaningar i ett 2050-perspektiv. Utmaningen anses ligga i att hantera kommunikationerna med de intilliggande orterna. E4:an bedöms bli en belastning för Nyköping på sikt, där nya anslutningar vid bland annat vid Sjösa (öster om Nyköping) och Bergshammar bedöms behöva tillkomma för att avlasta befintligt trafiksystem.

Nyköpings kommun vill skapa goda kommunikationsmöjligheter för de som lever och verkar i kommunen, avseende såväl person- som godstransporter och IT-kommunikation. Översiktsplanen tar ställning till hur transportinfrastrukturen behöver utvecklas:

- Gång- och cykeltrafik ska främjas och underlättas, både för arbets- och rekreationsresor. På grund av detta bör säkerheten för gång- och cykeltrafikanter förbättras, både i och mellan Nyköpings tätorter.
- En utvecklad kollektivtrafik med effektiva bytespunkter mellan olika trafikslag.
- Tillgänglighet till E4 och E20 genom bättre framkomlighet på riksvägarna 52 och 53.

I Nyköpings fördjupade översiktsplan (Nyköpings kommun, 2013a) pekas området kring östra infarten i Nyköping ut som att det kan förtätas med en del bostäder samt handel och service. Vid Brandkärrsvägens norra sida föreslås förtätning med nya bostäder och vid Gustavsbergsstigen föreslås utbyggnad av handelsområdet. Gustavsbergsstigen är idag hårt trafikerad och utbyggnation av handelsområden kan förstärka situationen. På sikt bedöms vägen utformas med plats för blandad trafik där framkomligheten för kollektivtrafiken säkerställs.

Nyköpings kommun har tagit fram en Transportstrategi för Nyköpings tätort och Skavsta (2015). I transportstrategin anges transportslagens prioritering i turordning: gång, cykel, kollektivtrafik och bil. Kommunen har även arbetat fram strategier för respektive trafikslag och förklarar i transportstrategin hur kommunen arbetar med att flytta ut trafiken på vägarna runt stadskärnan genom att förbättra "ringleden".

Länets satsningar ligger i att skapa starka funktionella stråk, både för persontrafik och godstransporter. I *Regional plan för transportinfrastruktur i Sörmland* (Regionförbundet Sörmland, 2013) är det övergripande målet att stärka Sörmlands samband med omvärlden. Detta ska göras genom att utveckla kollektivtrafiken, skapa en modern IT-infrastruktur samt satsa på hållbara transportsystem som tar hänsyn till jämställdhet, tillgänglighet, miljö och hälsa.<sup>1</sup>

Trafikverket och Nyköpings kommun genomförde en förenklad åtgärdsvalsstudie (2014) för trafikplatserna längs E4:an genom Nyköping. Syftet var att konkretisera och aktualisera de behov och brister som finns kring dessa trafikplatser. Efter åtgärdsvalsstudien har ett antal åtgärder utförts. Vid trafikplats Påljungshage har linjustering på avfarten norrut, siktröjning vid påfart norrut och breddning till två filer på den norrgående avfarten, uppdelat på höger- och vänstersvängande fordon genomförts. En förlängning av rampen på den norrgående avfarten vid trafikplats Påljungshage återstår och kommer att utföras inom den närmaste tvåårsperioden.

Vid den västra av Nyköpings tre infarter från E4 (trafikplats Kungsladugården) ska en droppformad anslutning byggas för att underlätta för motorfordonstrafik till och från norra sidan av E4:an. I samband med detta förlängs påfarten norrut för att underlätta vävning. Ombyggnationerna påbörjas 2018.

<sup>1</sup> Regionförbundet Sörmland. *Regional plan för transportinfrastruktur i Sörmland 2014-2025*, 2013.

## 1.4 Anknytande planering

I anslutning till området vid östra infarten till Nyköping finns det i nuläget flera pågående utredningar och planarbeten. Dessa omfattar mer handelsyta i Påljungshage, tillfälligt stark begränsad framkomlighet vid den mellersta infarten till Nyköping (trafikplats Hället), en översyn av kollektivtrafiken samt ett nytt resecentrum samt ny järnvägssträcka (Ostlänken).

Nyköpings kommun ska bygga ett resecentrum med byggstart år 2020-2021. Resecentrum i Nyköping ska stärka kollektivtrafiken genom en bytespunkt mellan olika transportslag. När arbetet påbörjas kommer Brunnsgratan, som är huvudinfart till Nyköpings centrum, från E4:an via trafikplats Hället att stängas av under en längre tid. Detta kommer medföra ett förändrat trafikflöde kring de andra anslutningarna till och från E4:an. Även de perioder då Brunnsgratan är öppen för trafik kommer ombyggnationerna att påverka framkomligheten. Under samma tid kommer även Nyköpings Lasarett, som ligger mellan trafikplatsen och resecentrum, att byggas om vilket bidrar till ytterligare kapacitetssänkningar.

Den planerade järnvägen Ostlänken sammankopplar Nyköping med Stockholmsregionen och Östergötland. Nyköping får ökad tillgänglighet och kortare restider till flera viktiga regionala målpunkter, vilket leder till fler arbetsmöjligheter och expanderingsområden i regionen. Planeringsområdet för järnväg är av riksintresse. Enligt den *Regionala planen för transportinfrastruktur i Sörmland* (Regionförbundet Sörmland, 2013) kommer Sörmland påverkas kraftigt av den kommande järnvägssträckningen med snabbtåg, Ostlänken. Olika kompletterande infrastrukturinvesteringar behövs för att möta kommande behov och efterfrågan på tillgänglighet, såsom anslutningar till banan och utveckling av staden.

Öster om nuvarande handelsyta vid Påljungshage planeras ytterligare exploatering för handel. För närvarande är 100 000 kvm med en tillåten exploateringsgrad på 1,0 listad som ledig mark för handel och hotell på kommunens hemsida.

Sörmlandstrafiken och Nyköpings kommun har inlett en översyn av kollektivtrafiken i Nyköping. Den avser i första hand stadstrafikens linjenät, men kan också påverka stråken för landsbygds- och regionaltrafik. Översynen syftar till att anpassa kollektivtrafiken till Nyköpings resecentrum, stadens tillväxt och utveckling samt strategiska ställningstaganden för planeringen av kollektivtrafiken från den fördjupade översiktsplanen och transportstrategin för Nyköpings tätort och Skavsta. Utredningen väntas vara klar under senare delen av hösten 2017.

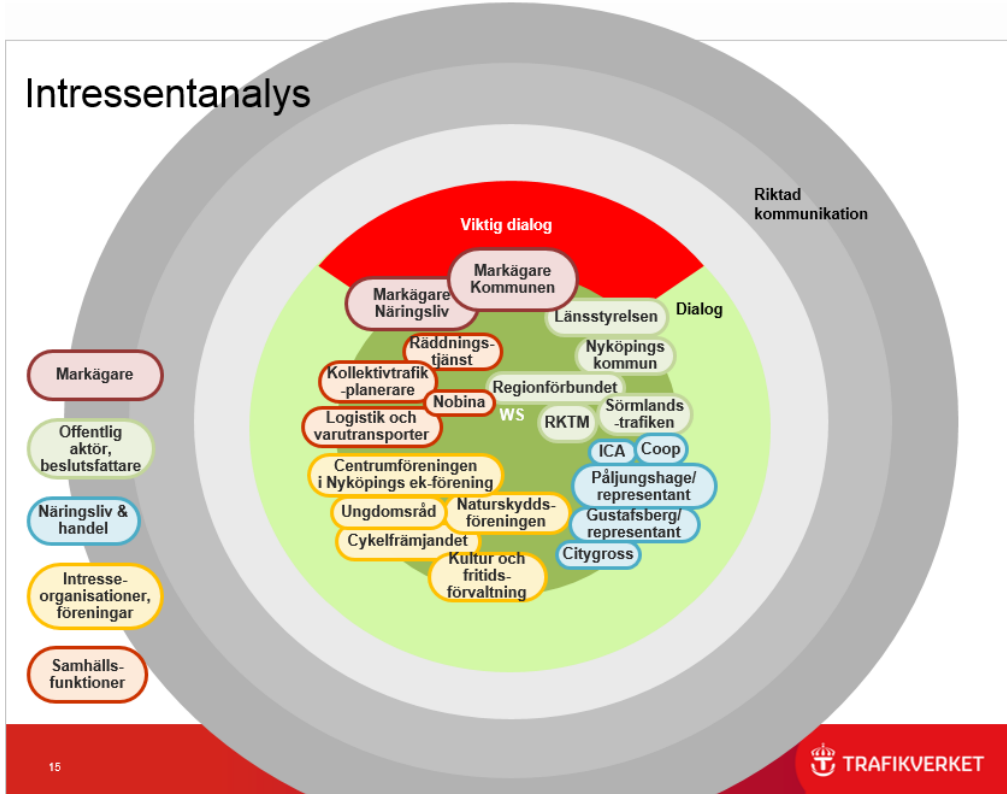
## 1.5 Övergripande syfte med de åtgärder som studerats

Syftet med åtgärdsvalsstudien är att skapa underlag för prioritering och val av åtgärder för effektiva lokala och regionala resor och transporter i och kring östra infartsområdet i Nyköping. Studien ska även säkerställa effektiva resor och transporter förbi Nyköping på E4. Utöver detta ska åtgärdsvalsstudien inventera infrastrukturens möjligheter att bidra till förbättrad tillgänglighet i området, utifrån nuvarande och framtida behov.

Åtgärdsvalsstudien ska resultera i en mellan parterna väl förankrad brist- och behovsbeskrivning, målformulering och förslag på åtgärds paket samt konsekvensbeskrivning av dessa. Resultatet ska utgöra ett planeringsunderlag för utvecklingen kring östra infartsområdet i Nyköping.

## 2 Intressenter

Arbetsgruppen har i ett tidigt skede av studien identifierat aktörer och övriga intressenter som berörs av utvecklingen i området och påverkar densamma. Genom att bjuda in och beakta olika typer av intressenter kan potentiella intressekonflikter fångas upp. Genom en bred representation på dialogmötena är strävan att föra in olika perspektiv i studien för att i förlängningen ta tillvara allmänhetens intressen. De intressenter som har bjudits in till workshop är de som har kunskap om resor och transporter i området. Intressentanalysen landade i att bjuda in de huvudsakligen berörda parterna enligt figur 2. Utöver dessa bjöds experter inom arbetsgruppens egna organisationer in.



Figur 2 Intressentanalysen landade i att bjuda in följande intressenter till åtgärdsvalsstudiens workshopar.

### Offentliga aktörer:

- Trafikverket
- Nyköpings kommun
- Regionförbundet Sörmland
- Länsstyrelsen i Södermanlands län
- RKT M Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet
- Medborgarkontoret i Brandkärr

### Samhällsfunktioner:

- Räddningstjänsten
- Polisen
- Sveriges åkeriföretag
- Bussoperatör Nobina

### Näringsliv och handel:

- Markägare
- Näringsidkare i Påljunghage och Gustafsberg
- Centrumföreningen i Nyköpings ek förening
- Näringslivskontoret

### Föreningar och intresseorganisationer:

- Ungdomsfullmäktige
- Cykelfrämjandet
- Naturskyddsföreningen
- Idrottsföreningar
- Rosvalla arenor
- NTF
- Pensionärsalliansen, PRO
- Centrala rådet för funktionsnedsatta
- Folkets hus Träffen

Utöver intressenterna ovan diskuterades även media i form av TV, tidningar och radio men studien ansågs inte ha sådant allmänintresse att dessa behövde bjudas in.

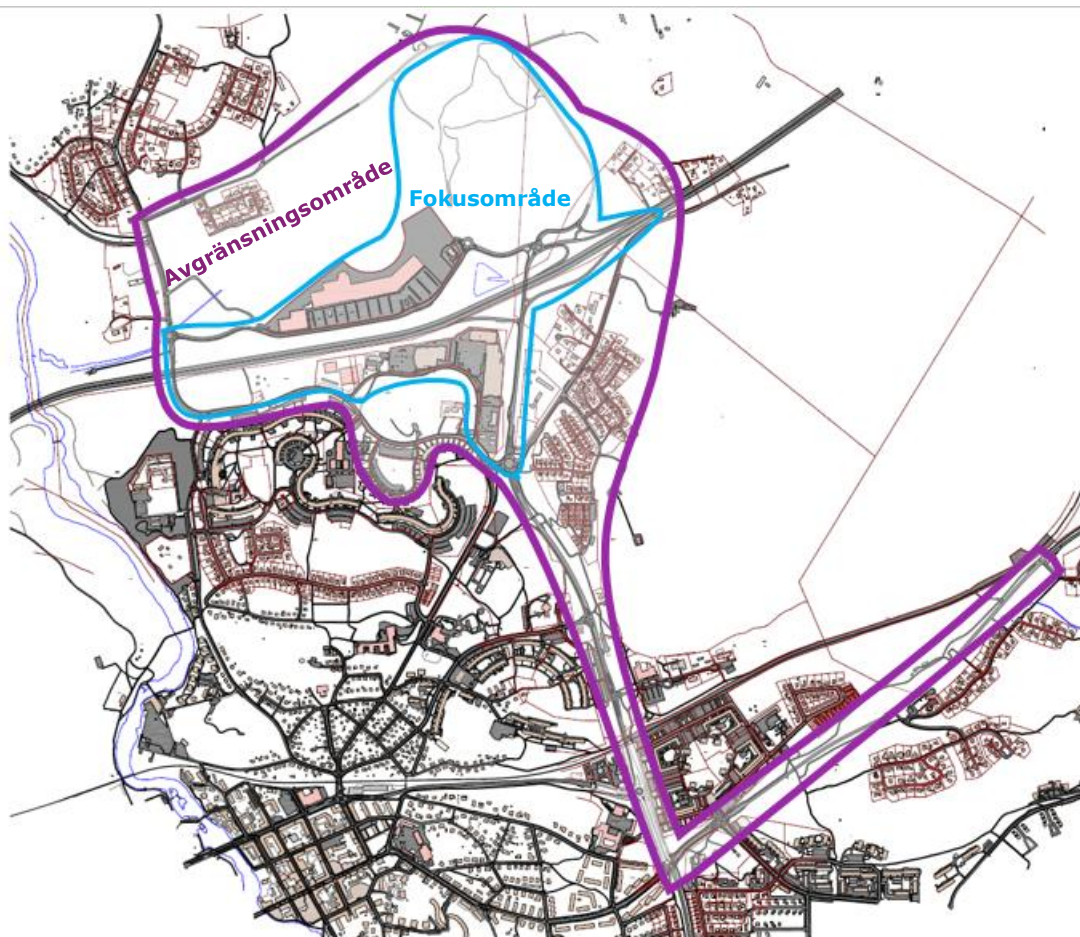
## 3 Avgränsningar

I detta kapitel beskrivs åtgärdsvalsstudiens avgränsningar avseende innehåll, geografi och tidshorisont.

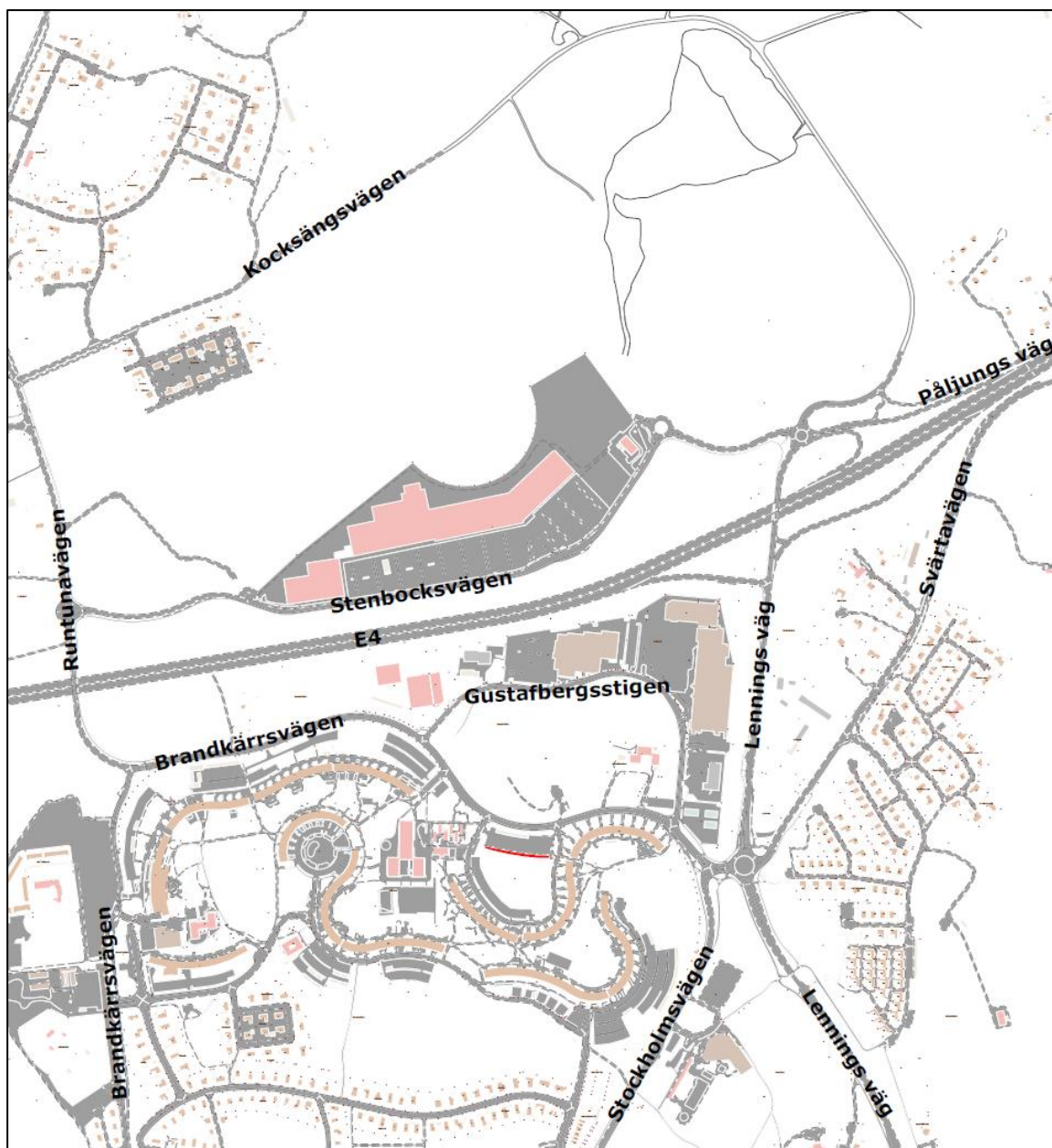
### 3.1 Geografisk avgränsning

Åtgärdsvalsstudiens geografiska avgränsningsområde omfattar: trafikplats Påljunghage, Lennings väg mellan handelsområdet norr om motorvägen och korsningen med väg 219 vid Stenkulla samt Kockängsvägen och Stenbocksvägen. Därtill del av Svärtavägen genom Ekensberg, del av Brandkärrsvägen och Stockholmsvägen genom Brandkärr samt del av väg 219 mellan Lennings väg och Rynnings väg. Avgränsningsområdet för studien omges av ett influensområde vars rörelseträk, verksamheter och boende medför inverkan på avgränsningsområdet.

Inom avgränsningsområdet finns ett fokusområde, som innefattar vägnätet runt trafikplats Påljunghage. Fokusområdet kommer ges extra utrymme i analys av problem och nuläge.



Figur 3. Geografisk avgränsning.



Figur 4 Gatunamn på huvudvägarna inom fokusområdet

### 3.2 Avgränsning av innehåll och omfattning

I åtgärdsvalsstudien hanteras samtliga trafikslag och det görs utifrån ett hela-resan perspektiv, det vill säga att det ska finnas goda kopplingar mellan olika trafikslag. Det omfattar såväl resor och transporter med start- och slutpunkt inom studiens avgränsningsområde som längre resor och transporter som passerar genom stråket.

Lösningar som syftar till att åtgärda identifierade brister och behov samt uppnå målbilden är inte bundna av den geografiska avgränsningen. Lösningar söks både inom och utanför studiens avgränsningsområde och tanken med åtgärdsvalsmetodiken är att olika åtgärder kan samspela och planeras ihop för större utväxling och måluppfyllelse. Åtgärdsvalsstudien kan även peka på vidare utredningsbehov kopplat till utveckling av Nyköpings östra delar samt influenser av väg E4.

### **3.3 Tidshorisont för åtgärders genomförande**

Åtgärdsvalsstudien fokuserar på att hitta lösningar på kort, medellång och lång sikt. Med kort sikt avses ett femårigt perspektiv efter åtgärdsvalsstudiens färdigställande, det vill säga år 2022. Med medellång sikt avses år 2029 vilket sammanfaller med planperioden för länstransportplanen för år 2018-2029. Med lång sikt avses tiden efter år 2029.



## 4 Mål

### 4.1 Koppling till transportpolitiska mål

Trafikverket ska verka för att de transportpolitiska målen uppfylls. De gällande transportpolitiska målen består av två huvudmål och ett antal preciseringar för respektive huvudmål.

#### 4.1.1 Övergripande mål

Transportpolitikens mål ska vara att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

##### **Funktionsmålet: Tillgänglighet**

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: Säkerhet, miljö och hälsa**

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

### 4.2 Viktiga regionala och lokala mål i sammanhanget

#### 4.2.1 Regionala mål

Regionförbundet Sörmland har tagit fram en strategi för regionens utveckling som sträcker sig till år 2020. Något måldokument med längre tidshorisont har ännu inte tagits fram vilket gör att denna utredning tar fasta på att förhålla sig till de regionala mål som återfinns i Sörmlandsstrategin 2020 (2017).

När det gäller infrastruktur ska region Sörmland ha starka samband med omvärlden. Detta ska ske med hjälp av tre strategier varav två går att applicera på denna åtgärdsvalsstudie: *Vi utvecklar kollektivtrafiken* och *Vi utvecklar ett hållbart transportsystem*. Regionen har även tagit fram ett Regionalt trafikförsörjningsprogram samt en Kollektivtrafikvision med uttalade målsättningar.

- Sörmland är en väl integrerad och attraktiv del av en växande Stockholm-Mälardalenregion.
- Infrastrukturen ger kvinnor och män lika möjlighet till rörlighet och arbetspendling.
- Minst hälften av arbetspendlingen görs med kollektivtrafik.
- Förenkling – Det ska vara lätt att förstå hur kollektivtrafiken är uppbyggd och lätt att resa med den.
- Förtätning – Kollektivtrafiken ska vara tätast där flest människor bor eller arbetar.
- Förkortning – Linjesträckningar ska vara så gena och raka som möjligt.
- Fördubbling – Kollektivtrafikandelen ska fördubblas på lång sikt.<sup>2</sup>

När de gäller de regionala målen handlar de till stor del om att öka andelen hållbara resor och andelen kollektivtrafik särskilt.

#### 4.2.2 Kommunala mål

I kommunens vision 2030 står att Nyköping ska vara en hållbar och växande kommun som tar vara på sina unika möjligheter. Det geografiska läget i en stark tillväxtregion med både lokal och internationell

---

<sup>2</sup> 2020 jämfört med 2006

närhet gör Nyköping attraktivt. Med förbättrade kommunikationer är Nyköping en integrerad del av Stockholm – Mälardalen. Ökad regional och internationell rörlighet ska vara en del av vardagen.

Nyköping erbjuder livskvalitet med trivsamma boendemiljöer, välutbyggd samhällsservice och ett stort utbud av kultur- och fritidsaktiviteter. I Nyköping ska det vara nära och tryggt att leva i livets alla skeden.

Det ska vara enkelt för företagare att förverkliga sina idéer i Nyköping. Genom befolkningstillväxten och en god tillgång på mark för etablering skapas förutsättningar för ett rikt näringsliv. Här står utbildning och kunskap i centrum för ett livslångt lärande. Nyköping ska byggas för ökad social sammanhållning och grön omställning.

Kommunens prioriterade målområden med bäring på denna åtgärdsvalsstudie:

- Hållbar tillväxt
- Grön omställning
- Social sammanhållning

### 4.3 Mål för problemlösning

De mål som har satts upp för att lösa identifierade brister och problem baseras på de transportpolitiska, regionala och kommunala målen.

Trafiksäkerhet och framkomlighet

- God kapacitet på anslutningar vid trafikplats Påljungshage samt på det angränsande huvudvägnätet
- Ökad trafiksäkerhet i konfliktpunkter

Hållbarhet

- Ökad andel resor med hållbara transportmedel
  - Sammanhängande och tydliga stråk för gående och cyklister mellan målpunkter
  - Gena stråk för kollektivtrafiken inom området
- En god luftkvalitet och låga bullernivåer i boendemiljöer bibehålls
- Transportsystem och markanvändning planeras för att minska behovet av resor samt öka trygghet och social samvaro i området

## 5 Problembeskrivning, förhållanden, förutsättningar

I detta kapitel beskrivs inledningsvis de brister och behov i området som har identifierats i tidigare planeringsunderlag och som på annat sätt inkommit till Trafikverket, Regionförbundet Sörmland och Nyköpings kommun. Därefter presenteras de brister och behov som framkom under workshop 1. Studiens jämförelsealternativ beskrivs sedan varpå en kortfattad beskrivning av förutsättningarna i området avseende frågor som rör infrastruktur, resor och transporter. Kapitlet avslutas med en funktionsbeskrivning för den framtida utvecklingen av området.

### 5.1 Problembeskrivning

Östra infarten till Nyköping är en av stadens viktigaste infartsleder och de anslutande vägarna till och från E4:an har stor betydelse för både lokala och regionala resor. Nyköpings kommun, Regionförbundet Sörmland och Trafikverket har identifierat problem med framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerhet i området. Dessutom finns ett behov av att se över den sociala hållbarheten när området utvecklas. Under workshop 1 diskuterades och specificerades dessa problem. Arbetsgruppen har sedan bearbetat resultatet och formulerat en problembeskrivning. Huvudproblematiken är:

- Vägnetet runt handelsplatserna, på vardera sidan om motorvägen, har inte kapacitet att hantera all trafik under rusningstid.
- E4:an utgör en barriär mellan de båda sidorna om handelsområdet och närliggande bostäder vilket försvårar framkomligheten mellan norra och södra sidan för fotgängare, cyklister och kollektivtrafik.
- Trafikplatsens av- och påfarter inte är optimalt utformade.

Nedanstående brister utgör de mest framträdande bristerna som identifierades under workshop 1. En total sammanställning av bristerna finns i *bilaga 1 Identifierade brister från workshop 1*. I bilagan finns även en beskrivning, från workshopen, av vad som fungerar idag. Detta har tagits i beaktande vid utformning av åtgärderna i kapitel 6 nedan.

#### 5.1.1 Trafiksäkerhet, tillgänglighet och trygghet för oskyddade trafikanter

Gång- och cykelpassager uppfattas som otydliga generellt i området med exempelvis bristfällig belysning. Oskyddade trafikanter upplever att de inte känner sig sedda. Särskilt utpekade områden med bristfällig belysning är cirkulationsplatsen vid bron över E4:an.

Fotgängare och cyklister upplever inte att de prioriteras i trafikmiljön. E4:an, som löper genom handelsområdet, kan passeras via två vägar för gående och cyklister. Dessa ligger i varsin ände av området och utgör ingen naturlig koppling vilket bidrar till att E4:an upplevs som en barriär för oskyddade trafikanter. Vid gång- och cykelbanan över E4:an korsas avfarten (norrgående) och där kommer fordon i hög hastighet. Detta skapar trafiksäkerhetsrisker och otrygghet för de oskyddade trafikanterna.

Gång- och cykelvägarna slutar vid handelsområdenas parkering istället för att leda ända fram till butikernas entréer. Detta skapar otrygghet och konflikter med motorfordonstrafiken och det är även en av anledningarna till varför området uppfattas prioritera biltrafik framför oskyddade trafikanter. Skyltning till målpunkter såsom olika affärer, cykelparkeringar och dylikt saknas.

Cykelparkering saknas på många platser, både inom handelsområdet och vid hållplatser. Vissa cykelparkeringar beskrivs även vara i dåligt skick samt svåra att ta sig till eftersom de ofta ligger avsides från entréer.

### 5.1.2 Framkomlighet och bytesmöjligheter till kollektivtrafiken

I området finns flera busslinjer, linjedragningarna är dock krokiga vilket gör det svårt för kollektivtrafikresenären att orientera sig och skapa en överblick över busslinjenätet. Den krokiga linjedragningen leder, enligt Nobina, dessutom till onödigt långa restider vilka förstärks av belastningen på vägnätet som skapar förseningar. Det är inte ovanligt med bussförseningar på upp emot 10 minuter på fredagseftermiddagar och andra dagar med mer trafik, problemet drabbar 4-6 turer per timme<sup>3</sup>.

En av orsakerna till det krokiga linjenätet är en avsaknad av flexibilitet i vägnätet vilket bland annat medför att vissa vägar inte är lämpliga som kollektivtrafikstråk.

Vid hållplatserna saknas cykelställ och ofta saknas tydlig koppling mellan hållplatsen och olika målpunkter.

### 5.1.3 Trafiksäkerhet och framkomlighet för övrig vägtrafik

Redan idag finns kapacitetsbrister i hela avgränsningsområdets vägnät. Problemen befaras växa i takt med att handelsytan utökas och antalet boende i Nyköping ökar.

Avfarten från E4:an i norrgående körriktning är otydligt utformad, vilket har medfört att vissa trafikanter använt den som påfart och därigenom hamnat i fel körriktning på E4:an. Köbildning på norrgående avfarten från E4:an kan uppstå, framförallt i rusningstider eller tider då handeln är intensiv. Anslutningen upplevs ha skymd sikt, dessutom avslutas den med en GC-passage vid Lennings väg. Den nuvarande utformningen av påfarten söderut är kort och går i en skarp kurva vilket försvårar accelerationen och vävningen ut på E4:an.

Enligt räddningstjänsten, som deltog på workshop 1, är trafikflödet på anslutningarna till E4:an ojämnt fördelat, vilket ökar risken för köbildning och kan försvåra framkomligheten för räddningstjänstens fordon. Problemen är störst runt 17-tiden då antal besökare till handelsplatsen är som störst. Allra störst är problemet vid löne- och storhelger då det ibland blir köbildning på E4 när bilar norrifrån ska in till området och bilar från området tar påfarten norrut mot E4.

Vid Stockholmsvägen är det problem med framkomligheten för trafik som ska svänga vänster mot Brandkärrsvägen och vid korsningen Brandkärrsvägen/Gustavsbergsstigen upplevs vägen som smal och svårframkomlig. Det är dessutom svårt för bilister att komma ut mot Lennings väg från Gustavsbergs handelsområde.

Inom Gustavsbergs handelsområde är lastintagen till de båda matbutikerna svåra att angöra, främst för större lastbilar. Backningsmanövrar vid den västra matbutiken (ICA) sker i trafik med övriga fordon samt gående och cyklister vid den södra gaveln. Chaufförerna har uttryckt oro för kollisioner på platsen enligt fackförbundet Transport<sup>4</sup>.

## 5.2 Befintliga förhållanden och utveckling – referensalternativ

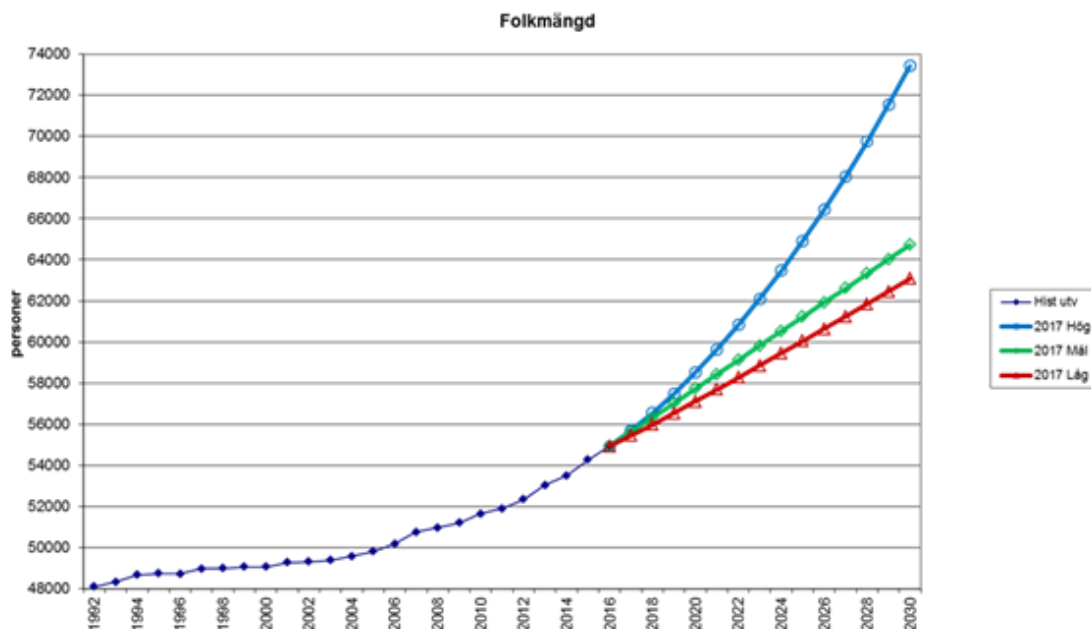
Åtgärdsvalsstudiens referensalternativ omfattar dagens infrastruktur och trafikering samt ökat trafikflöde till följd av förväntad trafiktillväxt. Referensalternativet omfattar även konsekvenserna av ombyggnationen av Nyköpings resecentrum.

<sup>3</sup> Uppgifter från Nobina under workshop 1

<sup>4</sup> Möte 2017-03-07 hos Fackförbundet Transport

## 5.2.1 Befolkning

Idag bor cirka 55 000 invånare i Nyköpings kommun, varav cirka 4 000 i Brandkärr, 1 300 i Isaksdal, 1 700 i Stenkulla, 400 i Ekensberg och 60 i Påljungshage.<sup>5</sup> I Nyköpings översiktsplan bedöms antalet kommuninvånare öka med omkring 700 personer per år fram till år 2050, se figur 5. I Brandkärr, precis söder om Gustavsbergs köpcenter, planerar de kommunägda bostadsbolaget för en större utbyggnad.



Figur 5 Befolkningsmängd i Nyköping kommun. Röd linje visar en låg befolkningsutveckling, blå en hög och grön målsättning för befolkningsutvecklingen.

## 5.2.2 Infrastruktur, resor och transporter

### 5.2.2.1 Näringsliv och arbetspendling

Nyköpings kommun nås av de flesta transportslag så som flyg till Stockholm Skavsta flygplats, fartygstransporter till Oxelösunds hamn, vägtrafik via E4:an och tåg på södra stambanan samt TGOJ-banan<sup>6</sup> (Sala-Oxelösund). Planerna för utbyggnad av snabbjärnvägen Ostlänken är dessutom i full gång, något som kommer minska restiden till Stockholm väsentligt.

De största områdena för arbetsplatser i Nyköpings kommun är lokaliserade i Nyköpings centrum och Stockholm Skavsta flygplats. 75 % av den totala arbetspendlingen till och från Nyköping sker i relationen Stockholm, Norrköping eller Linköping, se figur 6. Denna koppling kommer att förstärkas ytterligare genom byggandet av Ostlänken som kommer förse kommunen med en snabbare järnvägsförbindelse till de större arbetspendlingsorterna.

<sup>5</sup> PM FÖP Trafikanalyser, M4 Traffic.

<sup>6</sup> Trafikaktiebolaget Grängesberg–Oxelösunds Järnvägar



Figur 6 Relationer för arbetspendling till och från Nyköping.

Den nya planerade stationen för snabbtågen vid Stockholm Skavsta flygplats skulle ge möjligheter till byten mellan utrikesflyg och nationella resor med tåg och buss. Flygplatsen är utpekad som en viktig målpunkt för framtida resenärer.

#### 5.2.2.2 Trafikflöden

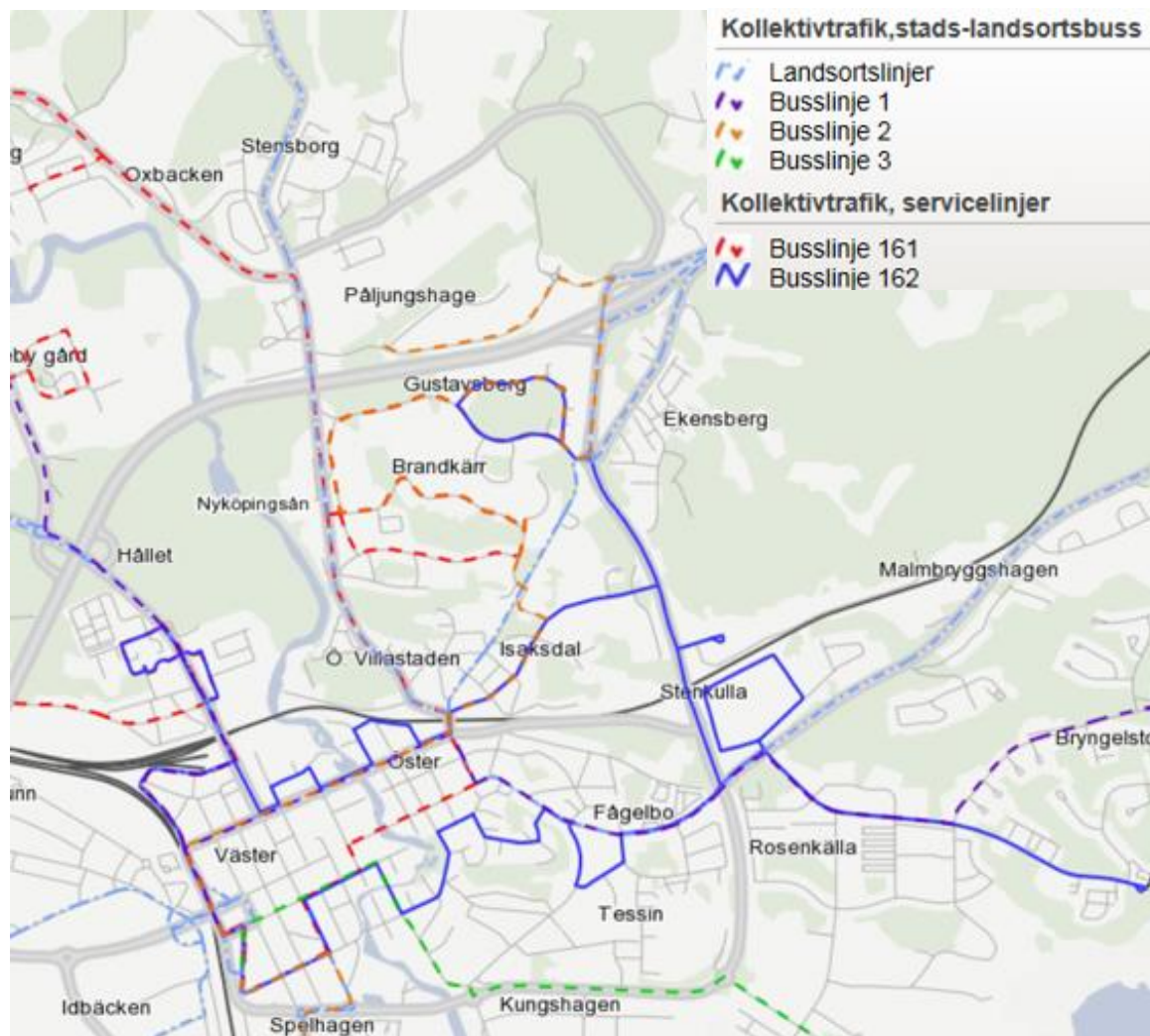
Vägarna i området är väl trafikerade och framkomlighetsproblem uppstår ofta. Trafikflöden i fokusområdet (se figur 3) har en årsdygnstrafik (ÅDT) på mellan 12 000 till 16 000 fordon på E4:an respektive på anslutningarna till cirkulationsplatsen Stockholmsvägen/Lennings väg. Trafikflöden i avgränsningsområdet (se figur 3) uppgår till ÅDT 2000-4000 fordon.

Andelen tunga fordon på E4:an kring östra infarten varierar mellan ÅDT 1 200-1 600 fordon per dygn (10 %), men kan på vissa sträckor uppgå till mer än 1 600 fordon per dygn (NVDB, 2016).

#### 5.2.2.3 Kollektivtrafik

Det finns ett antal busslinjer som trafikerar området, däribland linje 2 som är en stadstrafiklinje med kvartstrafik i rusning och halvtimmestrafik i lågtrafik. Linje 161 och 162 är servicelinjer som prioriterar närhet och tillgänglighet framför snabbhet och effektivitet och de går med timmestrafik under dagtid. Därtill finns viss förstärkningstrafik mot högstadie- och gymnasieskolorna i Tessinområdet. Utöver stadstrafik finns några landsortslinjer som trafikerar området, via Lennings väg, och förbinder mindre tätorter med centrala Nyköping och hög- och gymnasieskolorna. De är i huvudsak styrda till skolans läsårstider.

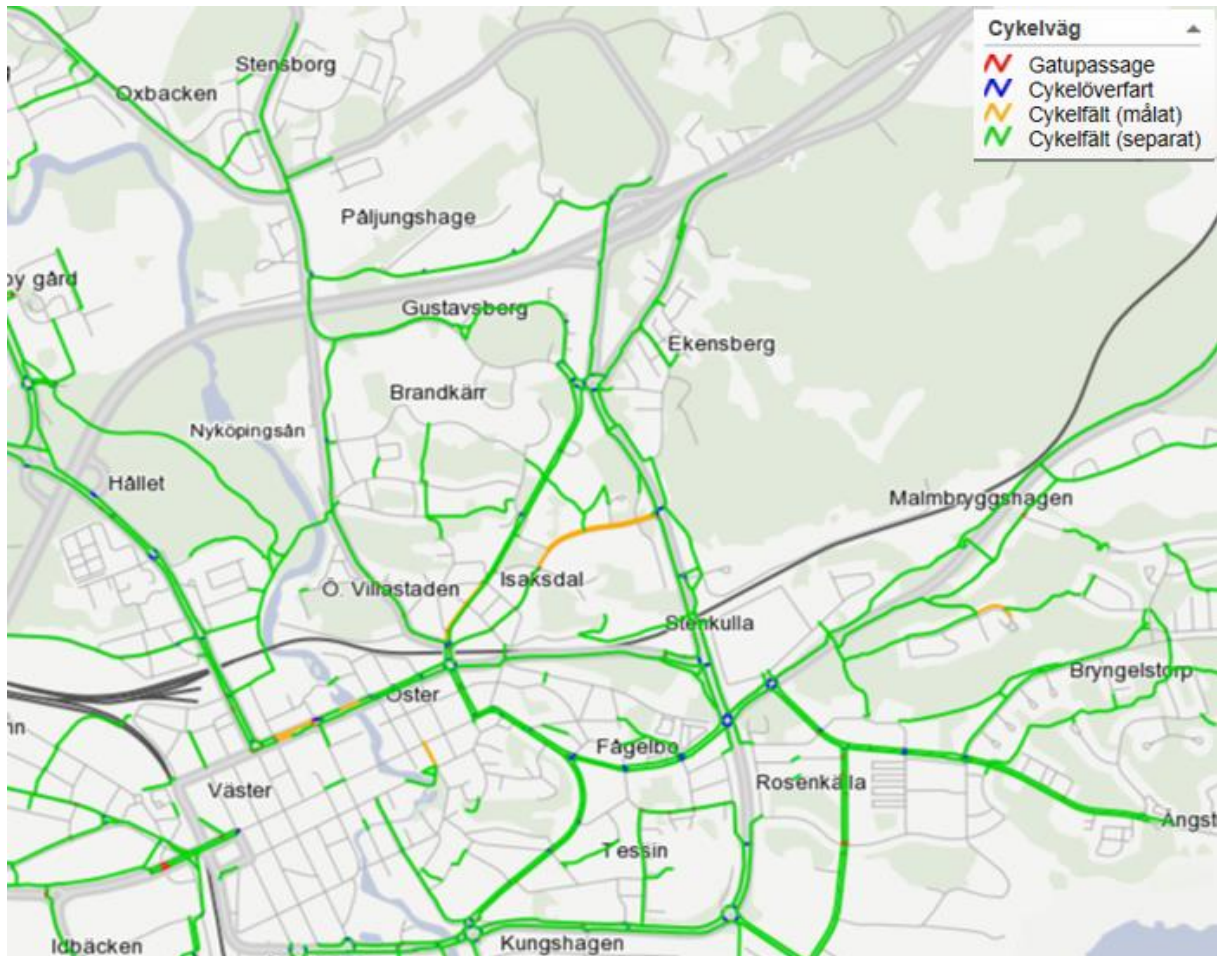
Hållplatserna nära handelsplatsområdet har ca 3 400 påstigande per mars 2017, fördelat på 1085 vid Påljunghage och 2 308 vid Gustavsberg. I Gustavsberg är antalet påstigande relativt jämnt fördelat mellan de båda hållplatserna.



Figur 7 Busslinjekarta

### **Gång- och cykeltrafik**

Separata cykelfält finns i stora delar av området. De båda sidorna av E4:an kopplas ihop med hjälp av en bro i öst och en tunnel i väst, se figur 8. Trots de båda kopplingarna över E4:an upplevs tillgängligheten över vägen svår för oskyddade trafikanter. Det finns inga mätningar på cykelflöden i området.



Figur 8 Cykelbanor i området

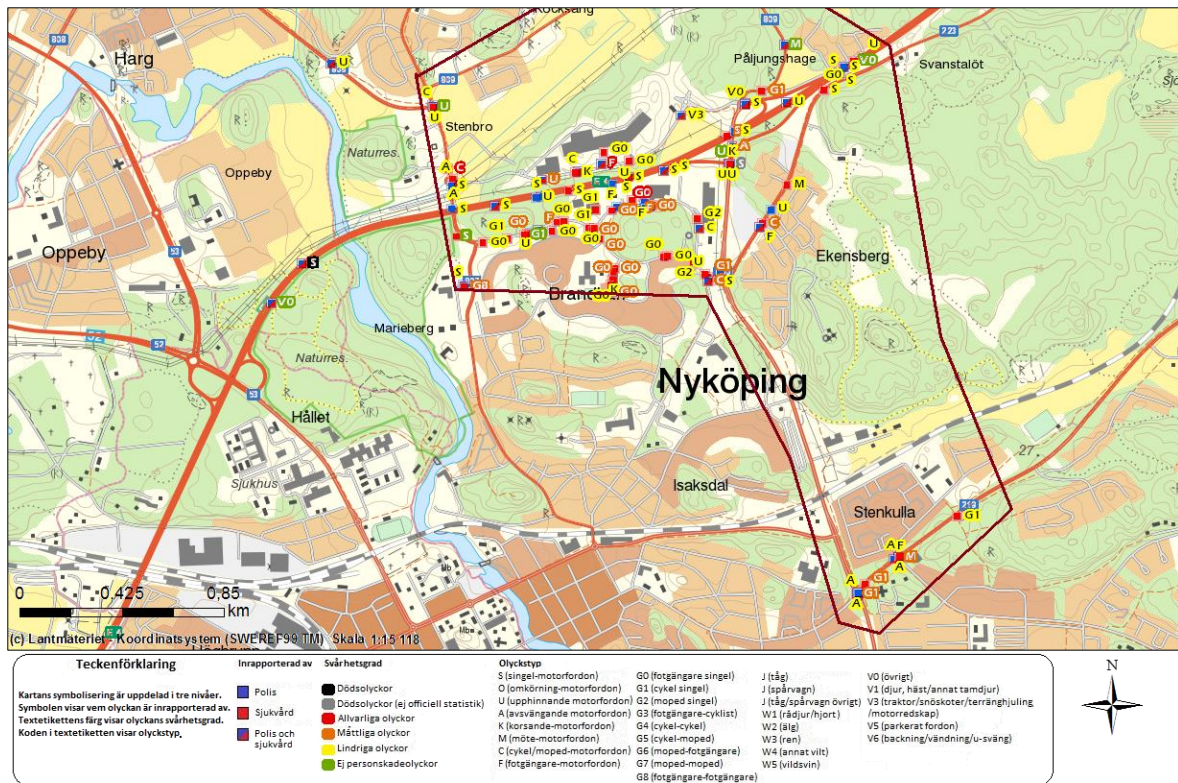
### 5.2.3 Trafiksäkerhet

Mellan år 2010 och 2016 har totalt 114 olyckor med personskador inrapporterats till STRADA för vägarna i området. De flesta (drygt två tredjedelar) av olyckorna har skett längs gatu- eller vägsträckor eller i gatu- eller vägkorsning, ungefär en tiondel av olyckorna har skett på gång- och cykelbana/väg och ett mindre antal i cirkulationsplats och på gångbana/trottoar. Se nedan för svårighetsgrad och olyckstyp:

- En dödsolycka – singelolycka på gatu- eller vägsträcka.
- 30 olyckor med allvarligt eller måttligt skadade – två singelolyckor, fyra upphinnandeolyckor, en olycka med avsvängande fordon, en olycka med mötande motorfordon, tre olyckor mellan cykel/moped och motorfordon, tre olyckor mellan fotgängare och motorfordon, 15 singelolyckor med cykel eller till fots och en olycka där två fotgängare kolliderat.
- 83 olyckor med lindrigt skadade – 20 singelolyckor, 13 upphinnandeolyckor, sju olyckor med avsvängande fordon, fem olyckor med korsande motorfordon, två olyckor med mötande motorfordon, fyra olyckor mellan cykel/moped och motorfordon, fyra olyckor mellan fotgängare och motorfordon och 25 singelolyckor med fotgängare, moped eller cyklist samt tre övriga olyckor.

Olyckornas geografiska spridning redovisas i figur 9.



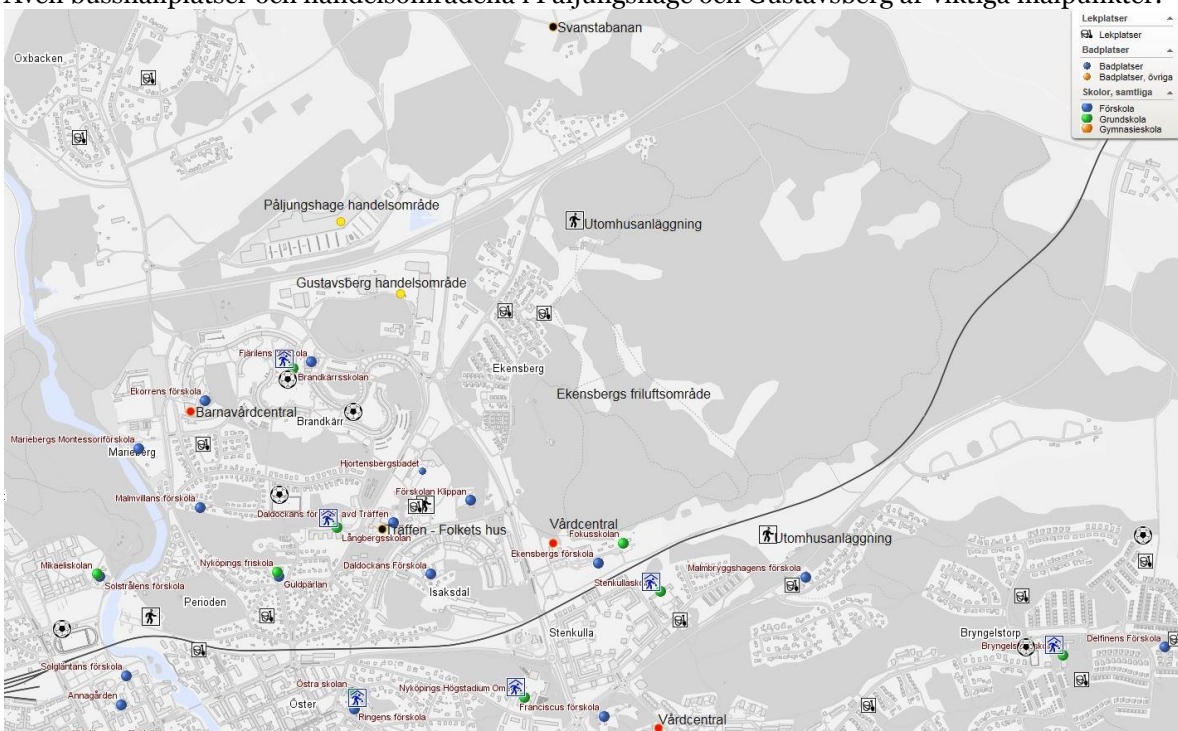


Figur 9 Olyckors lokalisering, uttag från STRADA täcker perioden 2010-2016

Olycksstatistiken sticker inte ut i jämförelse med likande platser i landet. Åtgärder har dessutom genomförts för att minska olyckorna i området under senaste året.

## 5.2.4 Målpunkter

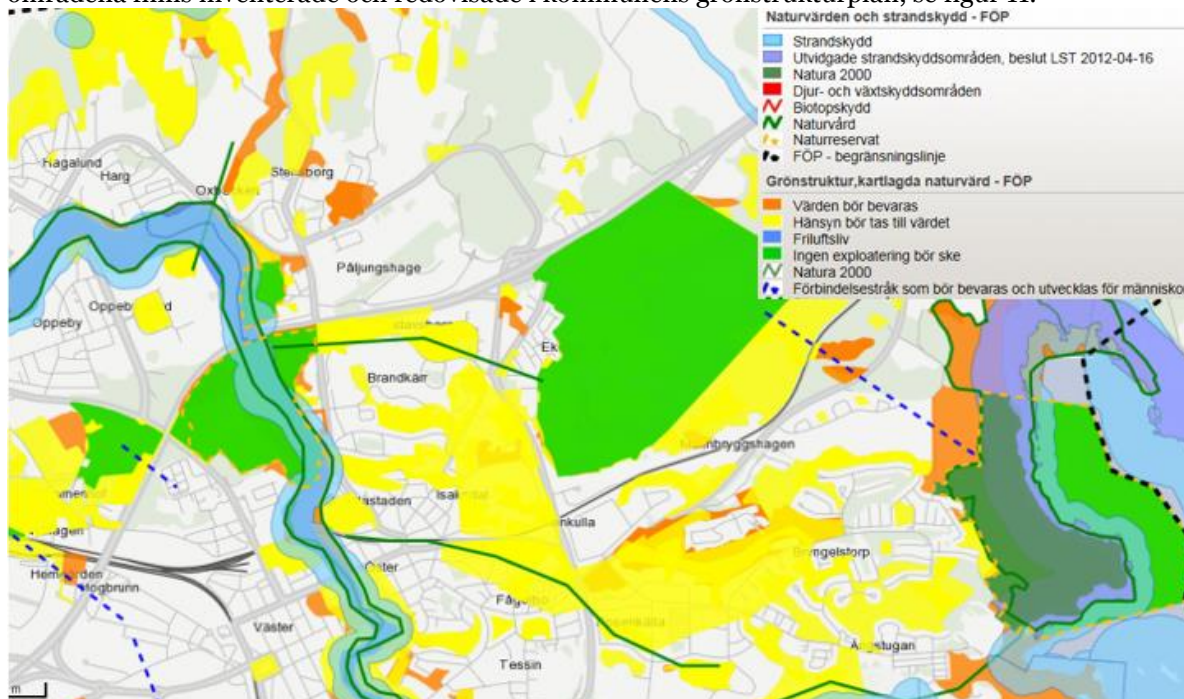
I figur 10 redovisas viktiga målpunkter i området. Målpunkterna omfattar bland annat skolor, träningsanläggningar och badhuset Hjortensbergsbadet, vilket är ett populärt besöksmål i Nyköping. Även busshållplatser och handelsområdena i Påljunghage och Gustavsberg är viktiga målpunkter.



Figur 10 Målpunkter. Källa: Nyköpings kommun, 2017.

## 5.2.5 Natur, kultur och friluftsliv

I Nyköpings kommun finns Natura 2000-områden, naturreservat, biotopskyddade områden samt områden för djur- och växtskydd. Inom utredningsområdet finns, förutom riksintresset för motorvägen E4 och järnvägen, inga utpekade riksintressen för natur, kultur och friluftsliv. Däremot finns ett antal utpekade riksintressen som angränsar till vissa delar av området. De utpekade områdena finns inventerade och redovisade i kommunens gröstrukturplan, se figur 11.



Figur 11 Områden med naturvärden, såsom områden där ingen exploatering ska ske eller med värden samt viktiga förbindelsestråk som ska bevaras. Källa: Grönstrukturplan, Nyköpings kommun, 2017.

Sydväst om området, nära Isaksdal, finns ett kulturmiljövårdsområde och väster om området finns ett friluftslivs- och naturvårdsområde. Öster om området ligger Ekensberg som är ett viktigt rekreativområde med bland annat elljusspår, orienteringsanläggning, skidspår vintertid och olika typer av anordnade aktiviteter så som hundpromenader och stavgång.

## 5.2.6 Miljö och hälsa

Vid nybyggnation ska byggnader och utomhusmiljö anpassas efter de bullerriktvärden som råder. Exempelvis gäller:

- 30 dB(A) ekvivalent ljudnivå inomhus
- 45 dB(A) maximal ljudnivå inomhus nattetid
- 55 dB(A) ekvivalent ljudnivå utomhus (vid fasad)
- 70 dB(A) maximal ljudnivå vid uteplats i anslutning till bostad

Avsteg kan ske vid så kallade kommunikationsnoder eller i centrala Nyköping. I sådana fall kan särskilda åtgärder sättas in för att minimera påverkan av ljudnivån. I området kring östra infarten är det buller på Lennings väg som kan uppfattas som störande, se figur 12.



Figur 12 Karta från vägbullerkartläggning med bullernivåer kring östra infarten i Nyköping.

### 5.3 Funktionsbeskrivning

Funktionsbeskrivning utgår från tidigare utredningar, analyser och strategiska dokument på nationell, regional och kommunal nivå så som exempelvis länstransportplan, översiktsplan och transportstrategi. Dessutom preciseras de mest relevanta funktionsrelaterade problemen och funktionskraven. Detta används även för att vidareutveckla och redovisa sådana åtgärdsområden som har redovisats i tidigare avsnitt.

#### 5.3.1 Tidigare utpekade funktioner i transportsystemet

Väg E4 ingår i det transeuropeiska transportnätet (TEN-T-vägnätet) och är en viktig nationell och europeisk väg som sammankopplar Sverige med kontinenten. Vägen tillhör också det funktionellt prioriterade vägnätet för nationella gods- och persontransporter med stor andel trafik. I ett nationellt perspektiv är det därför viktigt att säkerställa en god och robust framkomlighet.

I ett regionalt perspektiv är framkomligheten på väg E4 prioriterad för att persontransporter och näringslivets transporter ska kunna ta sig till och från regionen. Vägen ingår även som en del av det lokala vägnätet för att ta sig inom Nyköping. Områden på båda sidor av väg E4 i Nyköping har utvecklats med bostäder och handelsområden och vidare utveckling är att vänta.

Väg E4 kommer framöver ha en viktig funktion för att säkerställa nationella resor och transporter. Då det under vissa tider finns risk för köbildning ut på E4:an påverkas trafikflödet, som i sin tur påverkar trafiksäkerhetsaspekter och även framkomligheten på E4:an förbi området samt på omkringliggande regionalt- och statligt vägnät.

Trafikplats Påljungshage är en viktig infart till Nyköping centrum och stadens östra delar samt tillgängliggör stora områden av landsbygden, både norr och öster om centralorten. Via Lennings väg och trafikplats Påljungshage tillgängliggörs E4:an mot Stockholm även från andra områden i centralorten, vid sidan av de som kan ses vara direkt berörda. För fortsatt tillväxt av bostäder och stadsutveckling, i områden som Brandholmen, Tessin och Kungshagen, är Lennings väg och trafikplats Påljungshage delar i ett mycket viktigt tillgängliggörande stråk ur lokalt, regionalt och nationellt perspektiv.

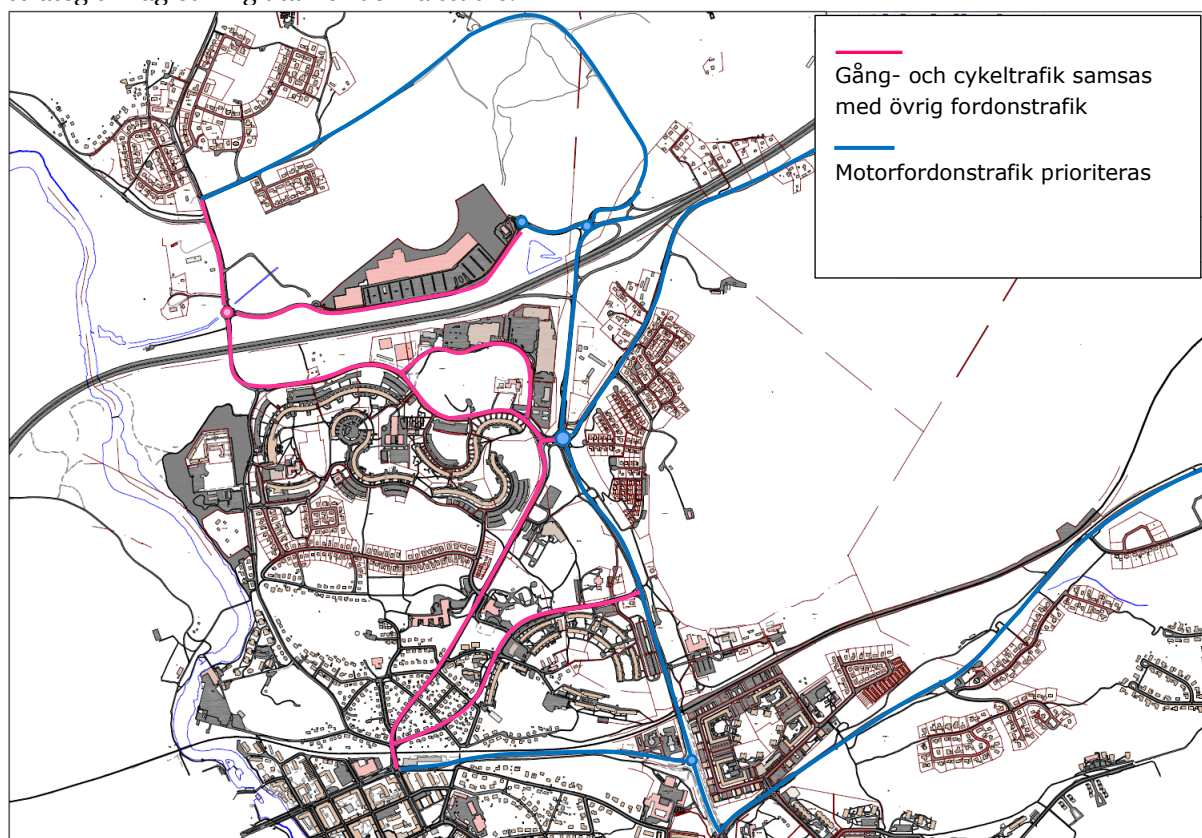
Området runt trafikplats Påljungshage är även högt trafikerat på grund av handelsetableringarna Gustavsberg och Påljungshage. Öster om Påljungshage handelsområde vill kommunen utveckla området ut till Kocksängsvägen för handel, lätt industri, kontor och hotell. Vid Gustavsbergs handelsområde är viss utveckling möjlig men markytan för utveckling är begränsad till dagens ytor.

Något söder om Gustavsberg ligger Brandkärr som är ett stort bostadsområde som byggdes under 1970-talets början. Ytterligare förtätning i anslutning till området pågår och Nyköpingshem har för avsikt att renovera befintligt fastighetsbestånd och utöka fastighetsbeståndet i områdets östra delar.

### 5.3.2 Inom åtgärdsvalsstudien utpekade funktioner

Mot bakgrund av de mål och brister som har identifierats i åtgärdsvalsstudien och på workshop 1 har arbetsgruppen tagit fram en funktionsbeskrivning för den framtida utvecklingen av området runt trafikplats Påljungshage. Vägnetet har delats in i två olika kategorier, se figur 13.

Funktionsbeskrivningen ska utgöra ett stöd vid prioritering mellan olika mål, och därigenom åtgärder, i olika delar av avgränsningsområdet. Funktionskartan nedan är avsedd att peka ut de funktioner som åtgärdsvalsstudien avser att stärka på de olika vägsträckorna. Den är ej avsedd som strategisk vägledning utanför denna studie.



Figur 13. Övergripande funktion för vägarna i området.

Kopplingarna mellan det nationella och det regionala vägnätet ska vara framkomliga och ha tillräcklig kapacitet för att inte sprida eventuella köer. I hela området ska trafiksäkerheten och tryggheten för oskyddade trafikanter vara god. Gående och cyklister ska kunna ta sig till viktiga målpunkter inom området via sammanhängande och tydliga stråk. Kollektivtrafiken ska ges möjlighet till gena stråk med hållplatser som kopplar till gång- och cykelvägnätet. Det ska vara enkelt att nå kollektivtrafiken samt att byta mellan stads- och regional trafik. Området ska även fortsättningsvis ha en god luftkvalitet och bullernivåerna i boendemiljöer ska bibehållas.

På sträckor där motorfordonstrafiken är prioriterad ska köbildning undvikas och konflikter med oskyddade trafikanter utformas så de påverkar vägtrafiken så lite som möjligt samtidigt som utformningen skapar trygghet och säkerhet för de oskyddade trafikanterna. På de sträckor där kollektivtrafiken har huvudstråk ska åtgärderna sträva efter att prioritera denna. Åtgärderna ska även ta höjd för framtida trafikökning.

På sträckor där gång- och cykeltrafik samsas med övrig fordonstrafik ska det finnas ett väl utbyggt gång- och cykelvägnät. Passager ska utformas med hänsyn till säkerhet och trygghet för de oskyddade trafikanterna.

## 6 Alternativa lösningar

I detta kapitel beskrivs förslag på åtgärder som har tagits fram i åtgärdsvalsstudien. Deras effekter och konsekvenser beskrivs. Därefter presenteras åtgärdernas måluppfyllelse i en matris följt av en grov kostnadsbedömning.

### 6.1 Tänkbara åtgärdstyper

Förslag på tänkbara åtgärder har tagits fram på dialogmöte 2 enligt fyrstegsprincipen. Efter dialogmötet har projektets arbetsgrupp bearbetat åtgärderna, sorterat bort de åtgärder som inte bedöms lösa identifierade problem i tillräcklig utsträckning och därefter bedömt återstående åtgärders måluppfyllelse. Åtgärderna har paketerats i 6 paket med fokus på att påverka människors beteenden, öka framkomligheten och kapaciteten i trafiknätet, förbättra trafikföringen inom handelsplatsområdet, utveckla cykel- och gångtrafik, förbättra kollektivtrafiken i området samt underlätta situationen vid extrem högtrafik. Flera av åtgärderna bedöms kunna finansieras och påbörjas på kort till medellång sikt, det vill säga inom cirka 5 respektive 12 år.

I bilaga 2 redovisas de åtgärder som har sorterats bort i ett första skede eller valts bort eftersom de inte bidrar till åtgärdsvalsstudiens mål i tillräcklig utsträckning. En kort motivering ges där till varför arbetsgruppen valt att inte gå vidare med respektive åtgärd.

### 6.2 Förslag på åtgärder och potentiella effekter och konsekvenser

Nedan föreslås ett antal åtgärdspaket för området som är olika detaljerade och konkreta. En samhällsekonomisk beräkning har gjorts på två investeringsåtgärder i paket 2: *Framkomlighet och kapacitet i trafiknätet* för att åtgärderna ska kunna genomföras och komma in i kommunala, regionala och statliga planer. Övriga paket föreslår vidare utredningar av utpekade åtgärder för att kunna definiera val av bästa åtgärd.

#### 6.2.1 Paket 1: Påverkansåtgärder

Trafikverket, regionen och kommunen har en viktig roll i att påverka människors resvanor och styra mot hållbara transporter. Det är viktigt att myndigheterna fortsätter arbeta enligt sina riktlinjer med frågor som rör planering utifrån ett hållbarhetsperspektiv. Till exempel att planering av nya bostadsområden ska utgå från att främja resande med kollektivtrafik, gång- och cykel samt att minska bilberoendet.

#### *Påverka människors trafikbeteende på sikt*

För att skapa en god trafikmiljö, minska bullernivåerna, öka trafiksäkerheten och skapa en god miljö måste människor ändra sina beteenden. Genom att satsa på bland annat informations- och påverkansåtgärder kan behovet av fysiska åtgärder minska samtidigt som trivsel och trygghet i området ökar. Tillsammans med fysiska åtgärder, vilka lägger förutsättningarna i trafikmiljön, kan informations- och påverkansåtgärder styra mot ett hållbart resande.

- I samband med att fysiska åtgärder genomförs i stråket ska informationsinsatser och liknande åtgärder som ämnar styra mot ett hållbart resande tas fram. I de delar som genomförs av kommunen och Trafikverket tillsammans ska informationsinsatserna samordnas.

#### 6.2.2 Paket 2: Framkomlighet och kapacitet i trafiknätet

Dagens vägnät är inte utformat för den trafikmängd som trafikerar området och med tanke på områdets karaktär bedöms det inte som troligt att det kommer ske någon större minskning inom den närmaste framtiden, däremot tyder allt på att trafiken i området kommer att fortsätta öka. I detta paket återfinns åtgärder som kan underlätta trafikflödet i området. Utöver två konkreta

investeringsåtgärder ingår en trafikanalys där en rad olika åtgärder kan jämföras med varandra för att uppnå den bästa kombinationen av åtgärder för det här området. Detaljutformning av de två investeringsåtgärderna kan också utredas vidare i trafikanalysen.

### **Ombyggnationer**

För att underlätta för vägtrafiken och säkerställa framtida kapacitet i området föreslås området runt cirkulationsplats Ekensberg samt norrgående påfart mot E4:an byggas om.

- Korsningspunkten Lennings väg/Svärtavägen utvecklas till en tvåfilig cirkulationsplats. Trafik norrifrån på Lennings väg får fri högersväng mot Brandkärrsvägen. Samtliga ben i cirkulationen ska förses med tillgänglighetsanpassade gång- och cykelpassager.
- Påfart E4:an i norrgående riktning byggs om och kompletteras med, exempelvis, en cirkulation.

Den slutliga utformningen av korsningspunkterna tas fram i samråd med trafikanalysen nedan.

### **Trafikanalys**

För att få ett trafiksystem som håller över tid, både kapacitetsmässigt och ekonomiskt, görs en trafikanalys genom att en trafikmodell av området tas fram. Trafikmodellen används för att analysera vilka faktorer som ger upphov till problemen för att sedan testa olika typer av åtgärder och hur en kombination av åtgärder kan stärka varandra. Analyserna används för att fastställa detaljutformning. Modellen föreslås utgå från en målstyrd planering där kommunen, Trafikverket och regionen tillsammans tydliggör vilka konkreta mål trafiksystemet ska styra mot. Trafikanalyserna ska bland annat undersöka effekterna av:

Olika varianter på detaljutformning av de fysiska åtgärderna:

- Tvåfilig cirkulationsplats i korsningspunkten Lennings väg/Svärtavägen samt fri högersväng mot Brandkärrsvägen.
- Ny cirkulation vid påfart E4:an i norrgående riktning.

Ytterligare åtgärder som kommit upp under åtgärdsvalsstudiens gång:

- Konsekvenser av att enkelrikta Gustavsbergstigen västerut så trafiken mot Lennings väg får åka via Brandkärrsvägen då den ska ut från handelsområdet. Den yta som blir över kan då sammanfogas med befintlig gång- och cykelbana, vilken kan få en bredd på minst 3,5 meter längs hela sträckan.
- Utredda Brandkärrsvägen/Stockholmsvägens koppling mot Lennings väg/Svärtavägen.
- Effekten av att anlägga ett eget körfält – fri högersväng – från Stockholmsvägen och söderut på Lennings väg.
- Justerad geometri på de övriga på- och avfarter till E4:an samt effekter av att behålla nuvarande utformning.
- Möjlighet till kollektivtrafikkörfält längs främst Lennings väg (Påljungshage – Ekensberg) men även längs andra anslutande vägar.
- Möjliggöra snabbare vänstersväng från Stockholmsvägen till Brandkärrsvägen för kollektivtrafiken.
- Justerade korsningsregleringar och hur det kan öka framkomligheten.
- Se över de platser där fotgängare och cyklister korsar huvudvägnätet för att hitta bästa lösningen ur framkomlighets-, trygghets- och trafiksäkerhetsperspektiv.

Trafikanalysen genomförs på hela fokusområdet med detaljerade analyser av korsningar. Fokus ligger på effekter för hela området. Parallellt med trafikanalysen bör effekter av åtgärder enligt paket 1: Påverkansåtgärder analyseras.

### 6.2.3 Paket 3: Handelsområdet

En dialog inleds med handlarna i området med syfte att förbättra trafikmiljön samt för att underlätta för resor med hållbara transportmedel. Handlarnas åtgärder kopplas ihop med kommunala åtgärder för att ge mervärden till området.

Fastighetsägarna och näringsidkarna lägger upp en plan för hur området ska fungera framöver för att få maximalt flöde till butikerna. Hänsyn tas till att gående och cyklister står för ca 30 % av omsättningen. De åtgärder som föreslås genomföras är:

- Skapa tydligare strukturer för bättre rörelser in och ut från parkeringsplatserna och deras anslutning till det allmänna vägnätet.
- Tydliga gångvägar mellan butikernas entréer och anslutningar till hållplatser.
- Premiera cyklister och gående.
- Vädskyddade cykelparkeringar nära entréer (ta höjd för andra typer av cyklar t.ex. lådcyklar).
- Anlägga laddplatser för elbil och elcykel vid handelsområdet (t.ex. snabbbladdning).
- Utveckla tjänster kring pendlarparkering (laddplatser, matleveranser m.m.).
- Se över parkeringsregleringen inom handelsområdet.
- Digital skyltning inom området, som vägleder var lediga parkeringsplatser finns, för att minska söktrafiken.
- Tillsammans med kommunen ser fastighetsägarna över området vid Gustavsbergstigen för att hitta en lösning där transporter inte måste åka över samt backa in vid gång- och cykelvägen när de ska angöra lastplatserna.
- Realtidsinformation inne i köpcentrumet för att underlätta för kollektivtrafikresenärer.

### 6.2.4 Paket 4: Plan för fotgängare och cyklister

Planer för fotgängare och cyklister tas fram för området runt östra infarten till Nyköping. I planerna ingår ett helhetsgrepp runt stråken, både kommunala och statliga samt en utvecklad vägvisning. I samband med trafikförändringar, såsom nya gång- och cykelvägar, cykelpassager m.m. genomförs informationsinsatser med syfte att styra mot gång, cykel och kollektivtrafik, t.ex. tydliga invigningar av nya stråk, ta cykeln-kampanj m.m.

I ett tidigt skede bör en studie av framtida huvudstråk genomföras, detta i samband med trafikanalyserna i paket 2. Syftet med att identifiera huvudstråken i tidigt och i samband med trafikanalysen är att möjliggöra trygga och effektiva passager på rätt ställen i vägnätet.

Nedan listas rekommenderade fokusområden för de planer som tas fram. Utöver dessa fokusområden har en rad mer specifika åtgärder identifierats, dessa återfinns i *bilaga 3: Förslag på åtgärder inom Paket 4*.

#### **Cykelvägvisning**

Kommunens cykelvägvisningsplan bör utvecklas - tänk nytt, exempelvis färgkoda och förtydliga stråk för gång och cykel mot olika målpunkter.

#### **Gena och raka gångstråk och cykelstråk.**

Förstärka befintliga stråk och bygga ihop de länkar som har bristfällig koppling till varandra.

#### **Cykelparkering**

Se över placering och behov samt utöka med vädskyddade cykelställ med möjlighet att låsa fast cykeln.

#### **Belysning**

Se över de platser och sträckor som har sämre belysning och gör en plan för att åtgärda dessa.



### **Drift och underhåll**

Genomför en behovsinventering av mindre underhållsåtgärder som kan utföras på kort sikt för att höja standarden.

#### **6.2.5 Paket 5: Förbättrad kollektivtrafik**

Åtgärdsvalsstudien gör ett medskick till det arbete med översyn av Nyköpings kollektivtrafikplan som pågår. När planen är redo för granskning ska punkterna kontrolleras och noggrant följas upp. I samband med att kollektivtrafikplanen realiserar genomförs ett större mobilitetsarbete.

- Se över möjligheten att införa direktbussar mellan handelsområdet och centrum.
- Se över möjligheten att införa anropsstyrd kollektivtrafik.
- Koppla linjer och hållplatser till omgivande bostadsbebyggelse på ett bättre sätt än idag, något som kan stödja en utökad turtäthet.
- Hitta alternativ till Lennings väg (Påljunghage – Ekensberg) som kollektivtrafikstråk.
- Prioritera de viktiga målpunkterna och ställa resenärsantal mot snabbhet i förslag till kollektivtrafikstråk.
- Skapa noder för att samla alla typer av kollektivtrafik i en eller ett par punkter, även trafikslagsomstigning.
- Förslag på vägvisning till hållplatser för gående.
- Satsa på moderna hållplatsanläggningar med wifi, bullerdämpning, bekväma bänkar, möjlighet att parkera cykeln under tak och annan service.

#### **6.2.6 Paket 6: Vid extrem högtrafik såsom storhelger**

Vid extrem högtrafik kommer ovanstående fysiska åtgärder som rekommenderas att utredas inte att räcka till. En dialog med handlarna om tänkbara åtgärder för att underlätta trafiksituationen i extrem högtrafik initieras därför. Exempel på dessa extra insatser är:

- Längre öppettider och god information om dessa.
- Marknadsför möjligheter till e-handel och den typen av service som gör att kunder inte behöver besöka handelscentrets fysiska lokaler.
- Hemkörningstjänster utvecklas speciellt för dessa tillfällen så att kunderna inte behöver ta bilen till butiken.
- Charterbuss till Påljunghage och Gustavsberg från centrum/större bostadsområden m.m.

### **6.3 Uppskattning av kostnader för alternativen**

En grov kostnadsuppskattning för paketen redovisas i tabell 4-9 nedan. Investeringskostnaderna redovisas även i *bilaga 4 GKI paket 2*, grov kostnadsbedömning (GKI) för paket 2.

Tabell 4 Grov kostnadsuppskattning för paket 1

Åtgärder, paket 1: Påverkansåtgärder	Grov kostnadsuppskattning
Genomföra informations- och påverkans åtgärder som styr mot ett hållbart resande	Ca 200 000 – 400 000 kr
<b>Totalt</b>	<b>Ca 200 000 – 400 000 kr<sup>7</sup></b>

<sup>7</sup> Grov total kostnadsuppskattning för samtliga åtgärder i paket 1.

Tabell 5 Grov kostnadsuppskattning för paket 2

Åtgärder, paket 2: Framkomlighet och kapacitet i trafiknätet	Grov kostnadsuppskattning
Ombyggnation av korsningen Lennings väg/Svärtavägen samt separat högersvängfält mot Brandkärrsvägen	Ca 12 milj. kr <sup>8</sup>
Cirkulation vid påfart E4 norrgående	Ca 6,5 milj. kr
Trafikanalys	Ca 150 000 – 300 000 kr
<b>Totalt</b>	<b>Ca <sup>9</sup> 19 milj. kr</b>

Tabell 6 Grov kostnadsuppskattning för paket 3

Åtgärder, paket 3: Handelsområdet	Grov kostnadsuppskattning
Dialog med handlarna i syfte att förbättra trafikmiljön och underlätta för hållbara transportmedel	Personalresurser
<b>Totalt</b>	<b>Personalkostnader</b>

Tabell 7 Grov kostnadsuppskattning för paket 4

Åtgärder, paket 4: Plan för fotgängare och cyklister	Grov kostnadsuppskattning
Ta fram en plan för hur gena och raka gångstråk och cykelstråk kan uppnås inom området, detta kopplat till paket 2	100 000 – 150 000 kr
Ta fram planer för fotgängare och cyklister i området, fokus på: - Cykelvägvisning - Genå och raka stråk - Cykelparkering - Belysning - Drift och underhåll	200 000 – 500 000 kr
<b>Totalt</b>	<b>Ca 300 000 – 650 000 kr<sup>10</sup></b>

Tabell 8 Grov kostnadsuppskattning för paket 5

Åtgärder, paket 5: Förbättrad kollektivtrafik	Grov kostnadsuppskattning
Medskick till pågående arbete med översyn av Nyköpings kollektivtrafikplan	Personalresurser
<b>Totalt</b>	<b>Personalkostnader</b>

Tabell 9 Grov kostnadsuppskattning för paket 6

Åtgärder, paket 6: Extrem högtrafik så som storhelger	Grov kostnadsuppskattning
Dialog med handlarna	Personalresurser
<b>Totalt</b>	<b>Personalkostnader</b>

<sup>8</sup> Endast dessa åtgärder är medräknade, gäller ej följdkonsekvenser för t.ex. korsningen Stockholmsvägen/Brandkärrsvägen.

<sup>9</sup> Grov total kostnadsuppskattning för samtliga åtgärder i paket 2. Byggherrekostnader och osäkerhetsfaktor ingår inte.

<sup>10</sup> Grov total kostnadsuppskattning för samtliga åtgärder i paket 4.

## 6.4 Utvärdering av alternativen, inkl. måluppfyllelse, riskfrågor, konfliktytor

I tabell 10 redovisas paketen och åtgärdernas måluppfyllelse, det vill säga i vilken utsträckning de skapar förutsättningar för att målen ska kunna uppfyllas. Hög måluppfyllelse visar om det finns grundläggande förutsättningar för att målen ska kunna uppnås, men det visar inte att målet kommer att uppnås. Bedömningen av måluppfyllelse har utgått från fyra nivåer: stor förbättring, liten förbättring, försumbar förändring och försämring. Försumbar förändring (gul markering) används även i de fall då måluppfyllelsen både visar positiv och negativ förändring.

Då många av åtgärderna landat i vidare utredning klassas de som steg 1 enligt 4-stegsprincipen. Genomförandet av åtgärderna och implementering av planerna, vilket målbedömningen förutsätter, kan dock hamna i steg 2-4.

### **Paket 1: Påverkansåtgärder**

Åtgärderna i paket 1 bidrar till ökad hållbarhet i form av ökad andel resor med hållbara transportmedel, att god luftkvalitet och låga bullernivåer i boendemiljöer bibehålls och att transportsystem och markanvändning planeras för att minska behovet av resor samt öka trygghet och social samvaro i området. De steg 1 och 2-åtgärder som paket 1 resulterar i kompletterar framförallt om- och nybyggnadsåtgärder.

### **Paket 2: Framkomlighet och kapacitet i trafiknätet**

Åtgärderna i paket 2 bidrar framförallt till målområdet Trafiksäkerhet och framkomlighet, men även ökad trafiksäkerhet och gena stråk för kollektivtrafiken målområdet hållbarhet. Paket 2 består av två fysiska åtgärder som ger stort avtryck i vägmiljön. Att bygga om korsningen Lennings väg/Svärtavägen till en tvåfilig cirkulationsplats verkar negativt på, framförallt, målet om att transportsystem och markanvändning planeras för att minska behovet av resor samt öka trygghet och social samvaro i området inom målområde Hållbarhet. Den negativa effekten av detta kan mildras beroende på hur korsningen utformas, något som beslutas i samband med trafikanalysen. Om trafikanalysen resulterar i fysiska åtgärder finns möjlighet till förbättringar framförallt inom samtliga målområden, eventuellt med undantag för god luftkvalitet och låga bullernivåer i boendemiljöer.

### **Paket 3: Handelsområdet**

Flera av problemen som kom upp på workshop 1 kan härledas till utformning av den privata fastighetsmarken och handelsverksamheten, främst på Gustavsbergssidan. I paket 3 föreslås en dialog med handlarna för att hjälpa dem lösa problemen inom den egna fastigheten. Detta kan öka andelen resor med hållbara transportmedel och skapa ett mer sammanhängande stråk för fotgängare och cyklister.

### **Paket 4: Plan för fotgängare och cyklister**

Paket 4 siktar mot att ta ett helhetsgrepp på cykelinfrastrukturen i området. Detta bidrar till att öka andel resor med hållbara transportmedel och skapa sammanhängande och tydliga stråk för gående och cyklister, dessutom ökar trafiksäkerheten i konfliktpunkterna. Åtgärderna hjälper också till att bibehålla god luftkvalitet och låga bullernivåer i boendemiljöer och underlättar för att uppnå målet om att transportsystem och markanvändning planeras för att minska behovet av resor samt öka trygghet och social samvaro i området.

### **Paket 5: Förbättrad kollektivtrafik**

Paket 5 siktar mot att påverka det helhetsgrepp av kollektivtrafiken som just nu arbetas fram. Genom att lyfta frågorna för detta område extra i dialog med kollektivtrafikmyndigheten kan gena stråk för kollektivtrafiken uppnås samtidigt som vi även strävar mot en ökad andel resor med hållbara transportmedel, sammanhängande och tydliga stråk för gående och cyklister samt att transportsystem och markanvändning planeras för att minska behovet av resor samt öka trygghet och social samvaro i området.

### **Paket 6: Vid extrem högtrafik såsom storhelger**

Vid storhelger och liknande högtrafik är det redan idag stora problem med framkomlighet och

köbildningar inom området. I paket 6 föreslås en dialog med handlarna som syftar mot att hjälpa dem hitta verktyg för att begränsa och sprida trafiken vid extrem högtrafik. Åtgärden kommer inte öka kapaciteten i vägnäten utan påverkar snarare belastningen varför vi inte ser någon effekt på det målet. Däremot kan andelen resor med hållbara transportmedel öka om åtgärderna som föreslås ingår i dialogen genomförs.

Tabell 10 Förutsättningar för måluppfyllelse för paket 1-6.

Paket	Steg 1-4	Åtgärder	Trafiksäkerhet och framkomlighet	Hållbarhet					
			God kapacitet på anslutningar vid trafikplats Påljunghage samt på angränsande huvudvägnät	Ökad trafiksäkerhet i konfliktpunkter	Ökad andel resor med hållbara transportmedel	Sammanhängande och tydliga stråk för gående och cyklister	Gena stråk för kollektivtrafiken	God luftkvalitet och låga bullernivåer i boendemiljöer bibehålls	Transportsystem och markanvändning planeras för att minska behovet av resor samt öka trygghet och social samvaro i området
1	1/2	Genomföra informations- och påverkans åtgärder som styr mot ett hållbart resande			+			+	+
2	3	Ombyggnation av korsningen Lennings väg/Svärtavägen	++	+	-		+		--
	3	Cirkulation vid påfart E4 norrgående	++	+					
	1	Trafikanalys för att optimera nätet	+	+	+	+	+		+
3	1	Dialog med handlarna för att förbättra trafikmiljö & underlätta för hållbara transportmedel	+		+	+			
4	1	Plan för hur gena och raka gång- och cykelstråk kan uppnås, kopplat till paket 2		+	++	++		+	+
	1	Ta fram planer för fotgängare och cyklister i området		+	++	++		+	+
5	1	Medskick till översyn av Nyköpings kollektivtrafikplan			+	+	++		+
6	1	Dialog med handlarna om tänkbara åtgärder för att underlätta i högtrafik			+				

God kapacitet på anslutningar vid trafikplats Påljunghage samt på angränsande huvudvägnät uppnås endast genom paket 2, paket 3 har tendenser att påverka i riktning mot målet men når inte riktigt ända fram.

Ökad trafiksäkerhet i konfliktpunkter uppnås främst genom paket 2 men även paket 4 har positiv påverkan, främst för fotgängare och cyklisters säkerhet.

Ökad andel resor med hållbara transportmedel påverkas positivt av samtliga paket men ombyggnationen av korsningen Lennings väg/Svärtavägen riskerar att få negativa konsekvenser

genom att underlätta för vägtrafik på bekostnad av fotgängare och cyklister som nu får längre omvägar runt korsningspunkten.

Sammanhängande och tydliga stråk för gående och cyklister uppnås främst genom cykelplanen i paket 4 men även genom det föreslagna medskicket till kollektivtrafikplanen i paket 5, dialogen med handlarna om disponering av deras ytor i paket 3 och trafikanalyserna i paket 2.

Gena stråk för kollektivtrafiken påverkas mest av medskicket till översynen av kollektivtrafikplanen i paket 5 men även ombyggnationen av korsningen Lennings väg/Svärtavägen och trafikanalyserna bidrar positivt till måluppfyllelsen.

God luftkvalitet och låga bullernivåer i boendemiljöer bibehålls genom att vi påverkar människors resmönster i paket 1 men även genom att ta fram (och implementera) en cykelplan i paket 4. Att detta mål är svårt att påverka beror till viss del på att bostäderna ligger i utkanten av vårt fokusområde.

Transportsystem och markanvändning planeras för att minska behovet av resor samt öka trygghet och social samvaro i området påverkas positivt genom att vi påverkar människors resmönster i paket 1, tar fram planer för fotgängare och cyklister samt förbättrar underhållet i paket 4 och lyfter området i den pågående kollektivtrafiköversynen i paket 5. Att använda marken på rätt sätt, så vi får ut så mycket som möjligt av den, är också en viktig del av måluppfyllelsen. Där hjälper trafikanalysen i paket 2 till att hitta de bästa lösningarna för trafiksystemet. Ombyggnationen av cirkulationsplatsen Lennings väg/Svärtavägen ger dock negativ effekt på målet genom att kräva mer markyta och skapa ett gaturum där skalan är mer anpassad för bilen än för de oskyddade trafikanterna.

## 6.5 Samlad effektbedömning

En samlad effektbedömning (SEB) har gjorts för investeringsobjekten, det vill säga ombyggnation av korsningen Lennings väg/Svärtavägen och ny cirkulationsplats vid norrgående påfart på E4:an i paket 2. För framtagande av SEBen användes Trafikverkets wordmall som innebär en enklare variant av SEB där åtgärderna analyseras utifrån de nationella målen och fördelningsaspekter. Ingen siffra sätts på åtgärdens eventuella lönsamhet (NNK). Den samlade effektbedömningen finns i *bilaga 5, SEB paket 2*.

## 7 Förslag till inriktning och rekommenderade åtgärder

I detta kapitel presenteras och motiveras de paket och åtgärder som projektets arbetsgrupp rekommenderar respektive inte rekommenderar. Ett förslag på övergripande ansvarsfördelning och tidplan redovisas. Kapitlet avslutas med rekommendationer till fortsatt arbete.

### 7.1 Beskrivning av övergripande inriktning och rekommenderade åtgärder

Åtgärderna i studiens sex paket har tagits fram enligt fyrstegsprincipen mot bakgrund av de brister som pekas ut för området, både i tidigare utredningar, via arbetsgruppen och genom de brister och behov som har identifierat i samband med workshop 1. Åtgärderna är framtagna i enlighet med den framtida utvecklingen området som beskrivs i funktionsbeskrivningen (se avsnitt 5.3).

Föreslagna åtgärder har bedömts avseende måluppfyllelse och effekter. Analysen av åtgärder visar att paket 1 bidrar till måluppfyllelse för flera av studiens uppsatta mål. Paket 1 ger i sig själv inga stora effekter men kan, tillsammans med exempelvis fysiska åtgärder och väl genomtänkta kampanjer, öka den upplevda attraktiviteten hos hållbara transportmedel och på så sätt minska efterfrågan på bilresor.

Analysen av åtgärder visar att paket 2 bidrar starkt till att förbättra framkomligheten för vägtrafiken i området. Genom att öka kapaciteten i korsningspunkterna minskar risken för köspridning ut på motorvägen. Exakt hur stor positiv påverkan de får beror dels på detaljutformningen och dels på vilka kompletterande åtgärder som genomförs. Detta analyseras lämpligast i den föreslagna trafikmodellen som också ingår i paket 2. Trafikanalysen kan även hjälpa till att bedöma möjligheter att begränsa de negativa effekterna på områdets markanvändning, trygghet och sociala samvaro.

Analysen av åtgärder visar att paket 3 har svag positiv påverkan på flera av studiens målområden. Genom att påverka fastighetsägarna att göra förändringar inom sitt eget område kan tydlighet och trafiksäkerhet för fotgängare och cyklister öka. Ytorna kan struktureras på ett sätt som inbjuder till hållbara transportlösningar samtidigt som flödet in- och ut från området ökar för bilister. Trafikmodellen i paket 2 kan användas som verktyg för att hitta bra lösningar även i anslutning till handelsområdet.

Analysen av åtgärder visar att paket 4 har stora möjligheter att påverka målen om ökad andel hållbara transporter och ett sammanhängande och tydligt stråk för fotgängare och cyklister i stor utsträckning. Genom att förtydliga och förbättra underhållet av befintligt system ökar trygghet och attraktivitet i väntan på att fysiska förändringar ska planeras och genomföras. Även här kan trafikmodellen i paket 2 vara till hjälp för att avgöra vilka stråk och passager som ska prioriteras.

Analysen av åtgärder visar att paket 5 har stora möjligheter att påverka målet om raka och gena stråk för kollektivtrafiken och samtidigt öka andel resor med hållbara transportmedel och bidra till sammanhängande och tydliga stråk för gående och cyklister. Genom att lyfta åtgärdsvalsstudien som ett extra viktigt fokusområde gentemot den pågående kollektivtrafikplanen kan åtgärderna komma att ske relativt snart under förutsättning att kollektivtrafikplanens arbete drivs framåt och förankras väl politiskt.

Analysen av åtgärder visar att paket 6 kan hjälpa till att underlätta belastningen på trafikinätet under extrem högtrafik. Paketet i sig har ingen stor måluppfyllelse men bidrar till att öka andelen resor med hållbara transportmedel, eller bidra till att det inte blir några resor alls, under storhelger.

Då samtliga paket kompletterar varandra och strävar mot att olika mål och funktioner uppfylls är arbetsgruppens rekommendation att gå vidare med samtliga paket. För att uppnå god måluppfyllelse krävs att vi även gör steg 3 åtgärder då steg 1 och 2 åtgärder inte kommer lösa de kartlagda bristerna.

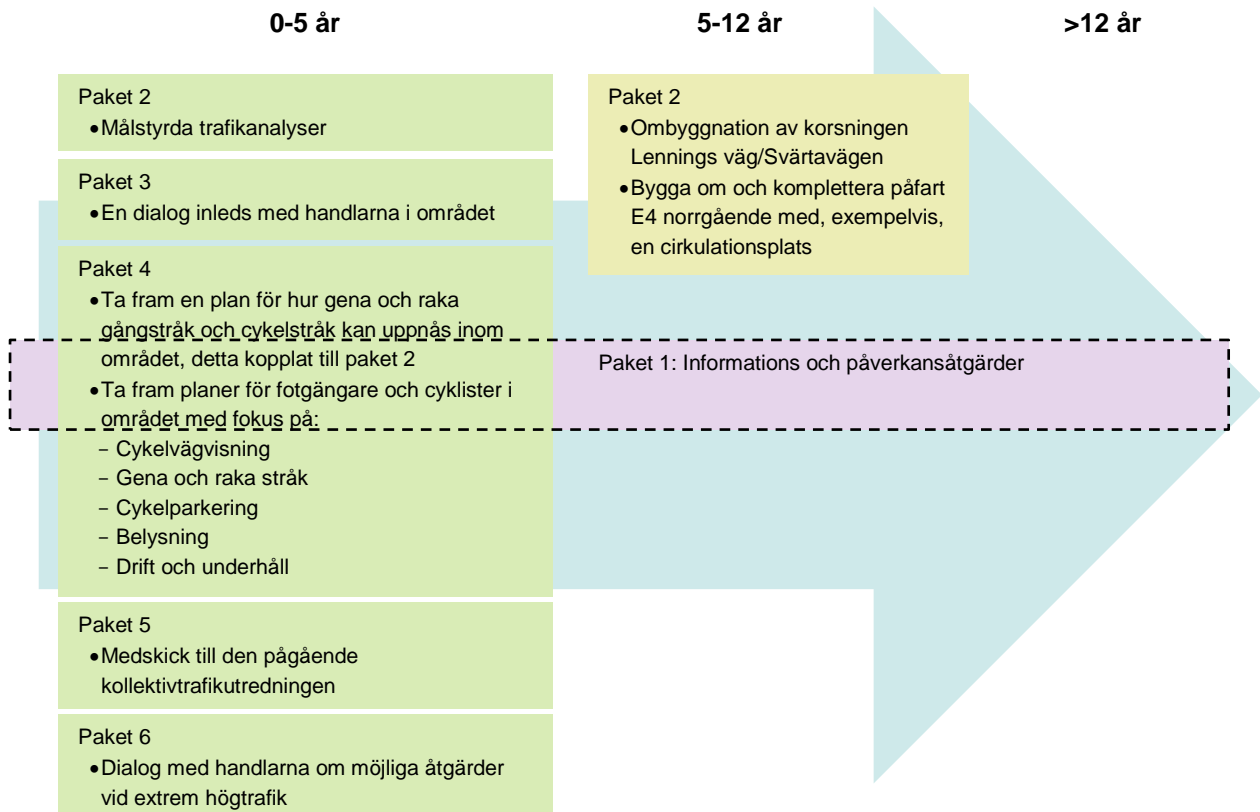
Paketen bidrar sammantaget till att öka kapaciteten, höja trafiksäkerheten, öka andelen resor med hållbara transportmedel, skapa tydliga och sammanhängande stråk för fotgängare och cyklister, möjliggöra gena stråk för kollektivtrafiken, skapa förutsättningar för att låga bullernivåer och god luftkvalitet i boendemiljöer bibehålls samt verkar för att transportsystem och markanvändning planeras för att minska behovet av resor samt öka trygghet och social samvaro i området.

De rekommenderade paketen innehåller följande åtgärder:

- Paket 1
  - Genomföra informations- och påverkansåtgärder.
- Paket 2
  - Ombyggnation av korsningen Lennings väg/Svärtavägen till en tvåfilig cirkulationsplats med separat högersvängfält för mot Brandkärrsvägen
  - Bygga om och komplettera påfart E4 norrgående med, exempelvis, en cirkulationsplats
  - Genomföra en målstyrd trafikanalys som hanterar olika typer av alternativ lösningar för trafiksystemet i området. Trafikanalysen genomförs på hela fokusområdet med detaljerade analyser av korsningar.
- Paket 3
  - Dialog med handlarna om möjliga åtgärder för att underlätta trafikflöden inom deras fastigheter
- Paket 4
  - Ta fram en plan för hur gena och raka gångstråk och cykelstråk kan uppnås inom området, detta kopplat till paket 2
  - Ta fram planer för fotgängare och cyklister i området med fokus på
    - Cykelvägvisning
    - Gena och raka stråk
    - Cykelparkering
    - Belysning
    - Drift och underhåll
- Paket 5
  - Extra dialog med kollektivtrafikmyndigheten i det pågående arbetet med översyn av Nyköpings kollektivtrafikplan utifrån förslagen från ÅVS:en för att lyfta områdets förutsättningar och behov
- Paket 6
  - Dialog med handlarna om möjliga åtgärder för att underlätta trafiksystemet under extrem högtrafik så som storhelger

## 7.2 Förslag till övergripande tidplan och ansvarsfördelning

Arbetsgruppen har tagit fram ett förslag på övergripande tidplan för genomförande av rekommenderade åtgärder, se figur 14. Tidplanen visar arbetsgruppens förslag på prioritering. Tidplanen avser finansiering och påbörjande av åtgärd, bedömningen är att investeringsåtgärderna i paket 2 måste föregås av en vägplan. Samtliga åtgärder bedöms kunna påbörjas inom kort respektive medellång sikt.



Figur 14 Förslag på övergripande tidplan för genomförande av åtgärder, paket 1 påbörjas tidigt och pågår under hela utbyggnadsprocessen.

Det finns risk att de fysiska åtgärderna inte kommer hinna genomföras innan den planerade ombyggnationen av Brunnsgränd. Detta gör att andra åtgärder så som beteendepåverkan, drift och underhåll av cykelvägar och dialogen med handlarna är extra viktiga att genomföra i ett tidigt skede. Anledningen till att åtgärder troligtvis inte kommer hinna genomföras är den lagstadgade planprocessen för fysiska åtgärder inom trafikverkets vägområden vilket innebär det att efter trafikanalysen, innan vägnätet kan förändras, måste genomföras en vägplan. Den normala handläggningstiden för en vägplan är minst 2-3 år.

De utredningsåtgärder som rekommenderas föreslås genomföras i samråd med den målstyrda trafikanalysen så effekter och konsekvenser av exempelvis cykel- och kollektivtrafikåtgärder kan fångas upp även där. Trafikverket och kommunen bör, tillsammans med regionen, enas om vilka ingångsvärden analysen ska ha och vilka åtgärder som ska analyseras utöver de som listas i paket 2.

Då trafikanalysen är klar bör de åtgärder som påverkar Trafikverkets vägar genomföras i samma vägplan som den för korsningen Lennings väg/Svärtavägen och E4:ans påfart norrgående. De åtgärder som faller på Nyköpings kommun bör samordnas med dessa och planeras för att minimera störningar på trafiken under byggtiden.



De åtgärder som identifieras för cykel- och gångtrafiken i de kommande planerna bör samordnas med det pågående cykelarbetet inom kommunen, tillsammans kan de två projekten stärka varandra och kostnaderna för utredningar hållas nere.

Arbetsgruppens förslag på övergripande ansvarsfördelning för genomförande, finansiering och ägarskap/förvaltning redovisas i tabell 11.

Tabell 11 Förslag på övergripande ansvarsfördelning.

	Åtgärder	Genomförande	Finansiering	Ägare/förvaltare
Paket 1	Genomföra informations- och påverkansåtgärder som styr mot ett hållbart resande	Nyköpings kommun, gemensamt med Trafikverket i byggskedet	Nyköpings kommun, gemensamt med Trafikverket i byggskedet	Nyköpings kommun, gemensamt med Trafikverket i byggskedet
Paket 2	Ombyggnation av korsningen Lennings väg/Svärtavägen	Trafikverket (vägplan) tillsammans med Nyköpings kommun	Trafikverket tillsammans med Nyköpings kommun	Trafikverket, Nyköpings kommun äger två av de anslutande vägarna
	Cirkulation vid påfart E4 norrgående	Trafikverket	Trafikverket	Trafikverket
	Trafikanalyser för att optimera nätet	Nyköpings kommun	Trafikverket och Nyköpings kommun <sup>11</sup>	Trafikverket och Nyköpings kommun
Paket 3	Dialog med handlarna i syfte att förbättra trafikmiljön och underlätta för hållbara transportmedel	Nyköpings kommun	Nyköpings kommun (personal)	Nyköpings kommun och handlarna
Paket 4	Ta fram en plan för hur gena och raka gångstråk och cykelstråk kan uppnås inom området, detta kopplat till paket 2	Nyköpings kommun i samråd med Trafikverket	Nyköpings kommun	Nyköpings kommun
	Ta fram planer för fotgängare och cyklister i området med fokus på <ul style="list-style-type: none"> <li>– Cykelvägvisning</li> <li>– Gena och raka stråk</li> <li>– Cykelparkering</li> <li>– Belysning</li> <li>– Drift och underhåll</li> </ul>	Nyköpings kommun i samråd med Trafikverket	Nyköpings kommun	Nyköpings kommun
Paket 5	Medskick översyn av Nyköpings kollektivtrafikplan	Nyköpings kommun	Nyköpings kommun (personal)	Nyköpings kommun och Sörmlandstrafiken
Paket 6	Dialog med handlarna om tänkbara åtgärder för att underlätta trafiksituationen i högtrafik	Nyköpings kommun	Nyköpings kommun (personal)	Nyköpings kommun och handlarna

<sup>11</sup> Finansiering söks via länstransportplanen

### 7.3 Rekommendation till fortsatt arbete

Efter att åtgärdsvalsstudien är avslutad tar respektive organisation ställning till om och hur de åtgärder som de ansvarar för ska hanteras. De åtgärder som rekommenderas i åtgärdsvalsstudien och som berör det statliga vägnätet kommer att hanteras i Trafikverkets årliga genomförandeprocess. I den processen vägs de åtgärder som rekommenderas i denna åtgärdsvalsstudie mot åtgärder i andra studier i länet. De åtgärder som Nyköpings kommun ansvarar för kommer att utredas vidare och vägas mot övriga behov inom kommunen.

Kommunen kommer efter åtgärdsvalsstudiens slutförande presentera arbetet för politiken. Detta förväntas ske under första kvartalet av 2018. Regionförbundet Sörmland kommer använda sig av sin beredningsgrupp för att bekräfta åtgärdsvalsstudiens status och få in åtgärderna i den regionala planen. Trafikverket kommer internt göra ett ställningstagande om hur de ska jobba framåt. Föreslagna åtgärder kan komma att beröra både regional länsplan och finanser i nationell plan samt kommunal investeringsplan.

Denna åtgärdsvalsstudie är ett underlag för en fortsatt dialog och vidare överenskommelse mellan Regionförbundet Sörmland, Trafikverket och Nyköpings kommun. Steget därefter är att starta en formell planeringsprocess med vägplan och eventuella detaljplaner för föreslagna åtgärder.

Studien kan också vara en del i ett underlag för en kommunal ansökan om statlig medfinansiering av åtgärder på kommunalt vägnät via Länstransportplanen.

För att kunna komma framåt krävs att parterna fortsätter samarbeta i fortsatta planeringsskeden, vilket bland annat innefattar finansiering av trafikanalys samt överenskommelse gällande val av den trafikmodell som ska användas i analyserna, planläggning och genomförande av föreslagna åtgärder.

## 8 Referenser

### 8.1 Elektroniska källor

Regionförbundet Sörmland, 2017. Sörmlandsstrategin 2020. Tillgänglig på:  
<http://region.sormland.se/soermlandsstrategin-2020/>

Nationella olycksdatabasen STRADA, 2017, Tillgänglig på:  
<https://strada.transportstyrelsen.se/stradauttag/logon/logon?url=https://strada.transportstyrelsen.se/stradauttag/> (kräver godkänd användares inloggning).

Nationell Vägdatabas (NVDB), 2017. NVDB på webb. Tillgänglig på:  
<https://nvdb2012.trafikverket.se/SeTransportnatverket> hämtad 2017-04-03

Nyköpings kommun, kommunkartan, 2017, tillgänglig på: <https://kartor.nykoping.se/spatialmap?>

### 8.2 Rapporter

M4Traffic, 2013, PM FÖP Trafikanalyser.

Nyköpings kommun, 2010-03-09, *Grönstrukturplan Antagande*.

Nyköpings kommun, 2013. *Översiktsplan för Nyköpings kommun*. Hämtad 2017-10-18 och finns tillgänglig på:

[http://nykoping.se/Global/Dokument/Bo\\_bygga\\_o\\_miljo/Stadsplanering\\_och\\_byggprojekt/Oversiktsplanering/Ny%20Op%202013/%c3%96versiktsplan%20of%c3%b6r%20Nyk%c3%b6pings%20kommun,%20textdokument\\_komprimerad\\_f%c3%b6r\\_webben.pdf](http://nykoping.se/Global/Dokument/Bo_bygga_o_miljo/Stadsplanering_och_byggprojekt/Oversiktsplanering/Ny%20Op%202013/%c3%96versiktsplan%20of%c3%b6r%20Nyk%c3%b6pings%20kommun,%20textdokument_komprimerad_f%c3%b6r_webben.pdf)

Nyköpings kommun, 2013a. *Fördjupad översiktsplan för Nyköpings kommun och Skausta*. Hämtad 2017-10-18 och finns tillgänglig på:

[http://nykoping.se/Global/Dokument/Bo\\_bygga\\_o\\_miljo/Stadsplanering\\_och\\_byggprojekt/Oversiktsplanering/F%c3%96P\\_Nyk%c3%b6pings%20t%C3%A4rtort/F%c3%96P%20Nyk%c3%b6ping.pdf](http://nykoping.se/Global/Dokument/Bo_bygga_o_miljo/Stadsplanering_och_byggprojekt/Oversiktsplanering/F%c3%96P_Nyk%c3%b6pings%20t%C3%A4rtort/F%c3%96P%20Nyk%c3%b6ping.pdf)

Nyköpings kommun, 2015. *Transportstrategi för Nyköpings tätort och Skausta*. Hämtad 2017-10-18 och finns tillgänglig på:

[https://nykoping.se/Global/Dokument/Kommun\\_o\\_politik/Styrdokument/Bo,%20bygga%20och%20trafik/Transportstrategi%20of%C3%B6r%20Nyk%C3%B6pings%20t%C3%A4rtort%20och%20Skausta.pdf](https://nykoping.se/Global/Dokument/Kommun_o_politik/Styrdokument/Bo,%20bygga%20och%20trafik/Transportstrategi%20of%C3%B6r%20Nyk%C3%B6pings%20t%C3%A4rtort%20och%20Skausta.pdf)

Regionförbundet Sörmland, 2013. Regional plan för transportinfrastruktur i Sörmland 2014-2025.

Regionförbundet Sörmland, 2015. Hållbart resande i Sörmland.

Trafikverket, 2014, Förenklad åtgärdsvalsstudie väg E4 Tpl Nyköping.

### 8.3 Muntliga källor

Fackförbundet Transport, möte i transports lokaler vid Tingshusplatsen, Nyköping, 2017-03-07.

# Bilagor

Bilaga 1: Identifierade brister från workshop 1

Bilaga 2: Bortsorterade åtgärder

Bilaga 3: Förslag på åtgärder inom paket 4 Plan för fotgängare och cyklister

Bilaga 4: GKI paket 2

Bilaga 5: SEB paket 2

## Kvalitetsgranskning

Genomförd:	Ja <input checked="" type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/> Datum: 2018-01-10
Utförd av:	Heléne Bermell

.....  
2018-01-10 Heléne Bermell, kvalitetsgranskare

## Avslut av studie

.....  
2018-01-15 Catrin Klauninger, utredare

.....  
Godkänt – 2018-02-01 Per Ahlenius, chef enhet utredning, Trafikverket Region Öst



Trafikverket: Box 810, 781 87 Borlänge  
Telefon: 0771-921 921. Texttelefon: 010-123 50 00.

[www.trafikverket.se](http://www.trafikverket.se)

# Bilaga 1 Identifierade brister från workshop 1

Sammanställning av workshop 1, 2017-02-08

## Brister

### Östra infarten och huvudvägnätet

- Utformningen på östra infarten anses vara otydlig och beror delvis på att det är ett tvåfiligt körfält, samtidigt som detta även uppskattas. Otydligheten har dock medfört att vissa kör i fel körriktning.
- Trafikflödet behöver vara jämnt fördelat för att minska riskerna att räddningstjänsten fastnar i köer. I rusningstrafik, speciellt runt 17-snåret, är trafikflödet som värst med mest trängsel.
- Det blir köbildning på körsträckan ut på E4:an på grund av en kort avfart söderut, vilket upplevs som trafikfarligt. Påfarten är även brant och upplevs ha skymd sikt. Bilister hinner inte accelerera upp till den hastighet som är satt på vägen. Detta skapar framkomlighetsproblem för ambulansen, där varje sekund räknas. Cirkulationsplatsen vid E4:an ligger även den i skymt läge och upplevs därför riskfylld.
- Brunngatan pekas ut som viktig väg i området. Då Brunngatan stängs av för ombyggnation innebär det vänstersväng ut från Stockholmsvägen, vilket ur trafiksäkerhetsvinkel inte är bra.

### Gång- och cykelstråk

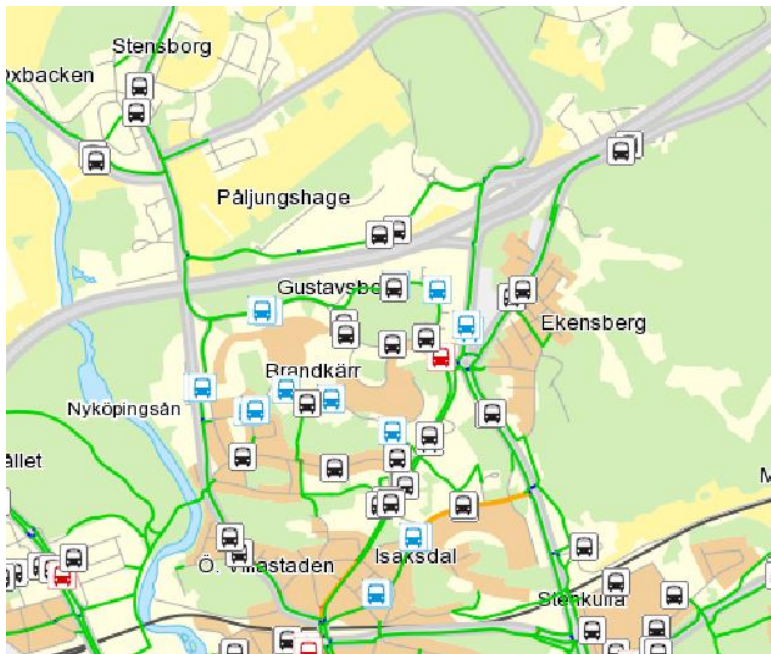
- Överlag är det dålig belysning i området och oskyddade trafikanter syns därför inte. Ex belysning vid bron och vid cirkulationsplatsen intill Circle K anses trafiksituationen vara särskilt utsatt.
- Det finns inga tydliga kopplingar mellan öst och väst om E4:an, vilket gör att fotgängare genar över E4:an. Detta upplevs som otryggt och osäkert.
- Utformningen i området upplevs prioritera bilar framför gående och cyklister. Tillgängligheten i området känns undermålig med dåliga länkar till olika områden. Svärtavägen och cykelväg till NOK-stugan pekas ut som vägar med dåliga cykelmöjligheter på grund av dålig belysning och utformning.
- Underhållet på de gång- och cykelvägar som finns i området är bristfällig med sand och grus som kan punktera cykeldäck. Utformningen på gång- och cykelväg och underhållet skiljer sig även åt där kommunal väg möter en enskild väg, vilket det gör på flera ställen i området. I och med detta påverkas både tillgängligheten och framkomligheten för gående och cyklister.
- Cykelparkering intill handelsplatser finns inte eller är dåligt utformad. Det saknas också cykelluftspumpar i området. För att cyklismen ska stärkas måste parkering prioriteras nära entréerna, annars blir bilen det givna transportslaget. Även utformningen på cykelparkering är viktig, såsom väderskyddad parkering, belysning och cykelställ som cykeln kan låsas fast i.
- Gång- och cykelvägen till handelsplatserna slutar också oftast vid parkeringen, vilket också skapar otydliga cykelstråk till entréerna. Det saknas även bra skyltning i området för gång- och cykeltrafikanter, det vill säga vart olika målpunkter är lokaliserade och vägen dit.
- Idag finns många upptrampade stigar i området där fotgängare rör sig. Dessa saknar alltså gångbana och belysning, vilket gör att det känns otryggt när det är

mörkt på vissa ställen. Underlaget är heller inte optimalt då dessa gångstråk saknar gångbana, speciellt under vintertid.

- Trafiksignalerna vid Stenkulla ger bara grönt för det trafikslag som tryckt på knappen, dvs trycker du på cykelsymbolen blir det bara grönt för cykeln och vice versa. Bilister ser inte cykeltrafikljusen utan bara de för fotgängare, vilka kan lysa röda även om cyklisten har grönt.
- Från avfarten E4 kommer bilister i hög hastighet, vilket gör det desto viktigare med tydliga passager för oskyddade trafikanter. Omvänt så uppfattar bilisterna det som att cyklisterna cyklar för fort. Utformningen av naturliga fartsänkningar för alla trafikslag saknas.
- Fotgängare genar mellan västra och östra sidan av Lenningsväg vid den nyanlagda busshållplatsen precis norr om järnvägsbron. Detta ger upphov till olycksrisk för oskyddade trafikanter samt upphinnandeolyckor mellan bromsande fordon.

### Kollektivtrafik

- Kollektivtrafiken, i detta fall buss, färdas i ett krokigt kollektivtrafikstråk, som påverkar resetiderna. På grund av detta blir det heller inte tydligt för resenärer vart bussen tar vägen. Många stopp gör att kollektivtrafiken tappar resenärer, se figur 1. Även i korsningarna saknas bussprioritering och tidsplaneringen för kollektivtrafiken blir svår att beräkna.



Figur: Busshållplatser i området<sup>1</sup>.

- Generellt är det framkomlighetsproblem för kollektivtrafiken under storhelger då det är mycket biltrafik i området. På helgerna är det även få avgångar till omkringliggande orter, vilket gör det svårt för ungdomar och personer utan körkort att nå området.
- Bussarna skapar buller i området och saknar naturliga hastighetssänkningar för att få ned bullernivåerna där det är mest utsatt. Vägunderlaget erhåller god standard, dock skiljer underhållet sig åt mellan privat och kommunal mark. För

<sup>1</sup> Nyköping Kommunkarta. Bild hämtad från: <http://kartor.nykoping.se/cbkort?>



kollektivtrafiken är det viktigt att exempelvis snöröjning och saltning är av god standard längs hela stråket för att inte påverka framkomligheten.

- Linje två korsar en cykelväg för att nå till busshållplatsen. Detta innebär att bussen blir omkörd både på vänster och höger sida, vilket är trafikfarligt. Busschauffören har dålig uppsikt över cyklisterna.

### **Handelsplatser och logistik**

- I och med att handelsplatserna erbjuder stora produkter prioriteras bilen som färdmedel då det är detta kunderna behöver för att kunna frakta hem sina varor. Bilparkering har därför prioriterats intill handeln. Dock finns det inte tillräckligt med parkering för rörelsehindrade.
- Skyltningen från E4:an anses vara bristfällig. Tydliga hänvisningar till Nyköpings stadskärna saknas. Även skyltning på vart parkering finns i handelsområdet.
- Det anses vara för få parkeringsplatser intill ICA, särskilt på storhelger. Lenningsväg som leder mot ICA har en bra infart. Dock anses utfarten vara knepig för bilister och även logistikmässigt. Lastkajer nära vägen gör att varutransporter fastnar i köer. Transporterna i Gustavsbergsområdet är inte hänvisade till en speciell plats, utan angör byggnaderna från olika håll. Tydligheten kring detta måste förbättras.
- Gustavsberg anses inte vara lika bra byggt som Påljungshage. Tung trafik, trånga passager och parkeringar. Dock kan den privata ägaren göra mycket åt situationen.
- Ionertrafiken i handelsområdena är otydlig och skapar konflikter mellan fordon på väg in och ut ur området samt mellan fordon som kommer från olika håll på parkeringsytorna.

## **Vad fungerar idag?**

På workshop 1 beskrev deltagarna vad de anser är positivt och fungerar i området kring östra infarten. Sopsaltningen på cykelvägarna i området lyftes fram som en välfungerande funktion. Gång- och cykelvägen till området där handelsladorna Coop och ICA är lokaliserade lyftes fram som särskilt bra. Vidare knyts kvarteren i Brandkärr ihop av gångstråk, vilket anses vara bra i ett socioekonomiskt perspektiv. Tillgängligheten i området uppfattades som god med fungerande kollektivtrafik, där hållplatslägena ligger nära målpunkter i området. Det är också bra att gång- och cykelvägarna leder till hållplatserna. Påljunghage pekades ut som ett område som fungerar väl för transporter för exempelvis bil och släp, vilket beror på gatunätets utformning.

## **Östra infarten och huvudvägnätet**

Det fungerar bättre i cirkulationsplatsen vid Gustavsbergssidan. Denna kan även användas för att slippa vänstersväng då bilister kommer från Påljunghage och ska mot Stockholm. Två filer på påfarten till E4:an gör att flödet blir bättre.

## **Gång- och cykelstråk**

Cykelstråket till Sjösa är upplyst, vilket stärker trygghetsaspekten och cyklister känner sig sedda. Sopsaltningen på cykelvägarna fungerar generellt väl. I Brandkärr knyts kvarteren ihop av gångstråk, vilket är bra i ett socioekonomiskt perspektiv. Gång- och cykelvägen till området där Coop och ICA är lokaliserade lyfts som extra bra.

## **Kollektivtrafik**

Hållplatslägena anses vara bra i området med hög tillgänglighet och ligger nära målpunkter i området. Det är bra gång- och cykelmöjligheter till- och från hållplatserna.

## **Handelsplatser och logistik**

Intill handelsplatserna är det stora ytor för parkering samt väl tilltagna ytor för lastbil och biltrafik. Parkeringarna för rörelsehindrade är rätt placerade intill entréerna. Påljunghage pekas ut som ett område som fungerar väl för transporter för exempelvis bil och släp. Det uppfattas som att trafikflödet är bra, vilket delvis beror på att det inte är enkelriktat. Trafikseparation skapar trygghet i området. Lennings väg fungerar också bra.

## Bilaga 2: Bortsorterade åtgärder

Samtliga åtgärder som framkommit på workshop 2 och i arbetsgruppen har tagits om hand i det fortsatta arbetet. Samtliga åtgärder har dock inte varit aktuella att gå vidare med utan de har efterhand sorterats bort av lika anledningar. De bortsorterade åtgärderna listas nedan tillsammans med en kommentar som motiverar varför vi valt att inte gå vidare med respektive åtgärd.

Bortsorterad åtgärd	Motivering
Flytta näringsidkarna i Gustavsberg (ICA Maxi, Coop m.m.) till Påljunghage.	<ul style="list-style-type: none"> <li>I förhållande till de boende i Brandkärr har Coop och ICA ett bra läge. 30 % av omsättningen kommer från kunder som går eller cyklar till området.</li> <li>Kommunen uttrycker i sin ÖP att handelsplatsen ska vara kvar.</li> </ul>
Utveckla pendelparkeringar samt tjänsteutbud kring dessa.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Pendelparkeringar finns redan och bör bevaras, kommunen har dock inga planer på att utveckla tjänsterna. Vill näringslivet göra det är det okej.</li> </ul>
Bredda Lennings väg för biltrafiken.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Det är prioriterat att cykeltrafiken ska ha en god framkomlighet.</li> </ul>
Införa fyrvägsväning/fyrstoppskorsning.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ej rätt trafikmiljö för denna typ av åtgärd.</li> </ul>
Bredda Gustavsbergsstigen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Det är i in- och utfarterna problemet ligger, Gustavsbergsstigen har redan idag tillräcklig bredd.</li> </ul>
Högre prioritering av underhåll på gång-, cykel- och kollektivtrafikstråk. Detta bör lyftas i upphandlingar.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Gång-, cykel- och kollektivtrafikstråk är redan prioriterat enligt kommunens riktlinjer.</li> <li>Helhetsansvar för utförande ligger redan hos kommunen, entreprenörer används för punktinsatser.</li> </ul>
Salta samtliga hållplatser.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Det pågår en diskussion med kollektivtrafikförvaltningen om vart behoven finns.</li> </ul>
Dialog med polisen om ökade hastighetskontroller på E4:an.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Kontinuerlig dialog mellan polisen, Trafikverket och kommunen pågår redan.</li> </ul>
Dialog med räddningstjänsten om utryckningsnätet.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Dialogen förs redan genom att räddningstjänsten ingår i stadsbyggnadsgruppen</li> <li>Ett nytt projekt har inletts som kommer fokusera på huvudvägnätet.</li> </ul>
Ett system för låncyklar tas fram och marknadsförs.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Inte intressant för denna åtgärdsvalsstudie.</li> </ul>
Studera människors rörelsemönster och prioritera naturliga gång- och cykelstråk. T.ex. placering av övergångsställen i förhållande till busshållplatser och vart människor genar.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Görs kontinuerligt.</li> </ul>
Utred en bussgata där bussar kan stanna vid handelsområdets entréer så att resenärerna inte behöver korsa parkeringen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Linjerna kommer att försenas avsevärt med denna lösning, dock finns en möjlighet till servicelinjer.</li> </ul>
Tydliggöra regler vid komplexa punkter.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Extra skyltar eller annan information för att tydliggöra generella trafikregler är inte aktuella, fysiska åtgärder strävar mot detta.</li> </ul>
Installera realtidsinformation för effektivare vägval.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Det finns redan mobil-appar och internetjänster som fyller den funktionen.</li> </ul>
Utbildning i rondellkörning samt stanna vid väjningsplikter.	<ul style="list-style-type: none"> <li>Som bilförare ska man kunna trafikreglerna.</li> </ul>
Utföra gång- och cykelmätningar för att motivera olika åtgärder	<ul style="list-style-type: none"> <li>Inte nödvändigt.</li> </ul>
Införa ambulansdrönare	<ul style="list-style-type: none"> <li>Eftersom åtgärden inte svarar mot de uppsatta målen är det inte aktuellt med ambulansdrönare.</li> </ul>

Tydliggöra skillnader mellan trafikslagen.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gång- och cykelvägar finns längst hela sträckan, utbyggd separering mellan dessa pågår.</li> </ul>
Omprioritera trafikslagen	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Gång-, cykel- och kollektivtrafiktrafik prioriteras redan enligt kommunens riktlinjer.</li> </ul>
Förtydliga regelverken.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kommunen arbetar redan med att förenkla den fysiska miljön.</li> </ul>
Införa p-vägvisningssystem i Nyköping.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Vägvisning finns men ledningssystem i centrum ingår inte i utredningsområdet.</li> </ul>
Separera gång och cykel i stråken.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Arbetet pågår redan.</li> </ul>
Handeln koncentreras till stadens centrala delar där kunderna genom "show rooms" kan handla större varor som levereras direkt hem från närliggande lager.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Detta strider mot kommunens översiktsplan, kommunen har en ambition om att även fortsättningsvis bedriva handel i området runt Påljungshage.</li> <li>• Det ligger på handlarna att styra åt detta håll om det är eftersträvat.</li> </ul>
Överdäcka E4:an genom en 20 meter arkad för fotgängare och cyklister.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Har utretts tidigare med bedömts för kostsamt i förhållande till åtgärdens fördelar.</li> </ul>
Förbättra befintliga passager.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Otydlig åtgärd, troligtvis avses passager av E4, bronns belysning ska ses över, se åtgärds paket 4.</li> </ul>
Utföra mätningar samt följa upp statistiken för att studera människors resmönster i kollektivtrafiken.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Detta görs till viss del redan och kollektivtrafikmyndigheten har bra koll på hur resenärerna åker.</li> </ul>
Installera gulblinkande lampa när cyklister får passera.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Kommunen bedömer att det inte är aktuellt på den här platsen.</li> </ul>
Lyfta över fotgängarna till kollektivtrafiken.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inte önskvärt med överflyttning från gång till kollektivtrafik, det är bilisterna vi vill flytta över.</li> </ul>
Trafik till och från Oppeby.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Inte intressant för denna åtgärdsvalsstudies avgränsning.</li> </ul>
Justera befintliga vägvisare mot Stockholm vid påfart E4:an norrgående riktning.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Åtgärden skickad till Trafikverkets driftavdelning.</li> </ul>
Förtydliga förbud mot sväng i korsning/förbud mot infart för att förhindra fordon på Lennings väg att köra i fel körriktning.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Åtgärden skickad till Trafikverkets driftavdelning.</li> </ul>
Kapa träd och buskar som skymmer sikten på båda sidor om avfarten i norrgående riktning.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Åtgärden skickad till Trafikverkets driftavdelning.</li> </ul>
Ny avfart från E4:an norrgående från Runtunavägen till Påljungshage och Gustavsberg.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ligger i anslutning till viktiga grönområden</li> <li>• Enligt Trafikverkets vägutformare kan det inte bli aktuellt med någon trafikplats/avfart på den här platsen med de regler som finns i VGU (VGU 4.3 om Trafikplatser).</li> </ul>

### **Bilaga 3: Förslag på åtgärder inom Paket 4, Plan för fotgängare och cyklister**

Inom paket 4 finns en rad områden där trafiksituationen för fotgängare och cyklister kan förbättras. Nyköpings kommun håller på att ta fram en plan för dessa trafikslag men arbetsgruppen anser att området kring östra infarten har behov av extra översyn. Nedan listas en rad mer specifika åtgärder som identifierats för området. Listan ska dock inte ses som en komplett förteckning av åtgärdsbehovet.

#### ***Cykelvägvisning***

Tänk nytt, exempelvis färgkoda och förtydliga stråk för gång och cykel mot de olika handelsplatserna med tydligare vägvisning.

#### ***Gena och raka gångstråk och cykelstråk.***

- Arbeta fram dimensioneringsprinciper för cykelvägarnas utformning såsom bredder, korsningsutformningar, avstånd till fasta föremål, som träd och bänkar, samt krav på ytjämnhet m.m.
- Förstärka befintliga stråk och bygga ihop de länkar som har bristfällig koppling till varandra. Huvudstråken kan lyftas genom extra satsningar på komfort och utformning.
- Se över passagen av E4:an för att göra sträckan mer attraktiv genom t.ex. vindskydd och skydd mot bilvägen.
- För att koppla samman och öka tillgängligheten mellan områdena Stenkulla och Malmbryggshagen med Ekensberg kan planskilda kopplingar för gång- och cykeltrafik över järnvägen skapas.
- Se till att samtliga busshållplatser och andra målpunkter kopplas ihop med gång- och cykelvägnätet.
- Utredda möjligheter och effekter för gång- och cykelvägnätet av en ny gång- och cykelbro över E4:an mellan Påljungshage och Gustafsberg.

#### ***Cykelparkering***

- Utöka cykelparkering vid busshållplatser och målpunkter med väderskyddade cykelställ med möjlighet att låsa fast cykeln. Exempel på målpunkter är:
  - Busshållplatser
  - Hjortensbergsbadet
  - Friluftsområdet Ekensberg
- Komplettera med faciliteter för cykel vid stora målpunkter i området. Exempel på sådana faciliteter kan vara cykelpumpar och möjlighet att fylla på vattenflaska.

#### ***Belysning***

- Se över de platser och sträckor som har sämre belysning och gör en plan för att åtgärda dessa. Se över så det inte bara är gång- och/eller cykelbanan som är upplyst utan även området runt omkring.
- Förstärkt belysning vid passagen av E4:an, t.ex. genom cykelbelysning i raket.

#### ***Drift och underhåll***

- Genomför en behovsinventering av mindre underhållsåtgärder som kan utföras på kort sikt för att höja standarden på, framförallt, gång- och cykelvägnätet<sup>1</sup>.
- Tydliggör information om underhåll såsom hur snöröjning och sandupptagning prioriteras och hur felanmälan ska ske.
- Se över möjligheter till inköp av ytterligare en sopsaltmaskin för att kunna sopsalta gång- och cykelvägarna ända fram till målpunkt.
- Slyröja ett par meter in på vardera sidan om samtliga gång- och cykelbanor.
- Sätta upp varningsmärken, exempelvis ”varning för cyklister”, på avfart från E4:an.

---

<sup>1</sup> Utöver själva cykelbanan kan andra åtgärder bli aktuella så som exempelvis korsningspunkter och slyröjning.

Objektnamn: Åtgärdsvalsstudie östra infarten till Nyköping	Prisnivå: 2017-07	Region: Öst
Objektnr: TRV 2017/14671	Upprättad: 2017-11-02	Projektledare: Catrin Klauninger
Skede: Åtgärdsvalsstudie	Rev.datum:	Dokumentationen upprättad av: Sanna Eveby, ÅF

### Förutsättningar och gjorda antaganden för objektet ("Alt" + "Enter" för radbyte i textrutorna)

**1. Vem/vilka har upprättat kalkylen? T ex ansvarig projektledare, kalkylatorer, analysgruppens medlemmar, moderatorns namn.**

Datum för kostnadsbedömningen: 2017-11-02

Personer som medverkat i kostnadsbedömningen: Bernt Nyström, Sanna Eveby och Esmer Kuloglija, ÅF

**2. Syftet med projektet? (Beskriv varför projektet ska genomföras i termer av funktion, kapacitet, etc)**

Syftet med åtgärdsvalsstudien är att skapa underlag för prioritering och val av åtgärder för effektiva lokala och regionala resor och transporter i och kring östra infartsområdet i Nyköping.

**3. Objektets omfattning? (Beskriv och kvantifiera kortfattat objektet, t ex meter väg/spår/dubbelsspår, mötesstationer, trafikplatser etc.)**

• Allmän beskrivning av objektets omfattning ex antal m väg och bredd, antal st cirkulationer med Radie X etc, Komplettera med info under respektive block OM möjligt:

Nybyggnation av cirkulation i anslutning till på- och avfart till E4 och ombyggnation från 1 till 2-filer i befintlig cirkulation samt separat högersvängfält och justerade GC-banor med passager.

1-3, 9. BYGGHERREKOSTNADER: (Projektadmin, Utredning/planering, Projektering och Överlämnande/avslut)

15 %.

4. MARK & FASTIGHETSINLÖSEN: (T ex inlösen av mark och byggnader, ersättning för näringsverksamhet, förrättningskostnader)

Ingen bedömning.

5. MILJÖÅTGÄRDER: (T ex skyddsåtgärder mot buller och vibrationer, hantering av förorenad mark, kompensationsåtgärder)

Rampen flyttas längre från beyggelse, i övrigt ingen bedömning.

6.1 MARKARBETEN FÖR JÄRNVÄG: ( T ex banunderbyggnad till u.k. makadam, geotekniska förstärkningsåtgärder, plattformar, KTL-fundament, kanlisation, vägar)

andel ESP/DSP

-

6.2 BYGGNADSVÄRK: (T ex broar, portar, tråg, pumpstationer, stödmurar, permanet spont)

Ingen bedömning

6.3 TUNNLAR: (Berg- och betongtunnlar, ESP/DSP)

Ingår inte.

Objektnamn: Åtgärdsvalsstudie östra infarten till Nyköping	Prisnivå: 2017-07	Region: Öst
Objektnr: TRV 2017/14671	Upprättad: 2017-11-02	Projektledare: Catrin Klauninger
Skede: Åtgärdsvalsstudie	Rev.datum:	Dokumentationen upprättad av: Sanna Eveby, ÅF

**6.4 VÅGANLÄGGNING**

Utbyggd cirkulationsplats, högersvängfält, flytt av belysning, nya GC-passager och kopplingar, ny cirkulation och ny dragning av på- och avfart kopplat till denna.

**7. BEST-ARBETEN:** (Andel ESP/DSP, antal mötesstationer, antal stationer för resandeutbyte)

-

**8. PROJEKTUNIKT/ARKEOLOGI:**

-

**4. Vad ingår inte i kalkylen? (Tydliggör vad som inte ingår i kalkylen. Avgränsningar)**

Se rad för anmärkning under flik väg.

**5. Tidplan och etappindelning.**

Antagen byggstart: -

Antagen byggtid: -

Ev etapper: -

**6. Samband och avgränsningar mot andra objekt?****7. Underlags-/referensmaterial/erfarenhetsobjekt?****8. Övrigt**



Skapat av (Efternamn Förnamn, org) Wahlman Linda, ÅF	Dokumentdatum 2017-11-20	Ärendenummer TRV 2017/14671
Dokumenttitel <b>Åtgärdsvalsstudie Östra Infarten Nyköping</b>		

## Bilaga 5, SEB paket 2

Effektbedömningen är upprättad av:   Linda Wahlman, ÅF Infrastructure AB
--

Nedanstående lösningar är inte paket som är alternativ till varandra utan ska ses som komplement till varandra för att lösa problemen i området.

Området utgörs av trafikplats Påljungshage samt Lennings väg som går ovanför E4:an. På vardera sida av E4:an finns handelsområden. Lennings väg, som går mellan dessa handelsområden, har en trafikmängd mellan 12 000-16 000 f/d och en hastighet på 60 km/h. Påfarten till E4 i norrgående riktning har en trafikmängd på cirka 2000 f/d och högsta tillåtna hastighet på 110 km/tim. Övriga på- och avfarter till och från E4 har en trafikmängd mellan 2000-3500 f/d och högsta tillåtna hastighet på 90 km/tim.

### Åtgärdsförslag:

Dessa åtgärdsförslag är framtagna i tidigt skede (åtgärdsvalsstudie) och kommer därmed utredas vidare i en trafikanalys samt i Trafikverkets fortsatta planeringsprocess.

### **Cirkulationsplats med dubbla körfält Lennings väg/Svärtavägen/Stockholmsvägen**

Ombyggnation av dagens cirkulationsplats till en cirkulationsplats med dubbla körfält med fri högersväng från Lennings väg i norr mot Stockholmsvägen/Brandskärrsvägen. Gång- och cykelpassager/vägar anpassas till ökad storlek på cirkulationsplatsen.

### **Cirkulationsplats vid ramper på södra sidan av E4**

Ombyggnation av befintlig korsning mellan Lennings väg och av- och påfartsramp till E4 (södra sidan) till en cirkulationsplats som medför ny dragning av avfartsramp från söder respektive påfartsramp åt norr.





Skapat av (Efternamn Förnamn, org) Wahlman Linda, ÅF	Dokumentdatum 2017-11-20	Ärendenummer TRV 2017/14671
---	-----------------------------	--------------------------------

	<b>Mål</b>		<b>Cirkulationsplats med dubbla körfält inkl separat höger, Lennings väg / Svärtavägen / Stockholmsvägen</b>	<b>Cirkulationsplats vid ramper på södra sidan av E4</b>
			<b>13 miljoner kr, prisnivå 2017-07</b>	<b>8 miljoner kr, prisnivå 2017-07</b>
			<b>Bedömd måluppfyllelse:</b>	<b>Bedömd måluppfyllelse:</b>
<b>Bidrag till funktionsmålet</b>	Medborgarnas resor		<i>Positivt bidrag genom ökad framkomligheten, för i första hand bilresenärerna.</i>	<i>Positivt bidrag genom ökad framkomlighet för bilresenärerna till och från E4:an.</i>
	Näringslivets transporter		<i>Positivt bidrag för transporter till handelsområdet norrifrån genom fri högersväng vid cirkulationsplatsen. Detta i sin tur minskar även risken för köbildning.</i>	<i>Positivt bidrag för transporter genom ökad framkomlighet genom cirkulationsplats.</i>
	Tillgänglighet regionalt/länder		<i>Inget bidrag</i>	<i>Positivt bidrag för regionala resor genom en ökad framkomlighet till och från Nyköping via E4.</i>



Skapat av (Efternamn Förnamn, org) Wahlman Linda, ÅF	Dokumentdatum 2017-11-20	Ärendenummer TRV 2017/14671
---	-----------------------------	--------------------------------

	Jämställdhet		<i>Kvinnor gynnas genom att kollektivtrafikens framkomlighet ökar. Män gynnas eftersom framkomligheten med bil ökar och män i större utsträckning kör bil.</i>	<i>Män gynnas i större utsträckning än kvinnor av föreslagna bilåtgärder då män i större utsträckning kör bil.</i>
	Funktionshindrade		<i>Litet negativt bidrag genom att passagepunkterna blir bredare då det tillkommer körfält i respektive ben. Den framtida detaljutformningen förutsätts i övrigt utformas lika som dagens och ger därmed inget bidrag</i>	<i>Dagens lösning för gc-passagen av den västra rampen förutsätts lösas på likvärdigt sätt med cirkulationsplatsen, och därmed inget bidrag.</i>
	Barn och unga		<i>Litet negativt bidrag genom att passagepunkterna blir bredare då det tillkommer körfält i respektive ben. Den framtida detaljutformningen förutsätts i övrigt utformas lika som dagens och ger därmed inget bidrag</i>	<i>Dagens lösning för gc-passagen av den västra rampen förutsätts lösas på likvärdigt sätt med cirkulationsplatsen, och därmed inget bidrag.</i>
	Kollektivtrafik, gång och cykel		<i>Marginell påverkan på gående, cyklister och kollektivtrafik</i>	<i>Möjligt positivt bidrag för kollektivtrafik då landsbygdslinjerna som trafikerar E4-Lennings väg får ökad framkomlighet.</i>
<b>Bidrag till hänsynsmålet</b>	Klimat		<i>Litet negativt bidrag genom ökad framkomlighet för bilister vilket kan leda till ökad trafik och därmed ökade koldioxidutsläpp. Negativ påverkan vid byggande och genom större ytor som ska driftas.</i>	<i>Försumbar påverkan på klimat som färdig lösning, dock negativ påverkan vid byggande och genom större ytor som ska driftas.</i>



Skapat av (Efternamn Förnamn, org) Wahlman Linda, ÅF	Dokumentdatum 2017-11-20	Ärendenummer TRV 2017/14671
---	-----------------------------	--------------------------------

	Hälsa		<i>Påverkan på buller och luftsituationen bedöms försumbar.</i>	<i>Påverkan på buller och luftsituationen bedöms försumbar.</i>
	Landskap		<i>Möjligt negativ bidrag genom att ombyggnationen kan påverka i Fördjupad översiktsplan redovisad värdefull grönstruktur.</i>	<i>Möjligt negativ bidrag genom att ombyggnationen kan påverka i Fördjupad översiktsplan redovisad värdefull grönstruktur. Möjlig negativ påverkan på landskapsbilden genom bank för ramperna.</i>
	Trafiksäkerhet		<i>Marginellt negativt bidrag till trafiksäkerhet genom ökat antal körfält i cirkulationsplatsen.</i>	<i>Positivt bidrag genom cirkulationsplats och därmed lägre hastighet i korsningspunkten som ger ökad trafiksäkerhet.</i>

<b>Bidrag till en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning</b>	<i>Främsta nytta är restidsvinster. Negativ nytta genom möjlig påverkan på grönstrukturen. Åtgärderna gynnar biltrafiken mer än hållbara färdmedel. Föreslagna åtgärder bedöms ge positivt bidrag till social och samhällsekonomisk hållbarhet, men något negativt bidrag till ekologisk hållbarhet.</i>	<i>Främsta nyttor är restidsvinster och ökad trafiksäkerhet. Negativ nytta genom påverkan på grönstrukturen. Åtgärderna gynnar biltrafiken mer än hållbara färdmedel. Föreslagna åtgärder bedöms ge positivt bidrag till social och samhällsekonomisk hållbarhet, men något negativt bidrag till ekologisk hållbarhet.</i>
<b>Fördelningsaspekter</b>	<i>I huvudsak gynnas lokal biltrafik. I första hand personer i körkortsålder som gynnas. Restidsvinster är den största nyttan. Ingen</i>	<i>Genom koppling till E4 gynnas regional biltrafik. I första hand personer i körkortsålder som gynnas. Restidsvinster är den största nyttan, näst efter trafiksäkerhet. Ingen</i>



Skapat av (Efternamn Förnamn, org) Wahlman Linda, ÅF	Dokumentdatum 2017-11-20	Ärendenummer TRV 2017/14671
---	-----------------------------	--------------------------------

	<i>fördelningsaspekt bedöms påverkas negativt i någon större utsträckning.</i>	<i>fördelningsaspekt bedöms påverkas negativt i någon större utsträckning.</i>
<b>Målkonflikter</b>	<i>Restidsvinsterna sker på bekostnad av negativ påverkan på klimat genom att biltrafiken gynnas.</i>	<i>Restidsvinsterna och trafiksäkerhetsökningen sker på bekostnad av negativ påverkan på klimat genom att biltrafiken gynnas.</i>

Skapat av (Efternamn Förnamn, org) Wahlman Linda, ÅF	Dokumentdatum 2017-11-20	Ärendenummer TRV 2017/14671
---	-----------------------------	--------------------------------

Regionala mål			
Mål A etc.	Beskriv effekten i ord	Beskriv effekten i ord	Beskriv effekten i ord
<b>Sammanvägt regionala mål</b>			
<b>Målkonflikter</b>	Beskriv effekten i ord	Beskriv effekten i ord	Beskriv effekten i ord

Lokala mål			
Mål A etc.	Beskriv effekten i ord	Beskriv effekten i ord	Beskriv effekten i ord
<b>Sammanvägt lokala mål</b>	Beskriv effekten i ord	Beskriv effekten i ord	Beskriv effekten i ord
<b>Målkonflikter</b>			