

## RAPPORT

# Åtgärdsvalsstudie – väg 53 genomfart Eskilstuna och infart Eskilstuna

Eskilstuna kommun, Södermanlands län

Slutversion 2016-01-19

Projektnummer: 143932



Dokumenttitel: Åtgärdsvalsstudie väg 53 genomfart Eskilstuna och infart Eskilstuna

Skapat av: Ramböll Sverige AB

Uppdragsansvarig: Jenny Ekman, Ramböll Sverige AB

Handläggare: Anna-Lena Söderlind, Isak Jakobsson, Lars Nord, Åsa Säfström, Per Eriksson

Dokument ID:

Ärendenummer: *TRV2014/21420*

Projektnummer: 143932

Version: 2016-01-19

Foto: Henric Storswedh

Utgivare: Trafikverket

Kontaktperson: processledare Henric Storswedh, Samhällsbehov, Trafikverket och projektledare Ulrica Eriksson, Investering Distrikt Stockholm/Öst

Tryck: Trafikverket

Distributör: Trafikverket, 781 87 Borlänge, telefon: 0771-921 921

# INNEHÅLLSFÖRTECKNING

|     |                                                                              |    |
|-----|------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1.  | Bakgrund.....                                                                | 1  |
| 1.1 | Varför behövs åtgärder? Varför just nu? Problemets aktualitet .....          | 1  |
| 1.2 | Arbetsprocessen och organisering av arbetet.....                             | 2  |
| 1.3 | Intressenter .....                                                           | 3  |
| 1.4 | Tidigare utredningar .....                                                   | 4  |
| 1.5 | Övergripande syfte med de åtgärder som studerats .....                       | 6  |
| 1.6 | Ramar för åtgärds kostnad.....                                               | 6  |
| 2.  | Avgränsningar .....                                                          | 7  |
| 2.1 | Geografisk avgränsning.....                                                  | 7  |
| 2.2 | Tidshorisont för åtgärders genomförande .....                                | 8  |
| 3.  | Problembeskrivning, förhållanden, förutsättningar och mål för åtgärder ..... | 8  |
| 3.1 | Behov, brister och problem .....                                             | 8  |
| 3.2 | Intressenter .....                                                           | 9  |
| 3.3 | Befintliga förhållanden och utveckling .....                                 | 9  |
| 3.4 | Funktion i transportsystemet .....                                           | 22 |
| 3.5 | Mål.....                                                                     | 24 |
| 4.  | Åtgärder .....                                                               | 27 |
| 4.1 | Nollalternativet.....                                                        | 27 |
| 4.2 | Tidiga åtgärdsförslag .....                                                  | 27 |
| 4.3 | Förslag till tänkbara åtgärder/Åtgärdspaket.....                             | 27 |
| 4.4 | Potentiella effekter och konsekvenser.....                                   | 31 |
| 5.  | Förslag till inriktning och rekommenderade åtgärder.....                     | 34 |
| 6.  | Ställningstagande och fortsatt hantering .....                               | 34 |



# Förord

Denna åtgärdsvalsstudie för genomfart och infart Eskilstuna för väg 53 har genomförts under perioden juni 2014 till oktober 2015. Den geografiska avgränsningen för åtgärdsvalsstudien är i norr direkt söder om cirkulationsplatsen vid E20 och i söder direkt söder om trafikplats Stenkvistarondellen.

Väg 53 fungerar både som genomfartsled och lokalt stråk inom Eskilstuna. Åtgärdsvalsstudien initierades mot bakgrund av den trafiksituation som råder för väg 53 genom Eskilstuna. De stora trafikmängderna förorsakar även miljöstörningar i form av buller, vibrationer och luftföroreningar.

Syftet med åtgärdsvalsstudien är att identifiera behov och brister samt skapa underlag för val av kommande åtgärder som utgår från stadsutveckling med transportsnål samhällsplanering med goda förutsättningar för kollektivtrafik, inklusive möjligheterna att bygga spårväg samt snabba, säkra, trygga gång- och cykelstråk, ska genomföras så att en bra helhetslösning kan nås.

Åtgärdsvalsstudien visar på de problem, behov och brister som finns längs väg 53 och föreslår utifrån fyrstegsprincipen ett åtgärdspaket med åtgärder för att lösa de trafikproblem och brister som identifierats. Resultatet skall utgöra underlag för Trafikverkets regionala och nationella åtgärdsplanering. Resultat skall även vägleda Eskilstuna kommun i beslut om åtgärder i samband med att kommunen utvecklas.

Trafikverket har haft huvudansvaret för åtgärdsvalsstudien och arbetet har skett tillsammans med Eskilstuna kommun. Representanter för dessa parter har ingått i den arbetsgruppen som tillsammans står bakom innehållet och förslagen i denna åtgärdsvalsstudierapport. Åtgärdsvalsstudien har genomförts i samverkan mellan offentliga samhällsplanerare, trafikutövare och näringslivet.

Åtgärdsvalsstudie ger förslag till inriktning och rekommenderade åtgärder för det fortsatta arbetet. Åtgärdsvalsstudien är ett underlag för beslut om fortsatt hantering.

Eskilstuna  
2016-

Eskilstuna  
2016 -

Einar Schuch  
Regionchef  
Trafikverket Region Öst

Kristina Birath  
Miljö- och samhällsbyggnadsdirektör  
Eskilstuna kommun



# Sammanfattning

En åtgärdsvalsstudie (ÅVS) har genomförts för väg 53 genom Eskilstuna, sträckan E20 – Stenkvistarondellen. ÅVS:en har drivits av Trafikverket i samverkan med Eskilstuna kommun, under 2014 och 2015. Inom ÅVS:en har tre workshops hållits. Syftet med workshop 1 var att skapa en gemensam bild av dagens problem och brister, under workshop 2 prövades tänkbara lösningar och åtgärder föreslogs, vid workshop 3 presenterades effektbedömningarna för åtgärdspaketet och sammanställa en form för genomförandet. Till workshoparna har inbjudningar gått till kommunala representanter, myndigheter samt lokala och regionala organisationer. Mellan workshoparna har arbetsgruppen hållit möten och beslutat om vissa ställningstagande eller etablerat inriktningar.

Bakgrund till ÅVS:en är att ett stort antal utredningar och samverkansuppdrag har genomförts, för att finna en bättre funktion av väg 53, en bättre trafikering och ny utformning. Frågan om förbifart har diskuterats sedan flera år. Väg 53 är relativt olycksbelastad med ca 200 olyckor med personskador i trafiken de senaste tio åren. Hastighetsgränsen varierar, och är 50 km/h eller 70 km/h. Trafikflödena är höga både för biltrafik och cyklister, och kommer att öka om inte åtgärder sätts in för att begränsa ökningen.

Utifrån den andra workshopens åtgärdsförslagsarbete fastställdes en målbild: alla trafikslag ska vara lika högt prioriterade, framkomligheten förbättras för gång-, cykel- och kollektivtrafik, minskad barriäreffekt genom ökad trygghetskänsla för oskyddade trafikanter, minskad lokal personbilstrafik, minskad riskexponering från transporter med farligt gods, förbättrad hälsa och miljö och minskad klimatpåverkan från biltrafiken, ökad trafiksäkerhet samt stadsläkning utifrån förbättrad stadsutveckling och gestaltning.

Effektutvärderingen visade att stora nyttor på många olika områden kan förväntas vid ett genomförande av åtgärdspaketet i sin helhet. De målkonflikter som noterats är främst framkomlighet för gods och farligt gods kontra övrig trafik och trafikanter. Den slutliga bedömningen är emellertid att åtgärdspaketet i stort bidrar till en samhällsekonomisk effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning. De transportpolitiska målen samt egna preciserade mål uppfylls helt eller delvis. Ambitionen om godstransporter och särskilt farligt gods förutsätter en trafiklösning som inte har hanterats fullt ut. Åtgärdspaketet bidrar till ökad tillgänglighet för samtliga trafikantgrupper och en mer jämställd trafikutformning.

Kostnaden för att genomföra hela åtgärdspaketet är 70-160 miljoner kronor. Kostnaderna kommer dock att fördelas på olika aktörer och i olika planer och processkedan.

Eftersom åtgärderna kommer att genomföras och finansieras av olika aktörer och inom olika planer, så är det av betydelse att god samverkan och samordning sker för att behålla helheten samt samordna finansiering och arbetsinsatser. För att lyckas med detta kan det vara till nytta att en projektsamordning arrangeras för att hålla samman arbetet i fortsättningen.





# 1. Bakgrund

## 1.1 Varför behövs åtgärder? Varför just nu? Problemets aktualitet

Väg 53 går från Oxelösund via Nyköping och Malmköping till Eskilstuna. På den sista delen genom Eskilstuna utgör väg 53 en del av gatunätet i Eskilstuna tätort med gatunamn som Stenkvistavägen, Vasavägen, Carlavägen och Mälarvägen. Längs sträckan blandas lokal och regional trafik, där den lokala trafiken står för den övervägande delen, nämligen 90 %. Den totala trafiken på Carlavägen mellan 12 400 och 21 700 fordon/dygn. Dessa ska samsas med oskyddade trafikanter och påverkar kringboende genom buller och utsläpp.

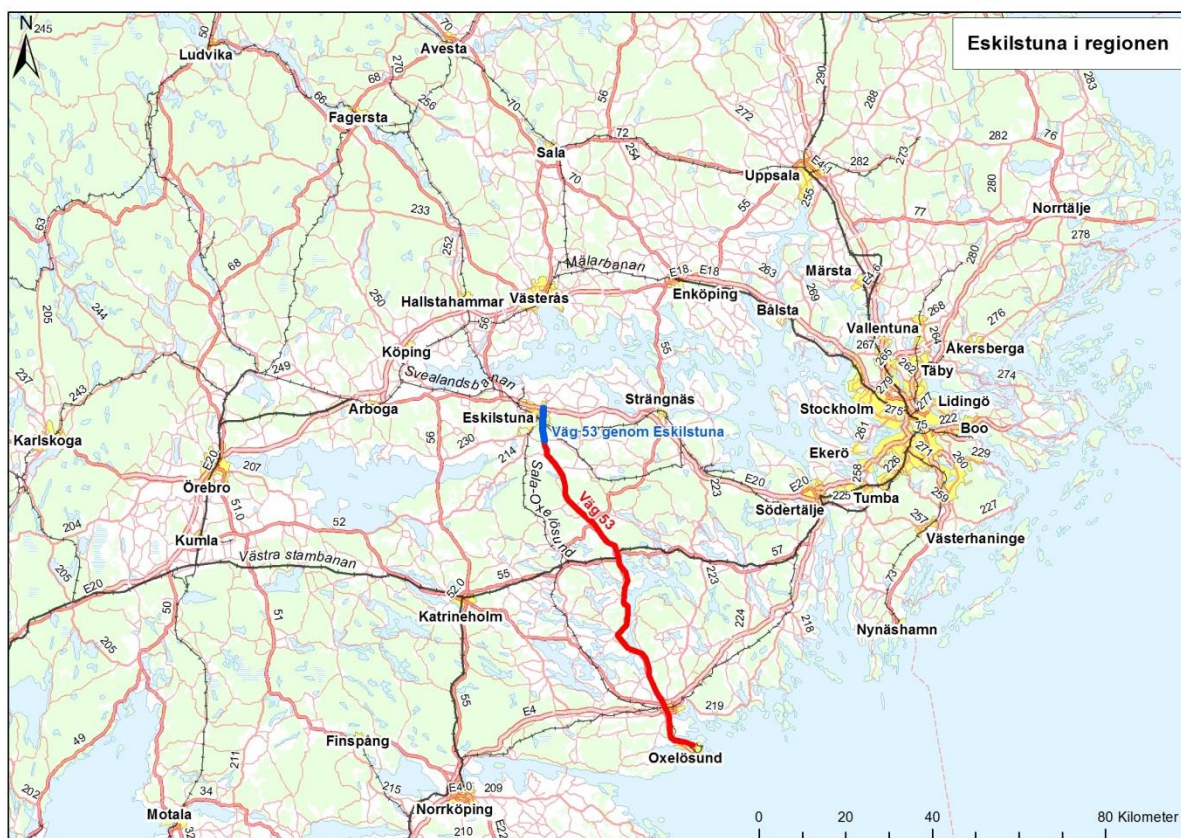
Alternativ sträckning för väg 53 genom Eskilstuna tätort har under lång tid diskuterats i kommunens översiktliga planering och presenterats med varierande sträckning. I kommunens generalplan från år 1970 och därefter i översiktsplaner, trafikplaner och trafiknätsanalyser har förslag till alternativa stråk presenterats för hur en ny väg skulle kunna byggas i den östra delen av Eskilstuna. Vägverket (idag Trafikverket) har i en vägutredning utrett en ny sträckning för väg 53 mellan Kälbro och Hållsta söder om Eskilstuna. Den dragningen skulle innebära att väg 53 leds över till väg 214 och att trafiken istället går utanför staden på västra sidan av Eskilstuna, på Västerleden, väg 230 mot E20. Väg 53 har också studerats av Vägverket avseende befintlig sträckning i en förstudie. I den förstudien studerades inga nya sträckningar utan fokus låg på att ta fram åtgärder för att öka trafiksäkerheten. Vissa av åtgärderna från den förstudien är genomförda, till exempel en ny sektion på Stenkvistavägen som innebär att det idag är en mittremsa på den tidigare 14 m breda gatan.

Bakgrunden till den senaste förstudien, som slutfördes 2013, var att studera möjligheterna att minska barriären. Samtidigt skulle projektet (som benämndes Östra gatan/länken) underlätta för genomfartstrafik och öka tillgängligheten till Mälarsjukhuset och det då planerade länspolishuset. Ingen av de föreslagna sträckningarna visade sig lämpliga ur ett riksvägs perspektiv. Kommunen och Trafikverket beslutade gemensamt att inte gå vidare med förslagen i förstudien.

Riksväg 53 (Mälarvägen, Carlavägen, Vasavägen, Stenkvistavägen) går igenom Eskilstunas centrala delar. Vägen har mycket hög trafikintensitet, vilket gör att det bildas höga halter av emissioner inne i Eskilstuna stad. En åtgärdsvalsstudie som utgår från stadsutveckling med transportsnål samhällsplanering med goda förutsättningar för kollektivtrafik, inklusive möjligheterna att bygga spårväg, samt snabba, säkra, trygga gång- och cykelstråk ska genomföras så att en bra helhetslösning kan nås.

I länstransportplanen för Sörmland finns en identifierad namnsatt brist som har koppling till genomfart Eskilstuna som benämns infart Eskilstuna. I planen ligger den för åtgärd senast 2019. Förstudie är framtagen för Sträckan Stenkvistarondellen fram till korsningen väg 53/Sveavägen. Dessa båda identifierade brister införlivas i samma åtgärdsvalsstudie på väg 53.

För att ta ett helhetsgrepp på de problem och behov som identifierats och de åtgärder som har föreslagits i tidigare utredningar och studier genomförs denna åtgärdsvalsstudie.



Figur 1 Översiktskarta väg 53. Blåmarkerad sträcka motsvarar åtgärdsvalsstudiens utredningsområde av väg 53 genom Eskilstuna.

## 1.2 Arbetsprocessen och organisering av arbetet

### 1.2.1 Metod åtgärdsvalsprocess

Åtgärdsvalsstudier genomförs som ett första utredningsskede för att analysera brister i transportsystemet, formulera projektspecifika mål och pröva åtgärder som kan bidra till att lösa briser och nå överenskomna mål. Åtgärdsval genomförs som en förutsättningslös trafikslagsövergripande analys. Åtgärder analyseras enligt fyrstegsprincipen som innebär att man i första hand strävar efter att påverka resefterfrågan och ändra beteende och i sista hand bygger helt ny infrastruktur. Målsättningen är att möjliga lösningar ska prövas och de mest effektiva åtgärder skall gallras fram i dialog med berörda aktörer och intressenter. Resultatet från arbetet med åtgärdsval ligger till grund för åtgärdsplanering och fysisk planering. Metodiken för åtgärdsval kan beskrivas enligt nedanstående faser, se figur 2.



*Figur 2 Åtgärdsvalsstudiens fyra faser*

Ett av syftena med åtgärdsvalsstudier är att de som är berörda av problemen i utredningsområdet och kan ta ansvar för åtgärder även ska vara delaktiga i att utforma och driva åtgärdsvalsstudien. På så sätt kan en samsyn nås kring förutsättningar, brister, mål, och åtgärder.

### **1.2.2 Projektets organisation**

Trafikverket har haft huvudansvaret för åtgärdsvalsstudien och arbetet har skett i nära samverkan med Eskilstuna kommun. Trafikverket har bekostat åtgärdsvalsstudien.

Beställare av åtgärdsvalsstudie har varit Ulrica Eriksson, projektledare och Henric Storswedh, Trafikverket Region Öst.

Arbetsgruppen för åtgärdsvalsstudien har haft följande sammansättning:

Från Trafikverket: processledare Henric Storswedh och projektledare Ulrica Eriksson.

Från Eskilstuna kommun: Eva Lehto, Johan Örn, Sheraz Iqbal (fr.om. april 2015), Lisa Eriksson (fr.o.m. april 2015) och Mats Hällnäs (t.o.m. april 2015 samt workshop 3)

Från Ramböll: Jenny Ekman (fr.o.m. september 2015), Per Eriksson (april-augusti 2015), Isak Jakobsson (t.o.m. september 2015), Lars Nord (t.o.m. april 2015) och Anna-Lena Söderlind (t.om. mars 2015)

Styrgruppen för åtgärdsvalsstudien har haft följande sammansättning:

Trafikverket: Henric Storswedh, Einar Schuch, Fredrik Brokvist och Peter Källman

Eskilstuna kommun: Kristina Birath, Mats Hällnäs.

### **1.3 Intressenter**

En intressentanalys har genomförts av åtgärdsvalsstudiens arbetsgrupp. Vid genomförandet av analysen avgränsades intressenterna till att i första hand omfatta aktörer från verksamheter och organisationer inom åtgärdsvalsstudiens geografiska område, exempelvis åkeriförening, polis och räddningstjänst. Därtill kommer regionala aktörer som till exempel kollektivtrafikutförare. Dessa intressenter inbjöds att delta i de båda workshopar som genomförts inom ramen för åtgärdsvalsstudien. Vid workshoparna deltog representanter från Eskilstuna kommun, Trafikverket, Landstinget Sörmland, Eskilstuna Energi & Miljö, Kollektivtrafikmyndigheten och -utövare, Hyresgästföreningen Region Mitt, Kommunfastigheter, Sveriges Åkeriföretag, Räddningstjänsten, Regionförbundet Sörmland och konsulten Ramböll.

### 1.3.1 Arbetsprocessen

En kommunikationsplan togs fram i början av processen.

Tre workshops har genomförts i åtgärdsvalsstudien; workshop 1 den 11 september 2014, workshop 2 den 16 oktober 2014 och en tredje den 24 september 2015. Syftet med workshop 1 var att skapa en gemensam bild av dagens problem och brister. Syftet med workshop 2 var att pröva tänkbara lösningar och föreslå åtgärder. Syftet med workshop 3 var att presentera effektbedömningarna för åtgärdspaketet och sammanställa en form för genomförandet. Till workshoparna har inbjudningar gått till kommunala representanter, myndigheter samt lokala och regionala organisationer.

Allmänheten har även haft möjlighet att lämna sina synpunkter. Information om projektet och hur synpunkter och förslag på åtgärder kunde lämnas har funnits på Trafikverkets och kommunens hemsida. Åtgärdsvalsstudien uppmärksammades med en pressaktivitet mot lokaltidningen med information och en biltur längs sträckan.

Näringsidkare mindre än 100 m från väg 53 i närområdet har fått ett särskilt utskick med information om åtgärdsvalsstudien och möjlighet att lämna synpunkter och förslag på åtgärder.

Elever från årkurs 7-9 från elevrådet på Djurgårdsskolan har också kommit med sin syn på problem och önskemål om åtgärder längs väg 53 när arbetsgruppen besökte ett elevrådsmöte.

Studien har presenterats för stadsbyggnadsnämnden i oktober 2014 av processledaren från Trafikverket.

Arbetsgruppen har haft kontinuerliga möten under åtgärdsvalsstudiearbetets gång. Styrgruppen sammanträdde vid ett tillfälle, 9 mars 2015, då inriktningsbeslut togs för den framtida funktionen och åtgärdsvalsstudiens projektmål.

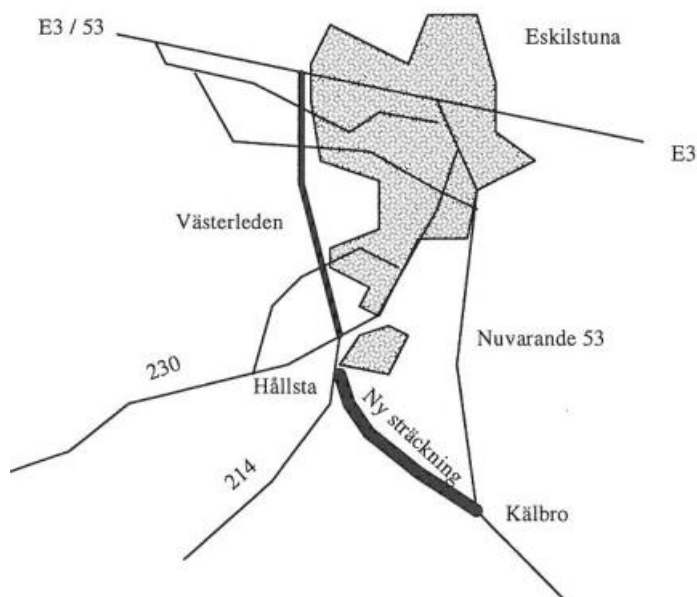
Problembeskrivningen i kapitel 3.1 baseras på tidigare utredningar (se kapitel 1.4), resultatet från workshop 1 samt inkomna synpunkter från allmänheten, näringsidkare och elever i elevrådet årskurs 7-9 på Djurgårdsskolan.

Den nuvarande funktionen i transportsystemet baseras på resultatet från workshop 1 samt efterföljande bearbetning av åtgärdsvalsstudiens arbetsgrupp. Den framtida funktionen utgår ifrån de riktlinjer som åtgärdsvalsstudiens styrgrupp pekade ut på styrgruppsmötet den 9 mars 2015.

## 1.4 Tidigare utredningar

Följande utredningar, gjorda 2002-2012, berör det aktuella utredningsområdet:

- *Program för förstudie och vägutredning för väg 53 omläggning av delen Kälbro-Hållsta, 1996*  
Programmet skulle utgöra underlag för utarbetande av förstudie och vägutredning för omläggning av väg 53 till en ny sträckning mellan Kälbro och Hållsta och därifrån vidare norrut på Västerleden (väg 230), se figur 3.
- *Vägutredning Väg 53, Infart Eskilstuna, Vägverket, 2002*  
Vägutredningen omfattade sträckan Viptorp-Stenkvista och studerade ett upprustningsalternativ och två förbifartsalternativ. Båda förbifartsalternativen är förlagda på östra sidan av vägen.



Figur 3 Förslag till ny sträckning av väg 53 via Kälbro-Hållsta-Västerleden enligt program till till förstudie och vägutredning.

- Förstudie Väg 53, Östra gatan/länken i Eskilstuna, Trafikverket, 2012*

Syftet med förstudien var att studera möjligheten att avlasta Vasavägen/Carlavägen från trafik och förkorta restiden för genomfartstrafik. Åtgärderna skulle också förbättra situationen för boende och oskyddade trafikanter längs med Carlavägen samt förbättra tillgängligheten till Mälarsjukhuset och planerat länspolishus. I förstudien föreslås vägförbättringsåtgärder ex. ombyggnad av korsningar, utveckla gång- och cykelvägnätet på befintlig sträckning samt två förslag på ny sträckning öster om befintlig väg.
- Idéstudie stadsutveckling, väg 53, Eskilstuna kommun, 2012*

Studien behandlar åtgärder längs väg 53 genom centrala Eskilstuna, som kan genomföras om väg 53 får en ny sträckning. Åtgärderna syftar till att skapa karaktären av en stadsgata och är i första hand riktade till att förbättra förutsättningarna för oskyddade trafikanter. Åtgärderna ska leda till ett minskat trafikflöde och bilanvändande i området.
- Översiktsplan 2030, Eskilstuna kommun, 2013*

Av översiktsplanen framgår bland annat att trafik- och bebyggelsestrukturen ska anpassas till ett mer uthålligt och effektivt samhälle. Planeringen ska utgå från befintlig infrastruktur samt tillämpning av fyrstegsprincipen. Viktiga parametrar är ökad tillgänglighet utan att bil behöver användas, god tillgänglighet till kollektivtrafik samt attraktiva och gena stråk för gående och cyklister. Antalet godstransporter på väg ska minskas.

#### **1.4.1 Riksintresse**

Väg 53 är utpekad som ett riksintresse för kommunikationer enligt 3 kap 8§ miljöbalken, vilket innebär att vägen ska skyddas mot åtgärder som påtagligt kan försvåra utnyttjandet av anläggningen, framför allt vad gäller vägens funktion. Tillkommande bebyggelse inom vägens influensområde får inte påverka vägens nuvarande eller framtida funktion negativt. Av den anledningen har väg 53 ett byggnadsförbud till 30 meter utanför planlagt område.

Väg 53 utgör en förbindelse mellan regionala centra, vilket innebär att vägen är av särskild regional betydelse. Väg 53 ingår i det regionala vägnätet och förbinder Nyköping med Eskilstuna.

#### **1.4.2 Regional plan för transportsystemet 2014-2025**

I ”Regional plan för transportinfrastruktur i Sörmland 2014-2025” finns åtgärder utpekade för aktuell sträcka av väg 53.

##### *Riksväg 53, infart Eskilstuna*

Planen konstaterar att den aktuella vägsträckan av väg 53 är kuperad och smal med farligt sidoområde och flertalet direktutfarter. Cyklister och gående får dela på körbaneutrymmet med biltrafikanterna. Bullret från trafiken är störande. Bärighetsbrister finns. Vägens dåliga trafiksäkerhetsstandard innebär att hastigheten är reglerad till högst 70 km/h.

Syftet med åtgärderna är att förbättra säkerheten för oskyddade trafikanter och för fordonstrafiken samt förbättra framkomligheten. Minska störningarna från fordonstrafiken genom bullerskyddsåtgärder. Åtgärderna innebär breddning av befintlig väg och utbyggnad av friliggande gång- och cykelväg. Hastigheten bör kunna höjas till 80 km/h. Sanering av in- och utfarter till fastigheter samt bullerskyddsåtgärder. Förbättring av sidoområdet intill vägen. Utbyggnad av vänstersvängsfickor. Riksvägen får en genomgående sträckning med Sveavägen. För den här åtgärden investeras 54 miljoner kronor fram till 2019 då åtgärden senast planeras vara färdigställd.

#### **1.5 Övergripande syfte med de åtgärder som studerats**

Åtgärdsvalsstudieprocessen ska leda till en samsyn kring mål för väg 53 och dess funktion i Eskilstuna.

Syftet med studien är att identifiera behov och brister samt skapa underlag för val av kommande åtgärder som utgår från stadsutveckling med transportsnål samhällsplanering med goda förutsättningar för kollektivtrafik, inklusive möjligheterna att bygga spårväg samt snabba, säkra, trygga gång- och cykelstråk, ska genomföras så att en bra helhetslösning kan nås. Åtgärdsvalsstudien ska rekommendera åtgärder som gynnar både Eskilstuna kommuns och Trafikverkets perspektiv.

#### **1.6 Ramar för åtgärdskostnad**

I ”Regional plan för transportinfrastruktur i Sörmland 2014-2025” finns medel avsatta, 54 miljoner kronor, för investeringar längs Riksväg 53 infart Eskilstuna. Infart Eskilstuna omfattar den södra delen av väg 53 i åtgärdsvalsstudiens utredningsområde, se figur 4 mellan punkt 7-8. För åtgärder längs resterande del av väg 53 finns inga medel avsatta i länsplanen eller i den nationella planen för transportsystemet.



## 2. Avgränsningar

### 2.1 Geografisk avgränsning

Den geografiska avgränsningen för väg 53 i åtgärdsvalsstudien i norr är direkt söder om Trafikplats Årby vid E20 och i söder direkt söder om cirkulationsplats Stenkvisarondellen, se figur 4.



Figur 4 Gränser för utredningsområde för åtgärdsvalsstudien väg 53 i Eskilstuna.

I åtgärdsvalsstudien ingår frågan om ett eventuellt vägövertagande av vägarna Stenkvistavägen och Vasavägen (byte av väghållare mellan Trafikverket och Eskilstuna kommun). Frågan om ett vägövertagande (inkl. byte av väghållare) av hela väg 53 genom Eskilstuna ingår dock inte i åtgärdsvalsstudien. Detta innebär att en eventuell förbifart förbi Eskilstuna inte kan föreslås som åtgärd.

## **2.2 Tidshorisont för åtgärders genomförande**

Åtgärdsvalsstudien föreslår åtgärder på kort, medellång och lång sikt med följande tidshorisonter:

- Kort sikt (inom 5 år)
- Medellång sikt (5-15 år)
- Lång sikt (bortom 15 år)

## **3. Problembeskrivning, förhållanden, förutsättningar och mål för åtgärder**

### **3.1 Behov, brister och problem**

Generellt upplevs framkomligheten som låg under vissa tider av dygnet, längs och tvärs hela sträckan av väg 53 i utredningsområdet. Detta skapar problem för samtliga trafikantgrupper och kollektivtrafik och utryckningsfordon lyfts fram som särskilt drabbade. Den låga framkomligheten förklaras delvis bero på att sträckan har många korsningspunkter och trafiksignaler, som dessutom ibland inte fungerar. Andra orsaker som nämns är de ofta förekommande arbetsfordonen/motorredskapen på sträckan i samband med rusningstrafik samt de frekventa transporterna till återvinningscentralen vid Lilla Nyby, se figur 4. Infarten till Lilla Nyby upplevs också som problematisk särskilt för vänstersvängande fordon. Gående och cyklister upplever att det är svårt och osäkert att ta sig över väg 53 när trafiksignalerna inte fungerar och vissa anser att det är en brist att dessa trafikantgrupper inte är prioriterade framför biltrafiken. Biltrafiken upplevs särskilt av yngre fotgängare och cyklister hålla för hög hastighet. Ett behov finns av trafiksäkrare passager tvärs väg 53.

Längs hela sträckan upplevs bristande trafiksäkerhet p.g.a. att skyltad hastighet inte anses vara anpassad till vägens utformning och gestaltningen. Fjärrtrafik för transporter med farligt gods väljer väg 53 genom tätorten istället för den rekommenderade Västerleden, väg 230, väster om tätorten. Detta innebär ökad risk för allvarliga olyckor i centrum och vid vårdinrättningar. Det framkom att det längs hela sträckan, mellan punkt 6-7, finns problem med viltolyckor, framförallt från Stenkvistavägen Coop Triangeln till Stenkvistarondellen, se figur 4.

För gående och cyklister anses vägmiljön på flera ställen ha bristande trafiksäkerhet bl.a. från Sveavägen/Stenkvistavägen till Stenkvistarondellen, se figur 4. Där har vägen farliga sidoområden med exempelvis ett flertal enskilda fastighetsutfarter, en del med skymd sikt.



Vägavsnittet närmast Stenkvisarondellen saknar belysning, vilket gör det otryggt och osäkert att cykla där när det är mörkt.

Det finns behov av bättre stråk för gående och cyklister från återvinningscentralen till Viptorp och från Viptorp till centrum. Det har också framkommit behov av att utveckla kollektivtrafiken längs sträckan, bl.a. möjliggöra för byte mellan transportslag samt förbättra tillgängligheten och trafiksäkerheten till busshållplatser. Ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet för gående och cyklister som ska korsa väg 53 har också efterfrågats.

### **3.2 Intressenter**

En intressentanalys har genomförts av åtgärdsvalsstudiens arbetsgrupp. Vid genomförandet av analysen avgränsades intressenterna till att i första hand omfatta aktörer från verksamheter och organisationer inom åtgärdsvalsstudiens geografiska område, exempelvis åkeriförening, polis och räddningstjänst. Därtill kommer regionala aktörer som kollektivtrafikutförare, m fl. Dessa intressenter inbjöds att delta i de båda workshoppar som genomförts inom ramen för åtgärdsvalsstudien.

Trafikverket och Eskilstuna kommun är de intressenter som har haft representanter i åtgärdsvalsstudiens arbetsgrupp.

Vid workshoparna deltog representanter från Eskilstuna kommun, Trafikverket, Landstinget Sörmland, Eskilstuna Energi & Miljö, Kollektivtrafikmyndigheten och -utövare, Hyresgästföreningen Region Mitt, Kommunfastigheter, Sveriges Åkeriföretag, Räddningstjänsten, Regionförbundet Sörmland och konsulten Ramböll.

### **3.3 Befintliga förhållanden och utveckling**

#### **3.3.1 Gatan och gaturummet**

Gatans funktion och utformning har en stor betydelse på olika stadsbyggnadskvalitéer och urbanitet lokalt men även en inverkan på staden som helhet. Kommunen har genomfört en hastighetsrevision, enligt SKLs Rätt fart i staden. I nuläget är sträckan definierad som Integrerat Transportrum, vilket innebär hög separeringsgrad mellan bilister och oskyddade trafikanter, och passager där bilisternas behov ges högre utrymme än de oskyddade. Karaktären hos gaturummet saknar funktion som tillgodoser stadens verksamheter och urbana rörelsemönster.

#### **3.3.2 Trafik och trafikanter**

##### **Trafikflöden**

Väg 53 i utredningsområdet trafikeras av både lokal trafik och genomfartstrafik. Hela 90% bedöms ha start- eller målpunkt i tätorten. Längs den 9 km långa sträckan finns åtta större korsningar, se figur 5.

Eskilstuna kommun har genomfört trafikflödesmätningar i tätorten åren 2005 till 2013, se figur 5. Trafikflödena för motorfordonstrafik varierar mellan 8 000 till 15 000 fordon per årsvardagsdygn (ÅVDT) längs väg 53 i utredningsområdet, men har dock 22 000 ÅVDT närmast E20 (Trafikplats Årby). Lägst trafikflöden, 6 000 ÅVDT, har uppmätts mellan Coop Triangeln och Sveavägen/Stenkvistavägen. Tunga fordon åker inte mellan punkt 5-7 pga. ej fri höjd under järnvägen, dessa fordon väljer Sveavägen istället. Därför är den aktuell för ev.

väghållarbyte. Andelen tunga fordon är 9-12 procent i norra delen av väg 53:s utredningsområde och 12 procent i den södra delen.



Figur 5 Trafikflöden inom Eskilstuna tätort, fordon per årsvardagsdygn, 2013. Källa: Stadsbyggnadsförvaltningen, Eskilstuna kommun.

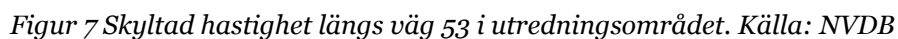
Under år 2000 genomfördes cykel- och mopedflödesmätningar i Eskilstuna tätort, se figur 6. Högst flöden av cyklar och mopeder längs stråket uppmättes mellan Idunplan och Strängnäsvägen, 900-1 200 cyklar/mopeder per dygn. Lägst flöde av cyklar och mopeder hade sträckan Strängnäsvägen till Sveavägen/Carlavägen med 700 cyklar/mopeder per dygn. Sträckan Sveavägen/Carlavägen till Stenkvistavägen Coop Triangeln hade flöden på 900-1000 cyklar/mopeder per dygn.



Figur 6 Cykel- och mopedflöden inom Eskilstuna tätort, fordon per årsvardagsdygn, 2000. Källa: Eskilstuna kommun.



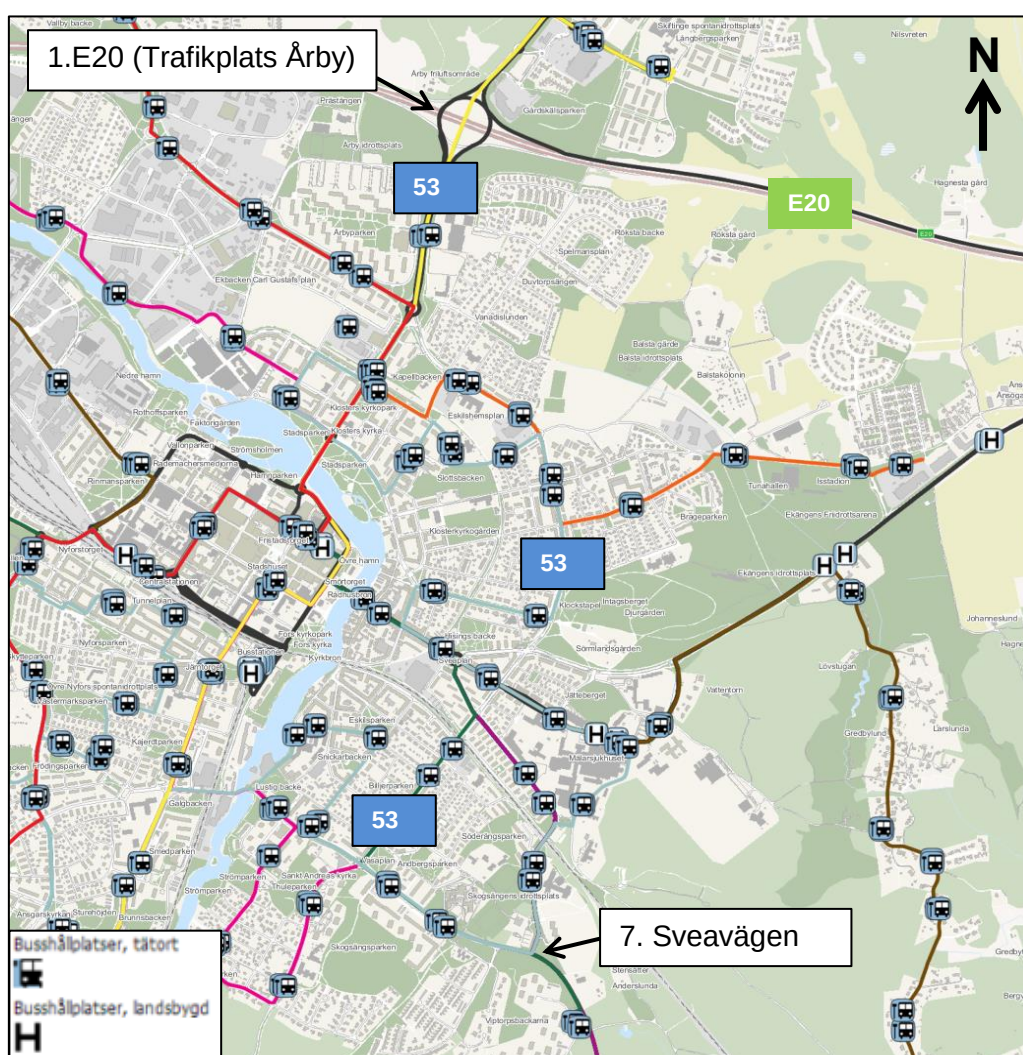
Den skyltade hastigheten är 70 km/h från E20 (Trafikplats Årby) till Idunplan, se figur 7. Från Idunplan till strax söder om korsningen Sveavägen/Stenkvistavägen är den skyltade hastigheten 50 km/h, bortsett från en kort sträcka där Vasavägen korsas av Eskilsgatan där 30 km/h gäller kl. 07-17. På Malmköpingsvägen råder 70 km/h fram till Stenkvistarondellen, där skyltad hastighet sänks till 50 km/h. I de anslutande bostadsområdena längs med väg 53 genom Eskilstuna är beslutat zoner med 30 km/h.



### 3.3.3 Cykel- och kollektivtrafik

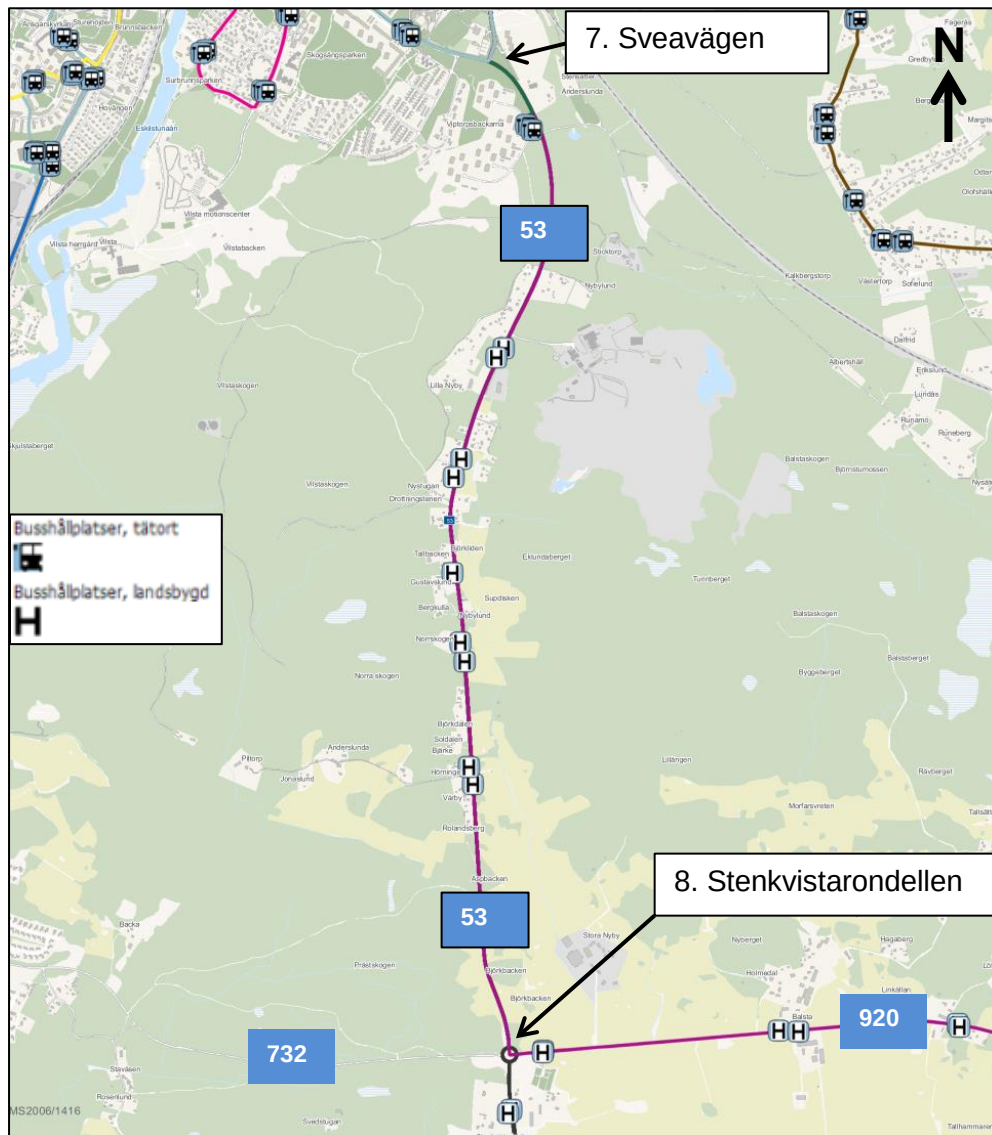
Eskilstuna kommun arbetar aktivt för att få fler att välja cykeln vid korta resor. Eskilstuna har små nivåskillnader och ett bra cykelvägnät. Kommunen genomför en satsning under tre år för att ytterligare förbättra förutsättningarna för cyklister och skjuter till drygt 64 miljoner kronor på nya cykelvägar i kommunen. Dessutom investerar kommunen 5 miljoner till andra förbättringar som bättre belysning och upprustning av befintliga cykelbanor.

Väg 53 i utredningsområdet trafikeras både av stadstrafikens och av regionaltrafikens busslinjenät. I figur 8 och figur 9 redovisas hållplatslägena längs väg 53. I vinter införs en ny busslinje mellan Torshälla och Mälarsjukhuset. Den kommer att trafikera väg 53 mellan Idunplan och sjukhuset.



Figur 8 Busslinjenät och hållplatser för stadstrafiken och regiontrafiken längs väg 53, norra delen av utredningsområdet.





Figur 9 Busslinjenät och hållplatser för stadstrafiken och regiontrafiken längs väg 53, södra delen av utredningsområdet.

### 3.3.4 Viktiga målpunkter

I närområdet kring väg 53 finns bland annat boll-/fotbollsplaner och två idrottsplatser, flera förskolor och tre grundskolor (Årbyskolan, Djurgårdsskolan och Odlarskolan) samt fritidsgårdar, se figur 10. Dessutom finns tre större livsmedelsbutiker; COOP, Hemköp och Lidl, restauranger, enstaka butiker samt äldreboenden och dagverksamheter. Större arbetsplatser i området i närheten av väg 53 är Mälarsjukhuset, som har ungefär 3 500 anställda.



Figur 10 Viktiga målpunkter längs väg 53.



### 3.3.5 Trafikolyckor

Trafikolycksstatistiken från STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition) bygger på inrapporterade olyckor från polis från år 2003 och från polis och sjukvård från och med hösten 2006. Statistiken visar att mellan åren 2003 och 2013 skedde totalt ca 200 trafikolyckor med personskador längs väg 53 i utredningsområdet. I figur 11 och figur 12 framgår det var längs sträckan olyckor med döda och svårt skadade respektive lindrigt skadade inträffat.

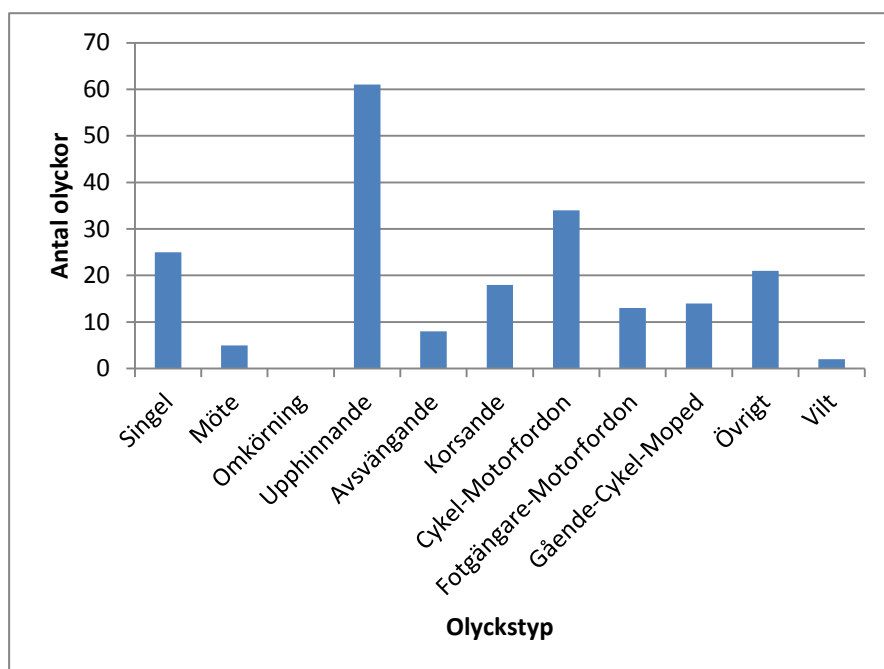


Figur 11 Platser för dödsolyckor och olyckor med svåra skador, år 2003-2013. Källa: STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition)

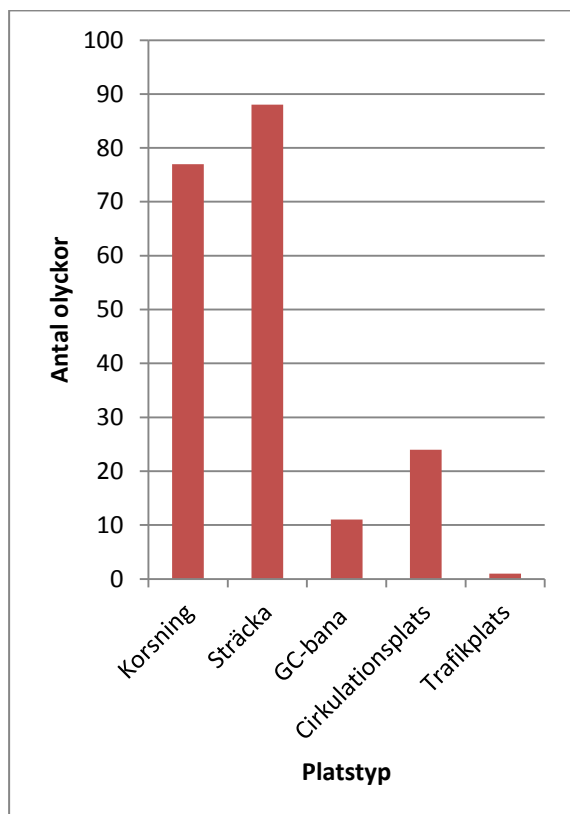


Figur 12 Platser för olyckor med lindriga skador, år 2003-2013. Källa: STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition)

Den dominerande olyckstypen är upphinnandeolyckor, d.v.s. olyckor där bakomvarande bil kör in i bilen framför, se figur 13. Näst vanligaste är olyckor mellan cykel och motorfordon, följt av singelolyckor. Flest olyckor inträffar längs vägsträckor och i korsningar, se figur 14.



Figur 13 Antal olyckor per olyckstyp. Källa: STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition)



Figur 14 Antal olyckor per platstyp. Källa: STRADA (Swedish Traffic Accident Data Acquisition)

### 3.3.6 Kommunens utvecklingsplaner

Sedan slutet av 1990- talet har antalet invånare i Eskilstuna ökat stadigt. I genomsnitt har befolkningen ökat med knappt 700 personer årligen under perioden 1998 till 2009. Den positiva befolkningskurvan under senare år beror främst på ett starkt positivt inflyttningsöverskott av människor utrikes ifrån.

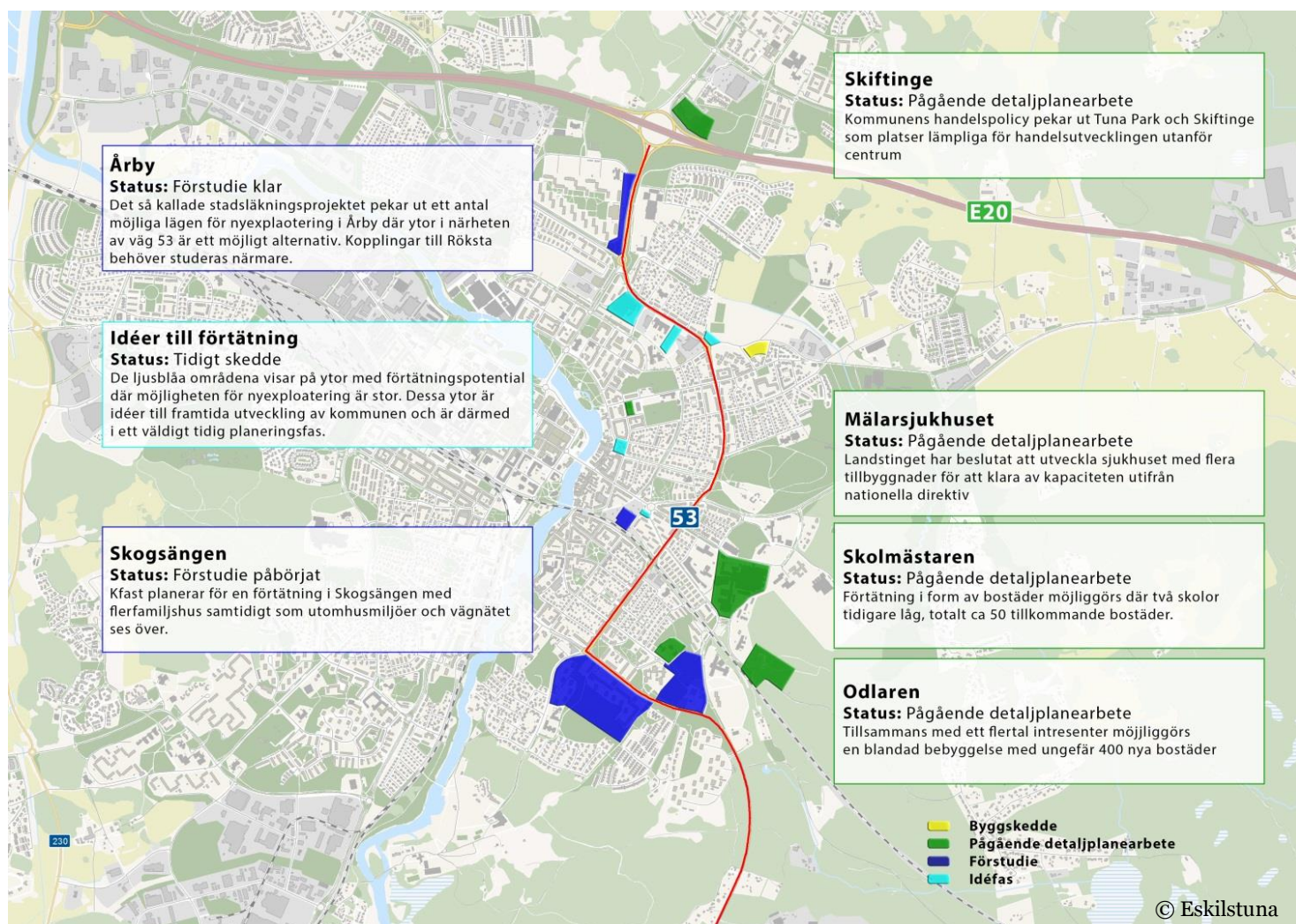
I "Eskilstunas förslag till ny översiktsplan – antagandeverision, 2013" förväntas befolkningen i Eskilstuna kommun öka med 500 - 600 personer per år, vilket innebär att det år 2020 kommer att bo ca 104 000 innevånare i kommunen. Därmed behövs en planberedskap motsvarande 300-400 bostäder årligen. För att klara framtida befolkningsutveckling tar man i översiktsplanen planeringsmässig höjd för 120 000 invånare år 2030. I översiktsplanen framgår att kommunens huvudprincip och det viktigaste redskapet för att skapa en långsiktigt hållbar kommun är att begränsa stadens utbredning genom att förtäta den inifrån och ut. Förtätning innebär att underlaget för service stärks och att befintlig utbyggd infrastruktur i form av gator och teknisk försörjning kan utnyttjas mer kostnadseffektivt.

Enligt översiktsplanen ska trafik- och bebyggelsestrukturen anpassas till ett mer effektivt och uthålligt samhälle. Planeringen ska utgå från befintlig infrastruktur samt tillämpning av fyrstegsprincipen. Denna innebär, att i första hand påverka resebeteende och i sista hand anlägga en ny väg. Kommunen påpekar att det är viktigt att utgå från ökad tillgänglighet utan att bil behöver användas. God tillgänglighet med kollektivtrafik kombinerad med god turtäthet ska ge förutsättningar för ökad andel kollektiva resor i förhållande till andelen biltrafik. Attraktiva och gena stråk för gående och cyklister är ett alternativ för boende inom 3-5 km från centrum och andra viktiga målpunkter. Godstransporter på väg (lastbilsandel) ska minskas, vilket innebär att det ska skapas bättre förutsättningar för transporter på järnväg samt effektivare godshantering t.ex. i form av omlastningscentraler.

*Eskilstuna kommun har flera utvecklingsplaner vid väg 53 i utredningsområdet, se*

figur 15. På flera ställen längs vägen planeras förtätning av bostadsområden. Vid Mälarsjukhuset, som är en stor arbetsplats, planeras tillbyggnader.

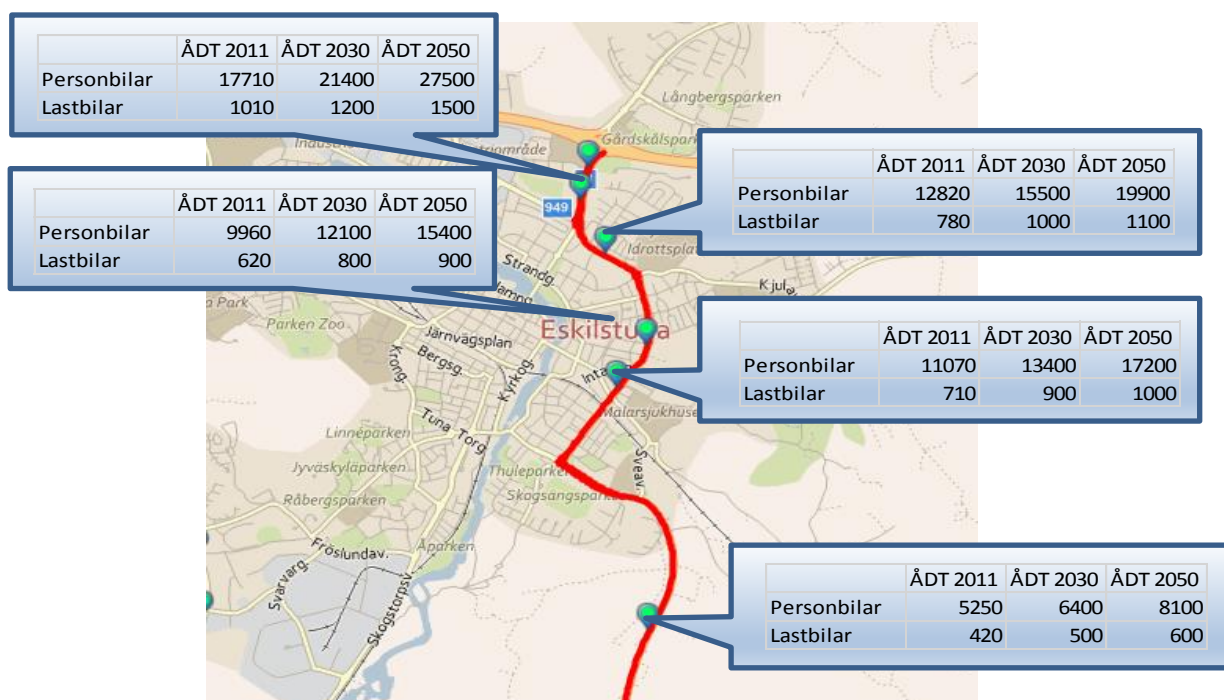




Figur 15 Utvecklingsplaner vid väg 53

## Prognos för trafikutvecklingen

Trafikverket har i sin långsiktiga transportplan för åren 2014 till 2025 bedömt hur trafiken förväntas öka till prognosåren 2030 och 2050. Från år 2011 och fram till år 2030 bedöms trafiken längs väg 53 öka med ca 20%. Fram till år 2050 bedöms trafikökningen bli ca 55%. Eskilstuna kommuns målbild för den lokala trafiken förutspår inte samma utveckling för biltrafiken som Trafikverkets prognos. Ambitionen för de lokala resorna är att biltrafikens andel av den totala trafiken ska ha minskat från 58 procent år 2010 till 39 procent år 2020.



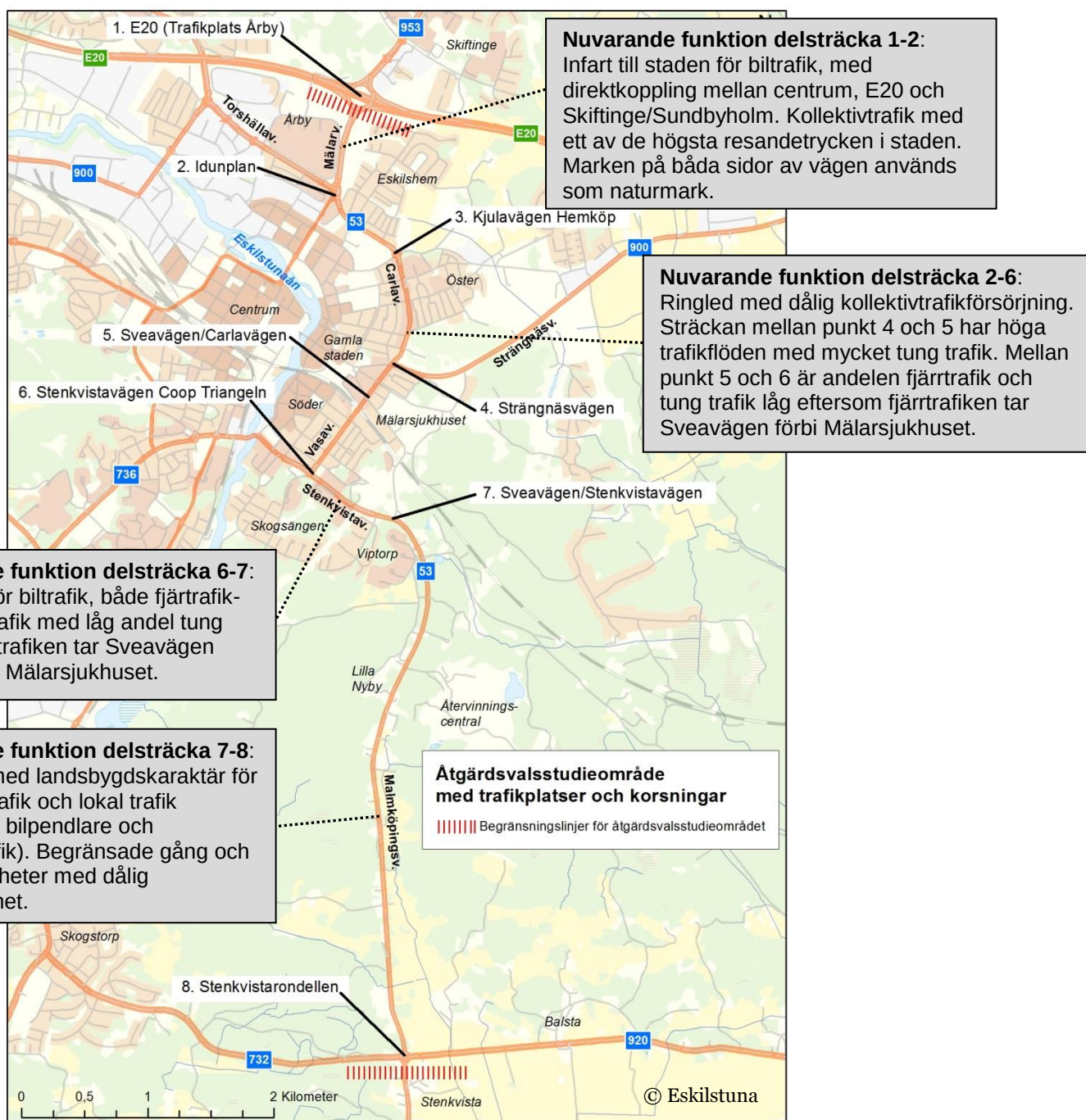
Figur 16 Prognos trafikflöden år 2030 och år 2050 längs väg 53 i utredningsområdet.



### 3.4 Funktion i transportsystemet

#### 3.4.1 Nuvarande funktion

Längs hela sträckan samsas idag fjärrtrafik och den lokala trafiken. Gång- och cykelmöjligheter finns, men gående och cyklister är inte prioriterade. Detsamma gäller kollektivtrafik. Vägen har bitvis karaktären av landsbygdsväg och bitvis av lokalgata. Vägen används för transporter av varuleveranser till affärer i tätorten. I figur 17 framgår nuvarande funktion per delsträcka.



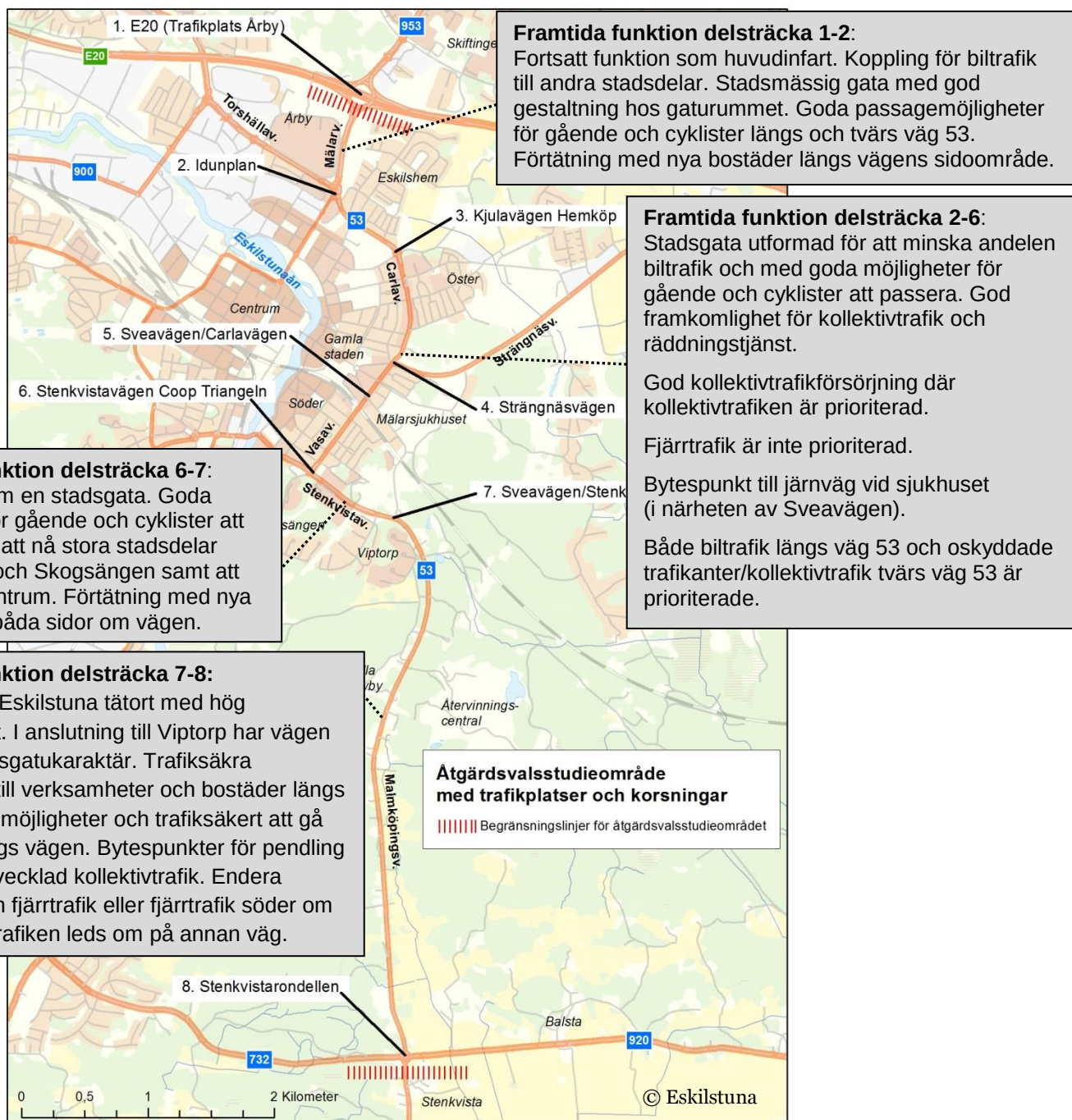
Figur 17 Nuvarande funktion per delsträcka.

### 3.4.2 Framtida funktion

Den framtida funktionen år 2030 utgår ifrån att:

- Inget trafikslag ska vara prioriterat över det andra. För att detta ska infrias behöver gång- och cykeltrafiks framkomlighet förbättras så att det kommer i samma nivå som biltrafiken.
- Väg 53 har fortfarande funktionen av en genomfartsgata men med karaktären av en stadsgata. Målet är att skapa ett integrerat trafikrum i staden.

Framtida önskad funktion år 2030 per delsträcka framgår av figur 18.



Figur 18 Framtida önskad funktion år 2030 per delsträcka.



### 3.5 Mål

En målbild har diskuterats fram under workshop 1 och flera separata möten. Förslag till mål för 2030 togs fram tillsammans med en prioritering och en målkonkretisering, se tabell 1.

Tabell 1 Redovisning av resultatet från måldiskussionen som hölls i workshop 1

| Mål (till år 2030)                                                                                    | Prio | Målkonkretisering                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Förbättrad framkomlighet längs och tvärs väg 53 för gång, cykel, kollektivtrafik och utrykningsfordon | 1    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Minskad restid för cykeltrafik längs och tvärs väg 53</li> <li>• Minskad restid för fotgängare längs och tvärs väg 53</li> <li>• Minskad restid för kollektivtrafik längs och tvärs väg 53</li> <li>• Minskad restid för utrykningsfordon längs och tvärs väg 53</li> <li>• Bättre tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning</li> </ul> |
| Bibehållen framkomlighet längs och tvärs väg 53 för övriga motorfordon                                | 2    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bibehållen restid för övriga motorfordon längs och tvärs väg 53</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Ökad trygghetskänsla för oskyddade trafikanter längs och tvärs väg 53                                 | 1    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Fler trygga skolvägar längs och tvärs väg 53</li> <li>• Minskade koldioxidutsläpp</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| Bättre miljö och minskade hälsorisker                                                                 | 2    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ökad andel kollektivtrafikresor</li> <li>• Färre stopp vid trafiksignaler</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                                               |
| Minskad klimatpåverkan                                                                                | 1    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Minskad exponering för buller och vibrationer vid bostäder</li> <li>• Mindre luft- och vattenföroreningar och lägre partikelnivåer.</li> <li>• Attraktivare passager tvärs väg 53</li> </ul>                                                                                                                                                                       |
| Minskad riskexponering från transporter med farligt gods                                              | 3    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |

| Mål (till år 2030)                         | Prio | Målkongretisering                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|--------------------------------------------|------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Förbättrad stadsutveckling och gestaltning | 3    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Väg miljön ska bättre spegla Eskilstuna utifrån ett stadsmässigt perspektiv</li> <li>• Ökat antal ekosystemtjänster</li> <li>• Ökat bostadsbyggande</li> <li>• Förbättra förutsättningar för att näringslivet ska utvecklas</li> <li>• Ökad tillgång till rekreations- och grönområden</li> </ul> |
| Ökad trafiksäkerhet                        | 1    | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Minskat antal döda och svårt/allvarligt skadade</li> <li>• Minskat antal incidenter inrapporterade av Räddningstjänsten/i STRADA</li> <li>• Ökad andel säker gång- och cykeltrafik</li> </ul>                                                                                                     |

I vidare arbete har arbetsgruppen diskuterat en sammanställning av mål med målbeskrivning och uppföljningsmått. Denna redovisas i tabell 2.

Tabell 2 Etablerad målbild

| Mål för väg 53 genom Eskilstuna (Förslag år 2030)                                                                            | Målbeskrivning                                                                                                                                                    | Uppföljningsmått                                                                                                                                                       |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <i>Sammanställning av mål utifrån diskussion på arbetsgrupp 141110</i>                                                       | <i>För att förtydliga målen för att säkrare kunna bedöma åtgärder emot målen</i>                                                                                  | <i>För att följa upp målen.</i>                                                                                                                                        |
| 1. Alla trafikslag ska vara lika högt prioriterade                                                                           | Detta förutsätter förbättrad framkomlighet längs och tvärs väg 53 för gång, cykel och kollektivtrafik då biltrafiken idag är prioriterad ifråga av framkomlighet. | Restid för motorfordon längs och tvärs väg 53<br><br>Inställelsetid för uttryckningsfordon                                                                             |
| 2. Förbättra framkomligheten för gång, cykel och kollektivtrafik då biltrafiken idag är prioriterad ifråga av framkomlighet. | Möjlighet för utveckling av spårburen kollektivtrafik ges.<br><br>Bättre tillgänglighet för alla.                                                                 | Minskad restid för cykeltrafik längs och tvärs väg 53<br><br>Minskad restid för fotgängare längs och tvärs väg 53<br><br>Minskad restid för kollektivtrafikresenärerna |

| Mål för väg 53 genom Eskilstuna (Förslag år 2030)                                                    | Målbeskrivning                                                                                                                      | Uppföljningsmått                                                                                                                                                                |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                                                                                                      |                                                                                                                                     | längs och tvärs väg 53                                                                                                                                                          |
| 3. Minskad barriäreffekt genom ökad trygghetskänsla för oskyddade trafikanter längs och tvärs väg 53 | Attraktivare passager tvärs väg 53<br><br>Trygga skolvägar längs och tvärs väg 53 utifrån de identifierade skolvägarna              | Antalet stråk med åtgärdade passager<br><br>Antalet åtgärdade brister längs skolvägar                                                                                           |
| 4. Minskad lokal personbilstrafik längs väg 53                                                       | Minska flödet av lokal personbilstrafik                                                                                             | Minskat antal personbilar: Nummerskrivningar, Mätningar, punktvis, medel resp 90-percentil                                                                                      |
| 5. Minskad riskexponering från transporter med farligt gods                                          | Färre transporter med farligt gods längs väg 53. Genomfartstrafik följer primär transportväg                                        | Minskat antal transporter med farligt gods på väg 53, ÅDT tung trafik.                                                                                                          |
| 6. Förbättrad hälsa och miljö och minskad klimatpåverkan från biltrafiken                            | Minska koldioxidutsläpp, minskad exponering av buller och vibrationer.<br><br>Ökade ekosystemtjänster                               | Mäta utifrån miljökvalitetsnormerna<br><br>Ökat antal ekosystemtjänster                                                                                                         |
| 7. Ökad trafiksäkerhet                                                                               | Minskade konflikter i korsningspunkter<br><br>Lägre hastighet för motortrafik                                                       | Minskat antal döda och svårt/allvarligt skadade, enligt STRADA<br><br>Minskat antal incidenter enligt Räddningstjänsten. Hastighetsmätningar; punktvis, medel resp 90-percentil |
| 8. Stadsläkning utifrån förbättrad stadsutveckling och gestaltning                                   | Väg 53 är en stadsmässig gata som matchar en funktions-integrerad stadsform<br><br>Bättre förutsättningar för ökat bostadsbyggande. | Antal nybyggda bostäder                                                                                                                                                         |

## 4. Åtgärder

### 4.1 Nollalternativet

I det fallet att inga åtgärder görs kommer befintlig miljö och funktion hos gatan att behållas. Detta kommer bland annat att innebära en hög prioritering för biltrafiken, med en gatumiljö som saknar de funktioner som en tätortsmiljö med många oskyddade trafikanter och urban miljö behöver. I nollalternativet är vägen fortfarande av karaktären integrerat transportrum, vilket innebär hög separeringsgrad för oskyddade trafikanter, där passagerarna är få med fokus i utformningen och placeringen är på trafiksäkerhet snarare än att skapa god tillgänglighet för de oskyddade.

Om barriäreffekt och dominansen av motoriserad trafikmiljö kvarstår riskerar samhället som konsekvens en fortsatt (eller ökad) social segregation, missade samhällsekonomiska värden, ej inkasserade miljö- och hälsovinster samt försummade chanser att uppnå delar av de demokratisk formulerade politiska målen. Tillskottet av 1 300 nya invånare skulle dessutom behöva lösas på annan plats.

### 4.2 Tidiga åtgärdsförslag

I workshop 2 skapades en lista över ett stort antal åtgärder. Såväl förbifart och shared space diskuterades vid mötet. För att uppnå en situation där alla trafikslag har lika stor betydelse med tillgodosedda behov, valdes förbifart och shared space bort.

Tillsammans har arbetsgruppen etablerat ett val där vägens funktion beskrivs som Genomfartsgata med karaktär av stadsgata. Denna definition ligger till grund för det åtgärdspaket som har upprättats.

Åtgärdsförslagen utvecklades i en riktning där större delen av den aktuella sträckan, punkt 2-7, kan klassificeras som mjuktrafikrum. Ett mjuktrafikrum är ett gaturum där bilister och oskyddade trafikanter samspekar och det är lätt att röra sig i rummets längs- och tvärs-riktning. Utformningen av sträckningen skapar en optimal balans mellan vistelse och rörelse. Härigenom skapas en maximal grad av urbanitet, givet de förutsättningar som ges av området och staden som helhet. En mer balanserad stadsmiljö (vistelse-rörelse) är en mer barnvänlig miljö. Detta leder till både ökad självständighet hos barnen, ökad attraktion på barnfamiljer att bosätta sig – och därmed även en demografisk förnying. Vidare påverkar utformning av gatan fastighetsmarknaden. Ökad attraktivitet leder till ökade fastighetsvärden hos omgivande befintliga fastigheter. Värdet på befintliga bostäder vid och i närheten av vägen ökar med förbättrade stadsrumskvaliteter. Med en diversitet, täthet och kontinuitet hos gaturummets växtmaterial (träd, buskar, grönytor) kan en passande utformning öka den biologiska mångfalden och förbättra de ekologiska spridningskorridorerna för djur och växter. Ökad tillgänglighet för oskyddade trafikanter ger god förutsättning för minskad biltrafik, och i sin tur förbättrad luftkvalitet.

### 4.3 Förslag till tänkbara åtgärder/Åtgärdspaket

Vid workshop 2 diskuterades ett stort antal åtgärder för sträckan. Utifrån dessa åtgärder sammanställdes ett åtgärdspaket som delats in för att avse två delsträckor. Åtgärdspaketen



delades in i delsträcka 1-7, vilket är E20 – Sveavägen, samt delsträcka 7-8, vilket avser Sveavägen - Stenkvistarondellen. Dessa presenteras i tabell 3.

Arbetsgruppen har sett sträckan som en helhet och diskuterat vilka åtgärder som uppfyller kravet och skapar en god helhet, vilket har resulterat i sammanhängande åtgärds paket.

Det är av betydelse att åtgärderna i gaturummet hos delsträcka 1-7 omsätts till verklighet på ett sätt som skapar förutsättningar för en god urban kvalitet, så att en helhet skapas för hela stadsrummet och omgivande urbana funktioner.

Tabell 3 Åtgärds paket för delsträcka 1-7 resp 7-8

| <b>Valda åtgärder på delsträcka 1-7</b> |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|-----------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| E20- Sveavägen                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| <b>Åtgärdsområde</b>                    | <b>Åtgärdstyper<br/>gemensamma för båda grupper</b>                                                                                                                                                                                                                                                                       |
| A: Luft och buller                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mer grönytor för bullerdämpning.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                      |
| C: Gång och cykel                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Förbättrade övergångsställen och passager för gång och cykel tvärs väg 53 (inkl. översyn nya/gamla)</li> <li>• Förbättrade gång- och cykelförbindelser längs väg 53</li> <li>• Förbättrad gestaltning/växtlighet/utformning av gång- och cykeltunnel under Mälarvägen</li> </ul> |
| D: Bytesplatser och busshållplatser     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Skapa bättre busshållplatser och bytesplatser med mindre fysiska åtgärder</li> </ul>                                                                                                                                                                                             |
| E: Kollektivtrafik                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Kollektivtrafikkörfält/ bussprioritering in i och genom korsningar</li> </ul>                                                                                                                                                                                                    |
| F: MM, beteendepåverkan                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Påverkansarbete/ MM-åtgärder för omfördelning från biltrafik till cykel, gående och kollektivtrafik.</li> <li>• Nytt cykelgarage vid sjukhuset.</li> <li>• Ny parkeringspolicy</li> </ul>                                                                                        |
| G: Korsningar ombyggnad                 | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bygg om korsningar till cirkulationsplatser</li> <li>• Optimera/Samla ihop fastighetsutfarter till färre mot väg 53, främst kopplats till sträcka 7-8.</li> <li>• Stänga/öppna korsning(ar)</li> </ul>                                                                           |
| H: Ny karaktär på gatu- /vägrummet      | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ändra gatuutformning/Skapa ny stadsmässig karaktär på gaturummet (1-5)</li> <li>• Ny karaktär på/utformning av gaturummet (5-7, ingår i ändrat väghållarskap)</li> </ul>                                                                                                         |

## Valda åtgärder på delsträcka 1-7

E20- Sveavägen

|                           |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|---------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| I: Teknik, ITS, styrning  | <ul style="list-style-type: none"><li>• Översyn och trimning av trafiksignaler</li><li>• Rutin för felanmälan trafiksignaler</li><li>• Utrustning för Räddningstjänst att styra trafiksignaler</li><li>• Ruttoptimering. Styrning av tunga transporter till återvinningscentralen</li><li>• Översyn av vägvisningen av Västerleden</li></ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| J: Korsningar optimering  | <ul style="list-style-type: none"><li>• Översyn körfältsindelning</li><li>• Förbättra sikt- och ljusförhållanden i korsningar/utfarter</li></ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| K1: Stadsport, entré      | <ul style="list-style-type: none"><li>• Skapa en ny entre/stadsport (1-2)</li></ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| K2: Trafiksäkerhet        | <ul style="list-style-type: none"><li>• Säkra sidoområdesåtgärder</li></ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |
| K3: Hastighetsövervakning | <ul style="list-style-type: none"><li>• Större polis närvaro</li></ul>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
| Utredningar               | <ul style="list-style-type: none"><li>• Översyn väghållarskap</li><li>• Helhetsutredning trafiksystemet inkl. korsningspunkter</li><li>• Fördjupad målpunktsanalys</li><li>• Översyn kollektivtrafik-förbindelser och linjedragningar</li><li>• Pendlar-/infartsparkeringar i anslutning till kollektivtrafik- och cykelstråk</li><li>• Översyn av hela Idunplan, inkl. effekterna av köbildning</li><li>• Ny tillfart för biltrafik Årby/Mälarvägen-Eskilshem/Röksta</li><li>• Eldriven kollektivtrafik</li><li>• Spårbunden kollektivtrafik</li><li>• Följdeffekter på de åtgärder som genomförs på kommunala och statliga vägar/gator</li><li>• Kollektivtrafikkörfält på sträckor</li><li>• Översyn av möjlighet till optimering styrningsåtgärder för tung trafik</li></ul> |

## Valda åtgärder på delsträcka 7-8

Sveavägen – Stenkvistarondellen

| Åtgärdsområde                       | Åtgärdestyper<br>gemensamma för båda grupper                                                                                                                                                                                                                                                                        |
|-------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| C: Gång och cykel                   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Förbättrade övergångsställen och passager för gång och cykel tvärs väg 53 (inkl. översyn nya/gamla)</li> <li>Skapa bra gång- och cykelförbindelser längs och tvärs väg 53 inkl. bra belysning</li> <li>Förbättra gång- och cykelförbindelser till busshållplatser</li> </ul> |
| D: Bytesplatser och busshållplatser | <ul style="list-style-type: none"> <li>Skapa bättre busshållplatser och bytesplatser med mindre fysiska åtgärder</li> </ul>                                                                                                                                                                                         |
| F: MM, beteendepåverkan             | <ul style="list-style-type: none"> <li>Påverkansarbete/ MM-åtgärder för omfördelning från biltrafik till cykel, gående och kollektivtrafik.</li> </ul>                                                                                                                                                              |
| G: Korsningar ombyggnad             | <ul style="list-style-type: none"> <li>Bygg om korsning till cirkulationsplats</li> <li>Optimera/Samla ihop fastighetsutfarter till färre mot väg 53</li> </ul>                                                                                                                                                     |
| H: Ny karaktär på gatu-/vägrummet   | <ul style="list-style-type: none"> <li>Ändra gatuutformning/Skapa ny stadsmässig karaktär på gaturummet</li> </ul>                                                                                                                                                                                                  |
| I: Teknik, ITS, styrning            | <ul style="list-style-type: none"> <li>Ruttoptimering. Styrning av tunga transporter till återvinnings-centralen</li> <li>Översyn av vägvisningen av Västerleden</li> </ul>                                                                                                                                         |
| J: Korsningar optimering            | <ul style="list-style-type: none"> <li>Översyn körfältsindelning (inkl. korsning återvinningscentral)</li> <li>Förbättra sikt- och ljusförhållanden i korsningar/utfarter</li> </ul>                                                                                                                                |
| K1: Stadsport, entré                | <ul style="list-style-type: none"> <li>Ny karaktär på vägrummet för vägavsnittet i höjd med Viptorp (Skrinnarvägen-Sveavägen). Utformas som en entré/stadsport</li> </ul>                                                                                                                                           |
| K2: Trafiksäkerhet                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>Säkra sidoområdesåtgärder</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                         |
| K3: Hastighetsövervakning           | <ul style="list-style-type: none"> <li>Större polisnärvaro</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                               |

## Valda åtgärder på delsträcka 7-8

Sveavägen – Stenkvistarondellen

|             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |
|-------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Utredningar | <ul style="list-style-type: none"><li>• Helhetsutredning trafiksystemet inkl. korsningspunkter</li><li>• Fördjupad målpunktsanalys</li><li>• Översyn kollektivtrafik-förbindelser och linjedragningar</li><li>• Eldriven kollektivtrafik</li><li>• Följdeffekter på de åtgärder som genomförs på kommunala och statliga vägar/gator</li><li>• Översyn av möjlighet till optimering styrningsåtgärder för tung trafik (gäller delen närmast Viptorp.</li></ul> |
|-------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|

Samtliga målambitioner har genom föreslaget åtgärdspaket uppfyllts tillfredsställande. Avseende risker om farligt gods (genomfartstrafik) har en slutlig lösning skjutits på framtida utredning (se utredningar). Föreslaget paket bedöms bidra till de transportpolitiska målen om hänsyn och funktion. En genomförandeplan för åtgärderna fram till år 2030 bedöms bidra till samhällsekonomiska nyttor väl i paritet med bedömd åtgärds kostnad. Främst tillgodoses de lokala resorna och trafikanterna längs stråket och dess målpunkter. Åtgärdspaketet innefattar åtgärder enligt fyrstegsprincipen och bedöms bidra till en samhällsekonomisk effektiv och långsiktig transportförsörjning.

### 4.4 Potentiella effekter och konsekvenser

För åtgärdspaketen har en samlad effektbedömning (SEB) tagits fram. I tabell 4 och de mållkonflikter som noterats är framkomlighet för gods och farligt gods kontra övrig trafik och trafikanter samt boende. Alternativ omledning är inte rationellt i nutid. Det har dock inte ansetts vara ett direkt mållkonfliktområde.

Den slutliga bedömningen är att åtgärdspaketet bidrar till en samhällsekonomisk effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning.

Tabell 4 redovisas den bedömda nyttan i relation till de transportpolitiska målen respektive de för uppdraget etablerade målen i tabell 2.



Tabell 4 Transportpolitisk målanalys - sammanfattning

|                                       |                                         |                                                        |                 |
|---------------------------------------|-----------------------------------------|--------------------------------------------------------|-----------------|
| <b>Bidrag till<br/>FUNKTIONSMÅLET</b> | <b>Medborgarnas resor</b>               | Tillförlitlighet                                       | Positivt bidrag |
|                                       |                                         | Tryggt & bekvämt                                       | Positivt bidrag |
|                                       | <b>Näringslivets transporter</b>        | Tillförlitlighet                                       | Positivt bidrag |
|                                       |                                         | Nöjdhet & kvalitet                                     | Positivt bidrag |
|                                       | <b>Tillgänglighet regionalt/ länder</b> | Pendling                                               | Positivt bidrag |
|                                       |                                         | Tillgänglighet storstad                                | Inget bidrag    |
|                                       |                                         | Interregionalt                                         | Inget bidrag    |
|                                       | <b>Jämställdhet</b>                     | Jämställdhet transport                                 | Positivt bidrag |
|                                       |                                         | Lika möjlighet                                         | Positivt bidrag |
|                                       | <b>Funktionshindre</b>                  | Kollektivtrafiknätet                                   | Positivt bidrag |
| <b>Bidrag till<br/>HÄNSYNSMÅLET</b>   | <b>Barn och unga</b>                    | Skolväg                                                | Positivt bidrag |
|                                       |                                         | Gång & cykel, andel                                    | Positivt bidrag |
|                                       | <b>Kollektivtrafik, gång och cykel</b>  | Kollektivtrafik, andel                                 | Positivt bidrag |
|                                       |                                         | Mängd person- och lastbilstrafik                       | Positivt bidrag |
|                                       | <b>Klimat</b>                           | Energi per fordonskilometer                            | Positivt bidrag |
|                                       |                                         | Energi bygg, drift, underhåll                          | Positivt bidrag |
|                                       |                                         | Människors hälsa                                       | Positivt        |
|                                       | <b>Hälsa</b>                            | Befolkning                                             | Positivt        |
|                                       |                                         | Luft                                                   | Positivt        |
|                                       |                                         | Vatten                                                 | Inget bidrag    |
|                                       |                                         | Mark                                                   | Inget bidrag    |
|                                       |                                         | Materiella tillgångar                                  | Bedöms inte fn  |
|                                       |                                         | Landskap                                               | Inget bidrag    |
|                                       | <b>Landskap</b>                         | Biologisk mångfald, växtliv, djurliv                   | Inget bidrag    |
|                                       |                                         | Forn- och Kulturlämningar, Annat kulturarv, Bebyggelse | Inget bidrag    |
|                                       |                                         | Döda & svårt skadade                                   | Positivt bidrag |
|                                       | <b>Trafiksäkerhet</b>                   |                                                        |                 |

De målkonflikter som noterats är framkomlighet för gods och farligt gods kontra övrig trafik och trafikanter. Alternativ omledning är inte rationellt i nutid. Det har dock inte ansetts vara ett direkt målkonfliktområde.

Den slutliga bedömningen är att åtgärds paketet bidrar till en samhällsekonomisk effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning. Lokala och i viss mån regionala resor och transporter får främst ta del av förbättringarna och tillgänglighet och trafiksäkerhet. Andelen långväga passager är ca 10 procent och tillskapas mervärden i jämnare trafikrytm och tydligare samband hastighet och utformning.

Tabell 5 Analys utifrån i ÅVS:en etablerade mål

| Benämning av mål                                                                                  | Beskrivning av mål                                                                       | Bedömning av bidrag till mål-uppfyllelse | Kompetens på området som gjort bedömningen |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------|--------------------------------------------|
| Alla trafikslag ska vara lika högt prioriterade                                                   | Ingen som får företräde om prioritering, samtliga trafikslag jämställda                  | Positivt bidrag ++                       | Arbetsgruppen                              |
| Förbättra framkomligheten för gång, cykel och kollektivtrafik                                     | Flertalet åtgärder, såväl fysiska som påverkansåtgärder, bidrar till förbättrade villkor | Positivt bidrag ++                       | Arbetsgruppen                              |
| Minskad barriäreffekt genom ökad trygghetskänsla för oskyddade trafikanter längs och tvärs väg 53 | Minskad otrygghet för oskyddade bidrar till minskad barriäreffekt                        | Positivt bidrag ++                       | Arbetsgruppen                              |
| Minskad lokal personbilstrafik längs väg 53                                                       | Sanering, översyn anslutningar, främja hållbart resande kortväga                         | Positivt bidrag +                        | Arbetsgruppen                              |
| Minskad riskexponering från transporter med farligt gods                                          | Reducering av farligt gods och konsekvenser                                              | Inget bidrag 0                           | Arbetsgruppen                              |
| Förbättrad hälsa och miljö och minskad klimatpåverkan från biltrafiken                            | Generell minskning trafik genom förbättrade förutsättningar om hållbart resande          | Positivt bidrag ++                       | Arbetsgruppen                              |
| Ökad trafiksäkerhet                                                                               | Samtliga trafikanter ges ökad säkerhet                                                   | Positivt bidrag ++                       | Arbetsgruppen                              |
| Stadsläkning utifrån förbättrad stadsutveckling och gestaltning                                   | Översyn stad och gestaltning, ingår i övergripande arbete                                | Positivt bidrag ++                       | Arbetsgruppen                              |

Nästan samtliga mål kommer att uppnå ett positivt bidrag av att åtgärds paketet genomförs. Målambitionen om minskad lokal personbilstrafik bör ges särskild fokus då den bedöms minst väl uppnå uppställda mål. en tidig hantering av åtgärder med den typen av effekter bör prioriteras i kommande planer.

Kostnader har beräknats för åtgärds paketet, en kort sammanställning av detta presenteras i tabell 6.

Tabell 6 Kostnader för åtgärdspaketen

| Område                          | Delsträcka 1-7<br>(Mnkr) | Delsträcka 7-8<br>(Mnkr) | Totalt<br>(Mnkr) |
|---------------------------------|--------------------------|--------------------------|------------------|
| Åtgärder                        | 40-88                    | 23-51                    | 63-139           |
| Utredningar                     | 3-13                     | 1-2                      | 4-15             |
| Drift och underhåll (DoU) 15 år |                          |                          | 3                |
| <b>Total kostnad</b>            | 43-101                   | 24-53                    | <b>70-157</b>    |

## 5. Förslag till inriktning och rekommenderade åtgärder

Rekommenderade åtgärder utgörs av åtgärdspaket presenterat i tabell 3.

Under workshop 3 sammanställde mötets deltagare vilka aktörer som ansvarar för respektive åtgärdskategori inom åtgärdspaketen. Deltagarna uppskattade inom vilken tidshorisont som åtgärderna kan genomföras, vilka intressenter som har nytta av åtgärderna och vem som ansvarar för finansieringen.

Flera av åtgärderna kommer att genomföras i nästa skede, nämligen i vägplan. En del av utredningarna som nämns är redan under genomförande eller har genomförts.

En sammanställning över genomförandet presenteras i bilaga 1. Det är främst Trafikverket och kommunen som kommer att ansvara för genomförande och finansiering.

Fastighetsägare, Landstinget och Sörmlands kollektivtrafikmyndighet (SKTM) återfinns på flera poster som genomförande och/eller finansierande. Vissa åtgärder finansieras eventuellt via Länstransportplanen i Sörmland.

## 6. Ställningstagande och fortsatt hantering

Genomförandet av åtgärdspaketen kommer att ske på flera olika sätt. Vissa åtgärder kommer att ingå i nästa processteg: vägplan. Kommunen kommer att genomföra vissa åtgärder själv. Samverkan sker för andra åtgärder, där genomförandet tillfaller en aktör men genomförs med gemensam planering. Ett flertal åtgärder finns redan i gällande Länstransportplan, medan andra åtgärder kommer att behöva lyftas in i kommande Länstransportplan för att kunna genomföras. Åtgärder inom sträcka 7-8 finns i länstransportplanen och att åtgärder inom sträcka 1-7 behöver lyftas in i kommande länstransport plan. I det fortsatta arbetet bedöms därför en stor nytta finnas med att en samordningsfunktion etableras, för genomförandet av åtgärderna. Åtgärderna kommer att genomföras och finansieras av olika aktörer, och det är av betydelse att god samverkan och samordning sker för att behålla helheten och samordna finansiering och arbetsinsatser. Det är av stor vikt att samordna arbetet väl, underlätta för kommunikationen, upprätthålla en tidsplan och kvalitetssäkra en helhet.

## Kvalitetsgranskning

|            |                                                                                                |
|------------|------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Genomförd: | Ja <input type="checkbox"/> Nej <input type="checkbox"/> Datum: Klicka här för att ange datum. |
| Utförd av: |                                                                                                |

.....  
Datum och underskrift av kvalitetsgranskare

## Avslut av studie

.....  
Datum och underskrift av ansvarig för genomförande av åtgärdsvalsstudien

.....  
Godkänt - datum och underskrift av chef

## BILAGA 1 Genomförande för åtgärderna

Nedan följer en sammanfattning över åtgärderna. Teckenförklaring till tabellen nedan:

LTP – Länstransportplan

Kn – Eskilstuna kommun

TrV – Trafikverket

SKTM – Sörmlands Kollektivtrafikmyndighet

ESEM – Eskilstuna Energi & Miljö

Skim - Södermanlands Län

| Åtgärds-kategori       | Åtgärd                                                                                                         | Kort sikt<br>(inom 5<br>år) | Medel-<br>lång sikt<br>(5-15 år) | Lång sikt<br>(bortom<br>15 år) | Intressent<br>som har<br>nytta av<br>åtgärden       | Aktör<br>genomförande        | Aktör<br>finansiering       | Kommentarer                                                                                             |
|------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------|----------------------------------|--------------------------------|-----------------------------------------------------|------------------------------|-----------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Luft och<br>buller (A) | Mer grönytor för<br>bullerdämpning (1-7)                                                                       | (x)                         | x                                |                                | De som bor<br>och besöker<br>stråket,<br>vistas där | Fastighetsägare<br>LTP<br>Kn | Fastighets-<br>ägare<br>LTP | Gatans utformning<br>behöver<br>samplanering                                                            |
| Gång och<br>cykel (C)  | Förbättrade<br>övergångsställen och<br>passager för gång och<br>cykel tvärs väg 53 (inkl<br>översyn nya/gamla) |                             | x                                |                                | Gående,<br>cyklister,<br>barn, unga,<br>äldre       | TrV<br>Kn                    | LTP<br>Kn                   | Målpunkts-<br>utredning<br><br>Hur vistas man i<br>området<br>överhuvudtaget?<br><br>Framförallt på 1-7 |



| Åtgärds-kategori                     | Åtgärd                                                                                       | Kort sikt (inom 5 år) | Medel-lång sikt (5-15 år) | Lång sikt (bortom 15 år) | Intressent som har nytta av åtgärden              | Aktör genomförande             | Aktör finansiering                         | Kommentarer                                                        |
|--------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|---------------------------|--------------------------|---------------------------------------------------|--------------------------------|--------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|
| Gång och cykel (C)                   | Förbättrade gång- och cykelförbindelser längs väg 53                                         |                       | x                         |                          | Cyklister, gående                                 | TrV<br>Kn                      | Kn<br>LTP                                  | Framförallt på 1-7                                                 |
| Gång och cykel (C)                   | Skapa bra gång- och cykelförbindelser längs och tvärs väg 53 inkl bra belysning (7-8)        | x                     |                           |                          | Cyklister, gående, boende, företagare             | TrV<br>Kn                      | Kn<br>LTP                                  | Framförallt på 1-7<br><br>Utredning: kopplat till pendlarparkering |
| Gång och cykel (C)                   | Förbättrad gestaltning/växtlighet/utformning av gång- och cykeltunnel under Mälarvägen (1-2) | x                     | x                         |                          | Boende, barn & unga till skola, skolväg           | TrV<br>Kn                      | Kn<br>LTP                                  | 1-4 särskild utredning<br><br>Drift- & underhållsfråga             |
| Gång och cykel (C)                   | Förbättra gångvägar/banor till busshållplatser (och nya där det behövs) (7-8)                | x                     |                           |                          | Kollektivtrafikresenärer<br>Barn                  | TrV<br>SKTM<br>Kn              | Kn<br>LTP<br>SKTM                          | Ska ingå i investeringsobjekt<br><br>Utredning skulle behövas      |
| Bytesplatser och busshållplatser (D) | Skapa bättre busshållplatser och bytesplatser med mindre fysiska åtgärder                    | x (7-8)<br>x (1-7)    |                           |                          | Kollektivtrafikresenärer<br>Barn                  | TrV<br>SKTM (viktigast),<br>Kn | Kn<br>LTP<br>SKTM                          | SKTM tar en ledarroll i vilka hållplatser man ska ha               |
| Kollektivtrafik (E)                  | Kollektivtrafikkörfält/bussprio in i och genom korsningar (1-7)                              | x<br>(bussprio)       | x                         |                          | Kollektivtrafikresenärer<br>SKTM, räddningstjänst | TrV<br>SKTM<br>Kn              | LTP<br>SKTM genom<br>Kn<br>Statsmiljöavtal | Översyn kollektivtrafiklinjedragningar                             |

| Åtgärds-kategori          | Åtgärd                                                                                  | Kort sikt (inom 5 år) | Medel-lång sikt (5-15 år) | Lång sikt (bortom 15 år) | Intressent som har nytta av åtgärden          | Aktör genomförande                 | Aktör finansiering                 | Kommentarer                                                             |
|---------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|---------------------------|--------------------------|-----------------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|
| MM, beteende-påverkan (F) | Påverkansarbete för omfördelning från biltrafik till cykel, gående och kollektivtrafik. | x                     | x                         | x                        | Bilister<br>Samtliga trafikanter              |                                    |                                    |                                                                         |
| MM, beteende-påverkan (F) | Ny parkeringspolicy både för kommun och större verksamheter                             | x                     | x                         | x                        | Fastighets-ägare<br>Landsting<br>Kn           | Fastighetsägare<br>Landsting<br>Kn | Fastighetsägare<br>Landsting<br>Kn | Parkeringsplan                                                          |
| MM, beteende-påverkan (F) | Nytt cykelgarage vid sjukhuset. (5-7)                                                   | x                     |                           |                          | Besökare till sjukhuset                       | Landstinget                        | Landstinget                        |                                                                         |
| Korsningar ombyggnad (G)  | Bygg om korsningar till cirkulationsplatser                                             | x                     | x                         |                          | Alla trafikslag<br>Boende                     | TrV<br>Kn                          | LTP                                | Utredning korsningspunkter<br><br>Koppla gång och cykel tvärs och längs |
| Korsningar ombyggnad (G)  | Stänga/öppna korsning(ar) (1-7)                                                         | x                     |                           |                          | Alla trafikslag<br>Boende                     | TrV<br>Kn<br>Fastighetsägare       | LTP<br>Kn                          | Utredning korsningspunkter vägplan                                      |
| Korsningar ombyggnad (G)  | Optimera/Samla ihop fastighetsutfarter till färre mot väg 53                            | x                     |                           |                          | Alla trafikslag<br>Boende<br>Fastighets-ägare | TrV<br>Kn<br>Fastighetsägare       | LTP                                | Avser 7-8<br>Vägplan                                                    |

| Åtgärds-kategori                   | Åtgärd                                                                                               | Kort sikt (inom 5 år) | Medel-lång sikt (5-15 år) | Lång sikt (bortom 15 år) | Intressent som har nytta av åtgärden         | Aktör genomförande | Aktör finansiering | Kommentarer                                                                        |
|------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|---------------------------|--------------------------|----------------------------------------------|--------------------|--------------------|------------------------------------------------------------------------------------|
| Ny karaktär på gatu-/vägrummet (H) | Ny karaktär på/utformning av gaturummet (5-7)                                                        | x                     | x                         |                          | Alla trafikslag                              | TrV<br>Kn          | LTP<br>Kn<br>TrV   | Väghållarbyte<br><br>Förutsätter kommunalt väghållarskap                           |
| Ny karaktär på gatu-/vägrummet (H) | Ändra gatuutformning/Skapa ny stadsmässig karaktär på gaturummet (1-5, ingår i ändrat väghållarskap) |                       | x                         |                          | Alla trafikslag                              | TrV<br>Kn          | LTP                | Mjukt trafikrum utifrån funktion<br><br>Koppla till kommunens stadsläkningsprojekt |
| Teknik, ITS, styrning (I)          | Översyn och trimning av trafiksignaler (1-7)                                                         | x                     | x                         |                          | Alla trafikslag                              |                    | TrV (underhåll)    | Redan påbörjats för bef anläggning, klart?<br><br>Förnyas efter ändring            |
| Teknik, ITS, styrning (I)          | Rutin för löpande felanmälan av trafiksignaler (1-7)                                                 | x                     | x                         | x                        | Alla Trafikslag                              | TrV                | TrV                | Påbörjats, klar?<br><br>Tydliggör kontraktsvägar till Trafikverket                 |
| Teknik, ITS, styrning (I)          | Ruttoptimering. Styrning av tunga transporter till återvinnings-centralen                            | x                     |                           |                          | Alla Trafikslag<br>ESEM<br>Boende i tätorten | ESEM<br>Kn         | ESEM               |                                                                                    |

| Åtgärds-kategori          | Åtgärd                                                                                                                                 | Kort sikt (inom 5 år) | Medel-lång sikt (5-15 år) | Lång sikt (bortom 15 år) | Intressent som har nytta av åtgärden           | Aktör genomförande                                | Aktör finansiering            | Kommentarer                                                                                                 |
|---------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|---------------------------|--------------------------|------------------------------------------------|---------------------------------------------------|-------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Teknik, ITS, styrning (I) | Utrustning där räddningstjänsten vid uttryckning kan styra trafiksignalerna (1-7)                                                      | x                     |                           |                          | Alla Trafikslag                                | Kn<br>TrV                                         | Kn<br>TrV                     | Kan det delvis, vad kvarstår?<br><br>Koppla ihop med bussprioritering<br><br>Stark samhälls-ekonomisk nytta |
| Teknik, ITS, styrning (I) | Översyn av vägvisningen till Västerleden.                                                                                              | x                     |                           |                          | Alla Trafikslag                                | TrV                                               | TrV                           | Vägvisnings-utveckling                                                                                      |
| Korsningar optimering (J) | Förbättra sikt- och ljusförhållanden i korsningar/fastighetsut-farter                                                                  | x                     | x                         |                          | Trafikanter och Fastighets-ägare               | TrV<br>Fastighetsägare<br>Kn<br>Skim<br>Landsting | TrV<br>Fastighets-ägare<br>Kn | Driftåtgärder 4-8 Vägplan                                                                                   |
| Korsningar optimering (J) | Översyn körfältsindelning (inkl. korsning återvinningscentral)                                                                         | x                     |                           |                          |                                                |                                                   |                               | Vägplan                                                                                                     |
| Stadsport, entré (K1)     | Ny karaktär på vägrummet för vägvsnittet vid Viptorp (Skrinnarvägen-Sveavägen) och på delsträcka 1-2. Utformas som entréer/stadsportar | x                     | x                         |                          | Boende<br>Trafikanter<br>Oskyddade trafikanter | Kn<br>TrV                                         | Kn<br>TrV                     | Vägplan                                                                                                     |

| Åtgärds-kategori           | Åtgärd                                                     | Kort sikt (inom 5 år) | Medel-lång sikt (5-15 år) | Lång sikt (bortom 15 år) | Intressent som har nytta av åtgärden | Aktör genomförande | Aktör finansiering | Kommentarer                                                                         |
|----------------------------|------------------------------------------------------------|-----------------------|---------------------------|--------------------------|--------------------------------------|--------------------|--------------------|-------------------------------------------------------------------------------------|
| Trafiksäkerhet (K2)        | Säkra sidoområdesåtgärder                                  | x                     |                           |                          |                                      |                    |                    | Vägplan                                                                             |
| Hastighetsövervakning (K3) | Större polisnärvaro                                        | x                     |                           |                          |                                      | Polismyndigheten   |                    | Tomtom data till polis                                                              |
| Utredningar                | Utredning av spårbunden kollektivtrafik (1-7)              |                       | x                         |                          | Resenärer<br>Fastighets-ägare        | Kn                 |                    | Översyn kollektivtrafiklinje-dragningar                                             |
| Utredningar                | Fördjupad målpunktsanalys                                  |                       |                           |                          |                                      |                    |                    | Genomfört i ÅVS redan                                                               |
| Utredningar                | Översyn väghållarskap (1-7)                                | x                     |                           |                          |                                      | TrV<br>Kn          |                    | Ombyggnad Sveav./Stenkvistav<br><br>Vägplan efter väghållarfråga                    |
| Utredningar                | Utredning korsningspunkter/helhetsutredning trafiksystemet |                       |                           |                          | Boende<br>Trafikanter                | TrV<br>Kn          |                    | Vägplaneskede<br><br>(Primär uttryckningsväg akuten<br>Signalreglering cirkulation) |



| Åtgärds-kategori | Åtgärd                                                                                                         | Kort sikt (inom 5 år) | Medel-lång sikt (5-15 år) | Lång sikt (bortom 15 år) | Intressent som har nytta av åtgärden    | Aktör genomförande | Aktör finansiering | Kommentarer                             |
|------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|---------------------------|--------------------------|-----------------------------------------|--------------------|--------------------|-----------------------------------------|
| Utredningar      | Översyn kollektivtrafikförbindelser och linjedragningar                                                        | x                     |                           |                          | Resenärer<br>Trafikanter<br>Landstinget | Skim<br>Kn         |                    | Start 2016                              |
| Utredningar      | Utredning om pendlar-/infartsparkeringar/långtidsparkeringar i anslutning till kollektivtrafik- och cykelstråk |                       | x                         |                          | Pendlare<br>Boende                      | Kn<br>TrV<br>SKTM  |                    | Linjedragning                           |
| Utredningar      | Eldriven kollektivtrafik                                                                                       | x                     | x                         |                          |                                         | SKTM               | SKTM               | Under genomförande                      |
| Utredningar      | Översyn av hela Idunplan för alla trafikslag                                                                   | x                     |                           |                          | Alla<br>Trafikanter                     | TrV                |                    | Högersväng<br>bussfält<br>Vägplaneskede |
| Utredningar      | Utred om lämpligt med ny tillfart för biltrafik från Årby/Mälarvägen till Eskilshem/Röksta                     | x                     | x                         |                          | Boende<br>Skolelever<br>Årbyskolan      | Kn                 | Kn                 |                                         |
|                  |                                                                                                                |                       |                           |                          |                                         |                    |                    |                                         |

| Åtgärds-kategori | Åtgärd                                                                                                                                                                                                 | Kort sikt (inom 5 år) | Medel-lång sikt (5-15 år) | Lång sikt (bortom 15 år) | Intressent som har nytta av åtgärden | Aktör genomförande  | Aktör finansiering      | Kommentarer                                                                                           |
|------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------|---------------------------|--------------------------|--------------------------------------|---------------------|-------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Utredningar      | Översyn av möjlighet till optimering av styrningsåtgärder för tung trafik/transporter med farligt gods (hitta den aktör som äger frågan) inkl. studie om alternativa omledningsvägar för farligt gods. | x                     |                           |                          | Boende                               | TrV<br>Kn<br>Steg 1 |                         | Underlag finns redan och förutsättningar. gäller att identifiera och initiera ett arbete kring detta. |
| Utredningar      | Följdeffekter på de åtgärder som genomförs på kommunala och statliga vägar/gator                                                                                                                       | x                     | x                         |                          | Boende<br>Trafikanter<br>Oskyddade   | TrV                 |                         | Vägplaneskede-fråga<br><br>7-8 direkt efter ÅVS 2016<br><br>1-7 beror på LTP                          |
| Utredningar      | Kollektivtrafikkörfält på sträckor (1-7)                                                                                                                                                               | x                     |                           |                          | Resenärer                            | SKTM<br>Kn<br>TrV   | SKTM<br>Kn<br>Bussbolag | Linjedragning buss                                                                                    |





Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Tullgatan 8, 632 20 Eskilstuna

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

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