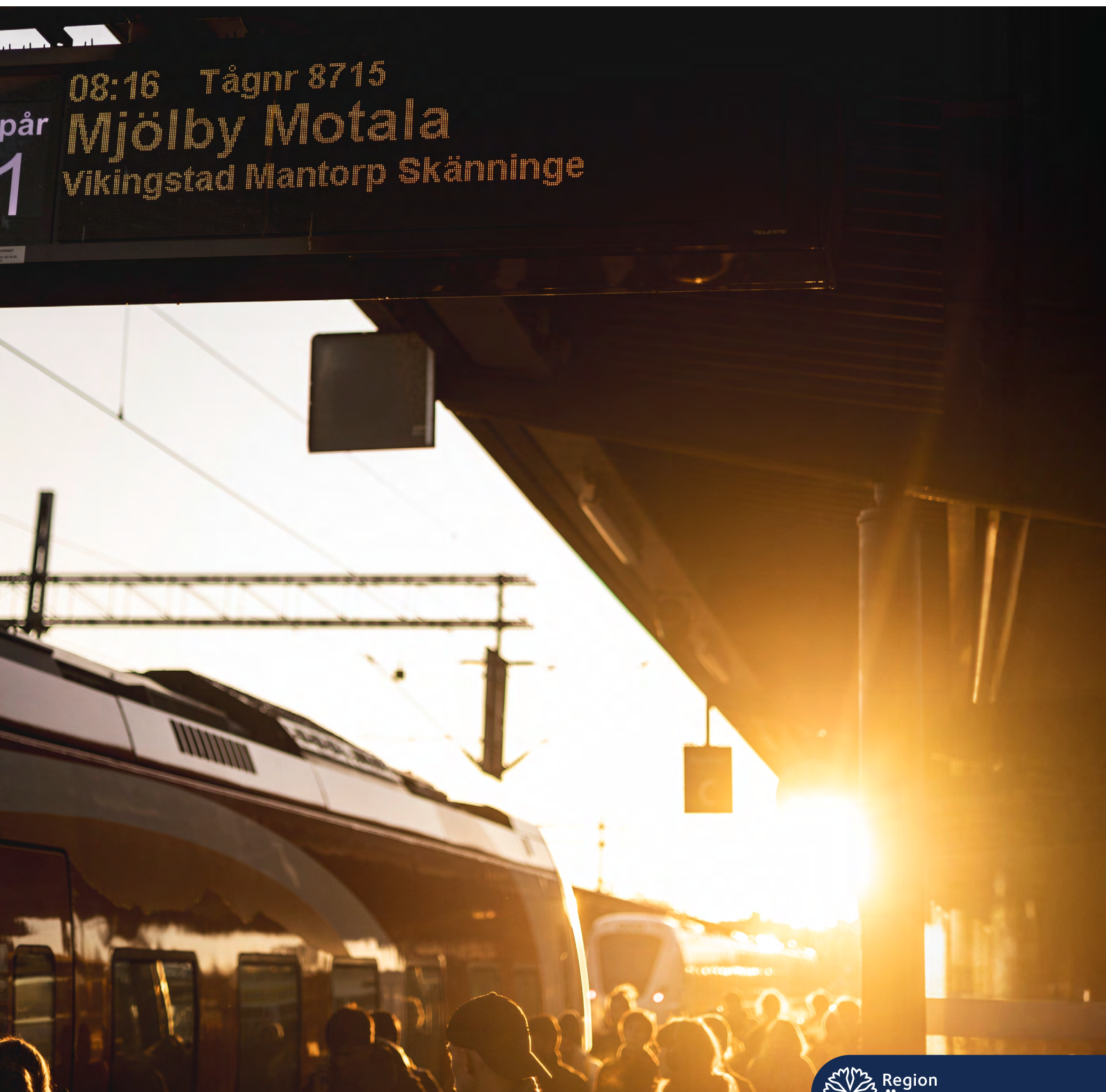


Länstransportplan för Östergötland 2026–2037



Regionfullmäktige 2026-06-17

Region Östergötland, 581 91 Linköping

Telefon: 010-103 00 00

E-post: region@regionostergotland.se

www.regionostergotland.se

Foto: David Einar, Östgötatrafiken, Shutterstock

Förord

Människors möjlighet att förflytta sig är en grundläggande förutsättning för ett fungerande samhälle. Det handlar om att kunna ta sig till arbete och studier, nå service och kultur, möta andra människor och bedriva näringsverksamhet i hela länet. Ett tillförlitligt transportsystem skapar trygghet i vardagen och stärker Östergötlands utvecklingskraft.

Östergötland är en del av ett större sammanhang, med stora trafikflöden som binder samman städer, tätorter och landsbygder, men också länet med övriga Sverige. Transportsystemet ska fungera för både personresor och godstransporter och bidra till att hela länet kan leva och utvecklas.

Länstransportplan för Östergötland 2026–2037 har tagits fram utifrån regeringens direktiv, regionala utvecklingsstrategin och de transportpolitiska målen. Under planperioden omfattar planen en statlig ram om cirka 2,8 miljarder kronor att fördela till åtgärder i länets transportinfrastruktur. Inom denna ram har prioriteringar gjorts för att stärka trafiksäkerheten, förbättra tillgängligheten och bidra till ett långsiktigt hållbart transportsystem.

Arbetet har bedrivits utifrån fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande synsätt, vilket innebär att befintlig infrastruktur används mer effektivt innan nya investeringar genomförs och att åtgärder prövas utifrån både behov, kostnad och nytta. En betydande del av planperiodens medel är knutna till objekt som redan är beslutade eller påbörjade, vilket innebär att utrymmet för helt nya investeringar främst finns under den senare delen av planperioden.

Framtagandet av planen har letts av Trafik- och samhällsplaneringsnämndens (TSN) presidium och förankrats i nätverket för samhällsplanering, bestående av representanter från Region Östergötland, kollektivtrafikmyndigheten, länsstyrelsen, Trafikverket samt länets kommuner. Under processen har dialogmöten genomförts med kommuner och näringsliv, och planen har löpande redovisats i TSN och i den ordinarie samrådsstrukturen mellan regionen och länets kommuner. Planen var på remiss mellan 5 september och 21 november 2025 och totalt inkom 46 yttranden.

Med denna plan finns en gemensam och förankrad grund för de beslut och åtgärder som ska forma Östergötlands transportinfrastruktur under kommande år.

2026-03-03

Jan Owe-Larsson (M)

Ordförande i Trafik- och samhällsplaneringsnämnden

Innehåll

Förord	3
Bakgrund	5
Transportpolitiska mål, principer och ytterligare utgångspunkter	6
Nationell transportpolitik och länsplanens omfattning	7
Planeringsinriktning	10
Planeringsförutsättningar	14
Funktionella transportstråk och brister	14
Ekonomiska förutsättningar	21
Länstransportplan 2026–2037	22
Planbeskrivning	24
Hantering av kostnadsökningar	30
Utredningsbehov	30
Effektbedömning	31
Sammanfattning av strategisk miljöbedömning	32
Litteratur och Bilagor	35
Litteratur	35
Bilagor	35
Bilaga 1 – Redovisning utifrån regeringens direktiv	36
Bilaga 2 – Genomförda bristutredningar/åtgärdsvalsstudier	38

Bakgrund

Den 3 oktober 2024 lämnade regeringen infrastrukturproposition *Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera 2024/25:28: TU16* till riksdagen som därefter fattade beslut i enlighet med regeringens förslag.

Därefter beslutade regeringen den 20 mars 2025 om uppdrag till Trafikverket att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen och möjlighet för länsplaneupprättarna att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur (LI2025/00640).

Regeringen har därigenom uppdragit åt Region Östergötland att upprätta förslag till transportslagsövergripande länsplan för regional transportinfrastruktur för perioden 2026–2037 i Östergötlands län.





Transportpolitiska mål, principer och ytterligare utgångspunkter

Enligt ”Uppdrag till Trafikverket att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen och möjlighet för länsplaneupprättarna att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur” ska följande utgöra utgångspunkter för Trafikverkets analyser och förslag till åtgärder samt utgöra förutsättningarna för statliga medel för länsplaneupprättarna vid framtagande av länsplaner:

- Samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande vid prioritering av åtgärder i transportinfrastrukturen.
- De transportpolitiska målen med tillhörande funktionsmål och hänsynsmål inklusive etappmål för trafiksäkerhet och klimat inom transportsektorn, som beslutats av riksdagen.
- Förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur, förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur samt förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar med mera
- Regeringens proposition Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur för att hela Sverige ska fungera (prop. 2024/25:28) i sin helhet och riksdagens beslut med anledning av propositionen (bet. 2024/25:TU5, rskr. 2024/25:102).
- Fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande synsätt.
- Regionala utvecklingsstrategier och andra regionala inriktningsunderlag såsom regionernas regionala systemanalyser.

- Där så är relevant, underlag som är framtaget efter samråd med andra länder samt åtaganden som överenskommit i särskild ordning mellan staten och regioner/kommuner. Det gäller inte överenskommelser som har slutits av Sverigeförhandlingen i relation till nu avbrutna planer på nya stambanor för höghastighetståg.

Länsplaneupprättarna bör i sina prioriteringar även utgå från ett länsöverskridande och nationellt perspektiv samt där så är relevant ett perspektiv över nationsgränserna. *Prioritet bör ges till åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten.* För att få del av statliga medel behöver länsplanerna, förutom vad som anges i förordningen om länsplaner, redovisa:

- Hur de ekonomiska ramarna för planperioden fördelas på olika åtgärder och typer av åtgärder. Åtgärder som beräknas kosta under 75 miljoner kronor behöver inte anges i förslagen till länsplaner.
- Vilka prioriteringar som planförslagen baseras på.
- Om fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande perspektiv har tillämpats i planförslagen.
- Hur mycket medel som går till åtgärder i infrastrukturen som förbättrar trafiksäkerheten.
- Hur mycket medel som går till samfinansiering av åtgärder i nationell plan samt hur mycket medel som avsätts till statlig medfinansiering.
- Miljöbedömning kopplat till respektive förslag till länsplan.

Nationell transportpolitik och länsplanens omfattning

Länsplanerna för regional transportinfrastruktur regleras av förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur och ska enligt denna bidra till de transportpolitiska målen som riksdagen antog 2008. Länsplanen ska upprättas med hänsyn till de samlade transportbehoven inom en region. Enligt förordningen får länsplanen omfatta följande ändamål:

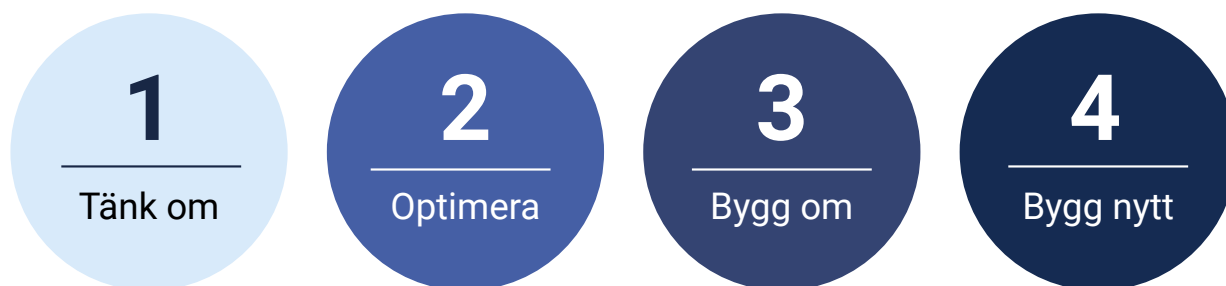
3 § Länsplanen ska avse tolv år och omfatta

1. investeringar i statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet,
2. åtgärder i sådana anläggningar m.m. för vilka statlig medfinansiering kan beviljas enligt 2 § förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.,
3. åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur, och
4. åtgärder i andra icke statligt finansierade anläggningar av betydelse för det regionala transportsystemet som bör redovisas i planen. Förordning (2024:533).

3 a § Länsplanen får avse investeringar och förbättringsåtgärder för vilka Trafikverket har ansvaret enligt förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur.

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

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



Figur 1 – Fyrstegsprincipen

Fyrstegsprincipen är Trafikverkets arbetsstrategi och den tillämpas för att säkerställa att arbetet sker målstyrt och innebär en god resurshushållning och för att åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling¹. För åtgärder med en kostnad över 75 miljoner kronor ska en *Samlad effektbedömning* (SEB) genomföras. Detta för att ge ytterligare vägledning i effekterna av de föreslagna åtgärderna. Denna bedömning vägs sedan in i beslut om att genomföra åtgärden eller inte.

¹ www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings-och-analysmetoder/fyrstegsprincipen/

Finansiering av åtgärder

Investeringar i statlig infrastruktur anges i den nationella planen samt i länsplanen. Dessa beskrivs kort nedan:

Nationell plan

Den nationella planen innehåller medel för underhåll samt för investeringar i järnväg samt för stamvägarna. I Östergötland innebär detta att investeringar på järnvägarna samt för investeringar på E4, E22, riksväg 50 och riksväg 56 hanteras i nationell plan. Åtgärder över 150 miljoner kronor behöver namnges i planen. Genom samfinansiering kan Region Östergötlands länsplan delvis eller helt finansiera åtgärder som ligger i nationell plan, det vill säga åtgärder på stamvägnätet eller järnväg. Dessa vägar och järnvägar visas av figur 2.

Länsplan

Investeringar i alla övriga statliga vägar hanteras i länsplanen. Region Östergötland upprättar planen och Trafikverket genomför åtgärderna. Åtgärder över 75 miljoner kronor behöver namnges i planen. De statliga regionala vägarna visas av figur 3. De breda strecken visar vilka vägar som ingår i regionalt prioriterade stråk. Det är primärt hit som medel allokeras i planen.

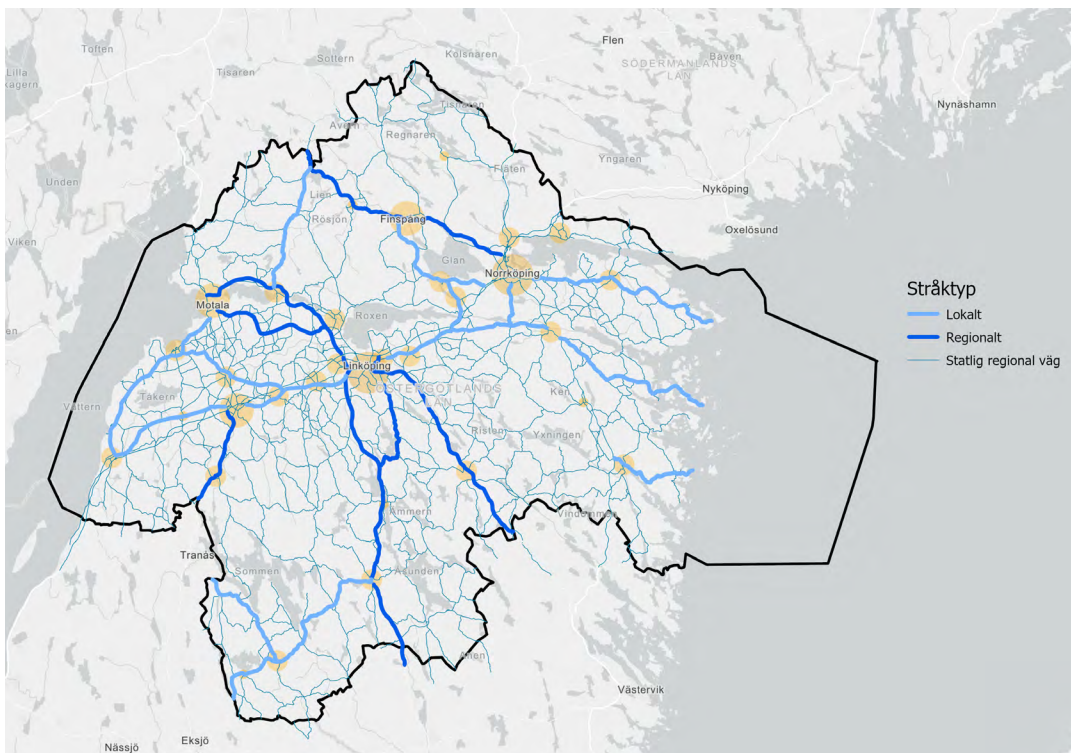
Statlig medfinansiering

Det är kommunerna som ansvarar för planering och finansiering av åtgärder på det kommunala vägnätet, inklusive investeringar i infrastruktur för kollektivtrafik. Länsplanen kan avsätta medel till statlig medfinansiering av kollektivtrafik samt miljö- och trafiksäkerhetshöjande insatser på kommunalt vägnät. Dessa medel handläggs av Trafikverket och ansöks om årligen av kommunerna.

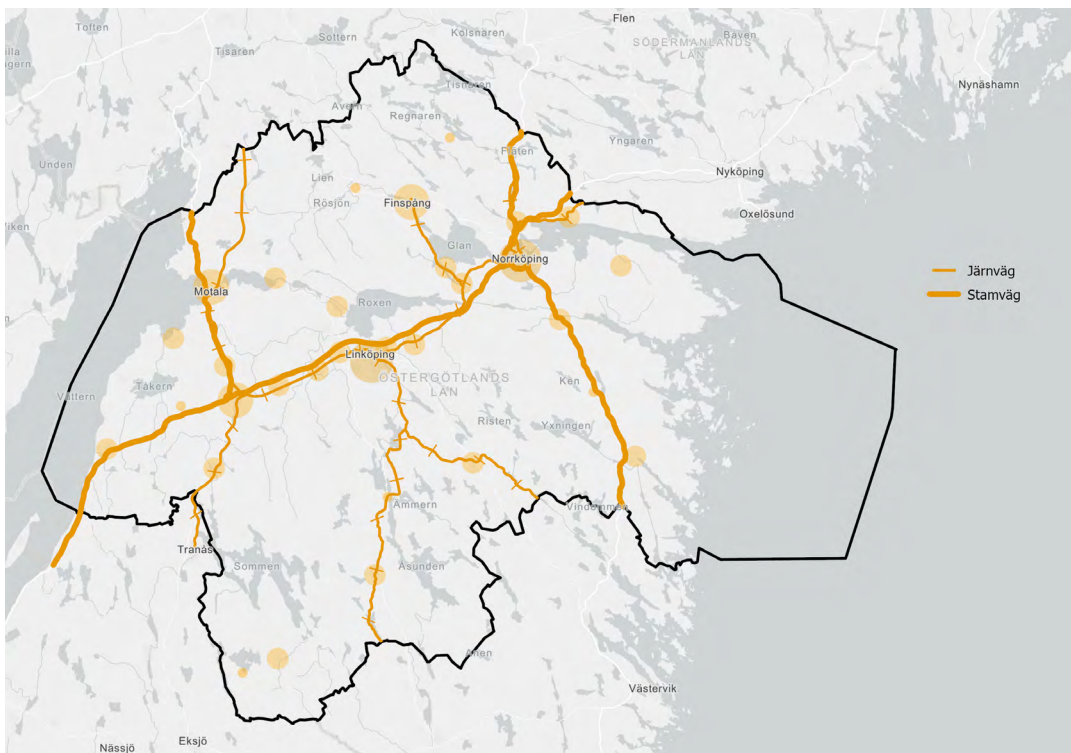
Medfinansiering

Vissa åtgärder på statligt vägnät kan behöva medfinansieras av aktuell kommun. En bedömning sker utifrån hur stor andel av åtgärderna som bedöms ha en lokal nytta.





Figur 2 – Statliga regionala vägar



Figur 3 – Stamvägar och järnvägar

Planeringsinriktning

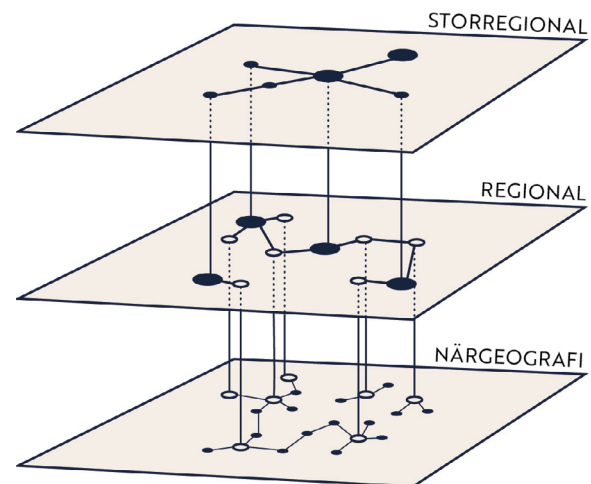
Region Östergötlands främsta styrande måldokument är den regionala utvecklingsstrategin Utvecklingsstrategi för Östergötland (RÖ 2024-10297). Länstransportplanen ska stödja inriktningar i denna och som fördjupning till den regionala utvecklingsstrategin finns Region Östergötlands Rumslig strateg för Östergötland (RÖ 2022-10319) samt Regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland 2040 (RÖ 2024-4950). Kopplat till Östergötlands transportplanering finns även Region Östergötlands storregionala infrastruktursamarbete inom En bättre Sits, med tillhörande storregionala systemanalys (RÖ 2024-5370) samt Region Östergötlands cykelplan (RÖ 2024-2831).

Utöver prioritering i den regionala utvecklingsinriktningen ska även samhällsekonomisk lönsamhet vara vägledande vid prioritering av åtgärder i transportinfrastrukturen. Planen ska även särskilt prioritera åtgärder som stärker trafiksäkerheten, vilket även enligt direktivet ska särredovisas (se Bilaga 1).

Region Östergötland strävar också efter att ha en plan med hög genomförbarhet i form av planeringsmogna och förankrade projekt. Det är också viktigt att den huvudsakliga ansvarsfördelningen gällande finansiering av åtgärder i nationell plan, länsplan resp. kommunal infrastruktur är vägledande men att undantag, primärt utifrån nyttofördelning, kan genomföras. Därför allokeras till största del medel i länsplanen till investeringar i statligt regional infrastruktur.

Utvecklingsstrategi för Östergötland inklusive Rumslig Strategi

Utvecklingsstrategi för Östergötland är regionens gemensamma vägvisare för regional utveckling och ska leda till en hållbar tillväxt och utveckling i Östergötland. *Rumslig strategi för Östergötland* preciserar den rumsliga inriktningen i *Utvecklingsstrategi för Östergötland* och ger en fördjupad bild av hur Östergötland fungerar och bör knytas samman, med tidshorisont 2040. Hela Östergötlands geografi omfattas i strategin. Rumslig strategi består av strukturbilder i tre skalnivåer med ett antal tillhörande planeringsprinciper. Principerna innehåller prioriteringar för att nå utvecklingsstrategins mål om goda livsvillkor i Östergötland och strukturbilderna visar hur principerna kan tolkas i skalnivåerna: regional nivå, närgeografi samt storregional nivå.



Figur 4 –Rumsliga skalnivåer



Figur 5 – Planeringsprinciper

Under regionala och närgeografiska principerna anges flertalet prioriteringar som kan påverka åtgärder inom länsplanen. Exempelvis genom att prioritera utveckling i noder, i stationsnära läge och vid starka kollektivtrafikstråk och att stärka noder och orter genom hållbar platsutveckling. Ett verktyg Region Östergötland har är det regionala serviceprogrammet och åtgärder i länsplanen kan bidra till att stärka befintlig funktionalitet eller miljöer i de prioriterade geografierna som återges där.

Storregional systemanalys för Stockholm–Mälarenregionen

Region Östergötland är en del av det storregionala infrastrukturarbete. En bättre sats² med syfte utveckla transportinfrastrukturen i Stockholm–Mälarenregionen och att utveckla den storregionala funktionaliteten och tillgängligheten. Tillsammans med Region Örebro län, Västmanland, Sörmland, Stockholm, Uppsala och Gotland har regionerna tillsammans gjort storregionala infrastrukturprioriteringar i *Systemanalys för Stockholm–Mälarenregionen* (RÖ 2024–5370). Systemanalysen lämnas över till Trafikverket som inspel i deras arbete med nationell plan för transportinfrastruktur.

De storregionala prioriteringarna för transportsystemets utveckling med direkt bäring på Östergötlands är:

- Ingångna avtal och beslutade åtgärder måste genomföras Stockholm–Mälarenregionen förutsätter att ingångna avtal och redan beslutade åtgärder i nu gällande Nationell plan för transportinfrastruktur 2022–2033 genomförs enligt tidsplan och utan förseningar, däribland:
 - » Ostlänken: Ny järnväg Järna–Linköping, med tillhörande stationer.
 - » Godsstråket genom Bergslagen Hallsberg–Degerön: Utbyggnad till dubbelspår
 - » E22 Förbifart Söderköping: Ny sträckning och mötesfri väg väster om Söderköping
 - » Väg 50 Nykyrka–Brattebro: Ökad framkomlighet och trafiksäkerhet genom mötesfri väg. Byggstart 2025–2027
- Ytterligare behov som identifieras:
 - » Södra stambanan: Ökad kapacitet och bättre tåglägen genom trimningsåtgärder samt fler förbigångsmöjligheter och mötesspår,

- » Linköping–Malmö/Göteborg: Ökad och frigjord kapacitet samt kortare restider genom ny järnväg, inledningsvis Linköping mot Mjölby
- » E4–Norrköpings hamn–E22. Ökad tillgänglighet till Norrköpings hamn genom ny väganslutning.

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland >2040 (inklusive buss- och tågmålbild)

Kollektivtrafiken i Östergötland ska bidra till ett hållbart transportsystem och vara en del av det hållbara samhället. I det regionala trafikförsörjningsprogrammet beskrivs mål och strategier för kollektivtrafikens utveckling i Östergötland. Programmet är viktigt för styrningen av den regionala kollektivtrafiken. Vid utveckling av trafik krävs politiska beslut inom ramen för den årliga trafik- och verksamhetsbeställningen. Kollektivtrafiken har en nyckelroll i att stärka den fysiska tillgängligheten och därigenom binda samman Östergötland. Resor mellan landsbygder, tätorter och städer kopplas samman i kollektivtrafiksystemet. Trafiksystemets helhet bidrar till samhällsutvecklingen i länet och ett livskraftigt Östergötland.

Det regionala trafikförsörjningsprogrammet anger att kollektivtrafiken ska utvecklas utifrån sex målområden. Länsplanen ska stödja dessa mål och har direkt påverkan på mål 3, 4 och 6.

1. Öka kollektivtrafikens marknadsandel
2. Fler nöjda resenärer
3. God geografisk tillgänglighet
4. Attraktiv kollektivtrafik med god framkomlighet
5. Klimatneutralt resande
6. Öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning

Som fördjupning rörande busstrafik och tågtrafik så finns dokumenten *Målbild 2030 för Region Östergötlands engagemang i regional busstrafik* (RÖ 2023-385) samt *Region Östergötlands tågstrategiska målbild för 2040* (TSN-0048). Dessa beskriver inriktningen för hur regionen ska möta östgötarnas framtida resandebehov med buss- och tågtrafik till, från och inom regionen.

² <https://www.enbattresits.se/>

Regional cykelplan

Den Regionala cykelplanen är en tematisk fördjupning till länsplanen. Cykelplanen pekar ut potentiella cykelstråk samt visar hur prioriteringar av utredningsåtgärder cykelinfrastruktur kan ske mellan dessa. Cykelplanen är analyserat utifrån potential och cykelbarhet längs statligt vägnät.

Planen syftar till att:

- Ange prioriteringsprinciper och
- Kartlägga potentiella cykelstråk för en tydligare precisering av åtgärder

Resultatet av cykelplanen är en identifiering av potentiella cykelsträckor samt prioriteringsprinciper. Prioriteringsprinciperna bygger på potential för vardagscyklande (främst till arbete och utbildning) samt ökad trafiksäkerhet och cykelbarhet längs längre cykelstråk och cykelleder.

En cykelpotentialanalys har genomförts och utifrån den har sträckor i tre kategorier tagits fram. En prioritering av sträckor för vidare utredning i kategori 1 har gjorts. De högst prioriterade bör utredas vidare som potentiella kandidater till objekt i länsplanen.

Cykelplanen pekar på att separerade gång och cykelväg inte är målet i alla identifiera relationer och vad som kan

vara aktuellt beror på lokala förutsättningar. Det kommunala intresset och engagemanget för en gång- och cykelväg längs statligt vägnät är också viktigt och kan innebära att justeringar i prioriteringar genomförs.

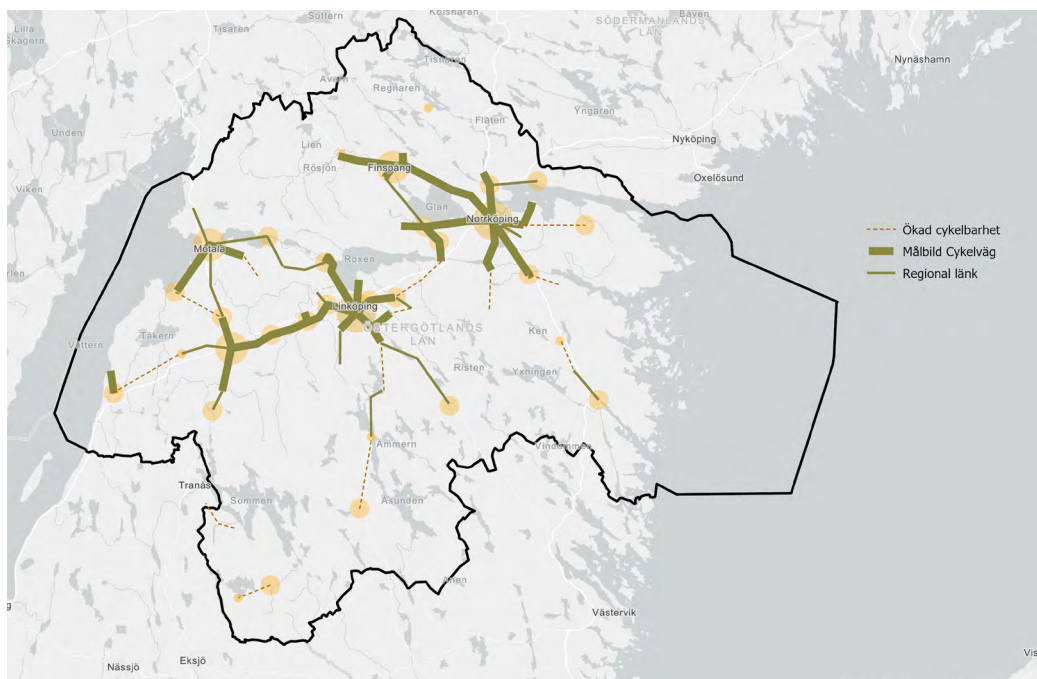
Skärgårdsprogram för Östergötlands och Kalmar län

Skärgårdsprogrammet är ett samarbete mellan Region Östergötland och Region Kalmar län och har tagits fram i samverkan med länens sex skärgårdskommuner: Norrköping, Söderköping, Valdemarsvik, Västervik, Oskarshamn och Mönsterås.

Programmet består av ett kunskapsunderlag med tillhörande webbkarta, vilka tillsammans utgör grunden för Skärgårdsprogrammet och dess utvecklingsförslag.

Folkhälsost strategi – för god och jämlik hälsa i Östergötland

Folkhälsost strategin för Östergötland ska stimulera till ett långsiktigt systematiskt folkhälsoarbete för att uppfylla det nationella folkhälsopolitiska målet att ”Skapa samhällseliga förutsättningar för en god och jämlik hälsa i hela befolkningen och sluta de påverkbara hälsoklyftorna inom en generation”.



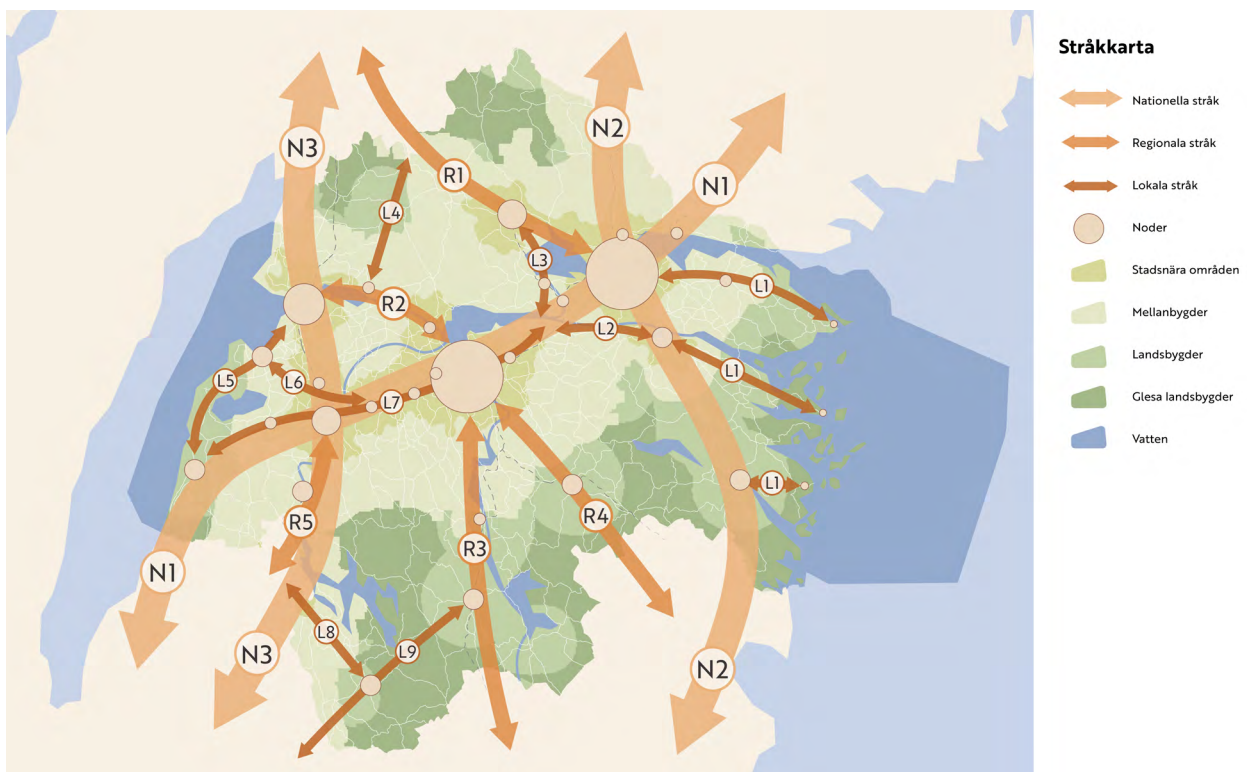
Figur 6 – Målbild Regionalt cykelvägnät

Planeringsförutsättningar

Funktionella transportstråk och brister

För att bidra till nationella och regionala mål, och skapa ett sammanhållet transportsystem i Östergötland, har transportstråk prioriterats. Prioriteringen av dessa stråk bygger på den rumsliga inriktningen i utvecklingsstrategin och den rumsliga strategin. Stråken syftar till att knyta samman Östergötland och ta tillvara på det goda läget som Östergötland har. Det är stråk som är viktiga för arbetspendling, näringslivets transporter och tillgängligheten till service och för att knyta ihop länets noder i syfte att skapa ett flerkärnt Östergötland med en gemensam arbets-, studie- och bostadsmarknad. Vidare är de prioriterade transportstråken viktiga för Östergötlands storregionala rumsliga inriktning. Där rollen i Östra Mellansverige, och utefter det starka kommunikationsstråket som löper från Stockholmsregionen genom Östergötland och vidare mot sydväst, är av speciell betydelse.

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



Figur 7 – Funktionella transportstråk i Östergötland

Nedan följer en beskrivning över dessa stråk. Beskrivningen anger vilka vägar/järnvägar som ingår i stråket, en kort beskrivning, övergripande brister samt eventuella planerade åtgärder. Utredningar som gjorts eller ska göras beskrivs i under rubriken utredningsbehov i kapitel 4 samt i Bilaga 2 *Genomförda bristutredningar/åtgärdsvalsstudier*.

Nationella stråk

Ur ett systemperspektiv har de nationella stråken såväl nationella som regionala nyttor. Tre nationella stråk går genom Östergötland och bidrar därmed till det östgötska transportsystemet. De nationella stråken sammanfaller med det europeiska prioriterade stråket som binder samman Skandinavien med resten av Europa³.

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

Stråket består av Södra stambanan (t.o.m. Mjölby) och E4 och är ett av de absolut viktigaste nationella transportstråken och det viktigaste i Östergötland. I stråket ingår också Nyköpingsbanan (som är en del av Södra stambanan som förbinder Norrköping med Stockholm och Södertälje via Nyköping) De största bristerna på stråket är följande:

- **Södra stambanan:** De betydande brister i kapacitet och robusthet som finns på Södra stambanan utgörs av störningskänslighet på banan samt låg flexibilitet mellan olika tågtyper. Ytterligare förbigångsmöjligheter för att öka kapacitetsnyttjandet för tåg av olika hastigheter (gods- kontra passagerartåg) behövs. I Linköping och Mjölby finns även brister på driftplatser/stationer när det gäller möjligheten att ställa upp fordon, vilket påverkar flexibiliteten och därmed kapaciteten. Det finns risk för hastighetsnedsättning på delar av banan. Genom Norrköping finns det säkerhetsbrister på grund av plankorsningar. Färdigställandet av Ostlänken (nationell plan, planerat till 2035) kommer öka kapacitet Linköping – Norrköping (–Stockholm), men ytterligare öka påfrestningarna på befintliga stambanespår efter Linköping. I Mjölby saknas möjligheter till omloppsnära tjänster och plattformslägen, samt vändkapacitet på stationen begränsar möjligheten att utöka regionaltågstrafikering. Kapacitetsbristen på Södra stambanan och särskilt på delen Norrköping-Mjölby riskerar att leda till att det inte går att utveckla pendeltågstrafiken i Östergötland.

- **Nyköpingsbanan:** Banan är enkelspårig har idag eftersatt underhåll. På flertalet ställen råder sänkt hastighet. Banan består av äldre räls och växlar. Vid oväder stängs banan då det finns risk för att träd faller på anläggningen.
- **E4:** Kapacitetsbristen i Östergötland finns framför allt på infarterna till Norrköping och Linköping med låg framkomlighet, inte minst för kollektivtrafiken, under framför allt högtrafik. Även ställplatser för tung trafik på stråket bör utredas.

Kortfattad beskrivning kring större åtgärder i länsplan/nationell plan kopplat mot stråk N1: Åtgärdsvalsstudie kring Linköpings Västra är gjord vissa kollektivtrafikinvesteringar är gjorda samt planeras framåt. Trafikverket planerar att bygga ut trafikplats Staby under planperioden. När det gäller tågtrafik är Region Östergötlands långsiktiga ambition kvartstrafik med Östgöta-pendeln hela dagen och att öppna nya pendeltågstationer eller regionaltågstationer i Västra Linköping och i Åby med trafikering i linje med den tågstrategiska målbilden. Mötesspår vid Vikingstad finns med som kandidat för nationell plan. Under planperioden kommer en åtgärdsvalsstudie slutföras för Mjölby station. Funktionsutredning av Åby station är gjord och en åtgärdsvalsstudie för trafikplats Kneippen är slutförd. Trafikverket kommer starta upp utredning om Nyköpingsbanan. Bytespunkt Sandtorp kommer genomföras under planperioden som del i nationell plan.



³ Skandinavien-Medelhavet-korridoren är utpekad i TEN-T-förordningen, *Trans-European Transport Network*



N2 Västerås–Eskilstuna–Katrineholm–Norrköping–Söderköping–Valdemarsvik–Västervik (vidare mot Kalmar och sydöstra Sverige)

Stråket består av delar av Södra stambanan (Katrineholm–Norrköping samt UVEN Katrineholm–Sala), riksväg 55/56 och E22 och är ett viktigt nationellt transportstråk med bland annat kopplingar mot Norrköpings hamn. De största bristerna på stråket är följande:

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

Kortfattad beskrivning kring större åtgärder i länsplan kopplat mot stråk N2: Stråket omfattas av satsningen av regionala bytespunkter. I Söderköping kommer framkomlighetsproblemet att minska i och med den nya sträckningen för E22 förbi Söderköping byggs (nationell plan). En åtgärdsvalsstudie som ska studera kopplingarna E4–E22–Norrköpings hamn ska genomföras under planperioden.

N3 Bergslagen–Örebro–Askersund–Motala–Mjölby–Tranås–Jönköping (vidare mot Göteborg/Öresundsregionen)

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

- Trafiksäkerhet kontra restider gällande riksväg 50 norr om Motala.
- Kapacitetsproblem på järnvägen norr om Motala. Enkelspår i flera delar.
- Kapacitetsproblem på järnvägen söder om Mjölby.
- Kapacitetsproblem för den tunga trafiken på riksväg 50 norr om Motala.
- Trafiksäkerhetsbrister på riksväg 32 och koppling riksväg32/riksväg50 och E4.

Kortfattad beskrivning kring större åtgärder i länsplan kopplat mot stråk N3: Bristerna hanteras i nationell plan för transportinfrastruktur, där ombyggnad av riksväg 50 mellan Nykyrka och Brattebo, samt utbyggnad till dubbelspår på järnvägen (mellan Degerön och Hallsberg, färdigställs 2031) finns med. Utbyggt dubbelspår innebär stora vinster för gods- och persontåg på sträckan. Region Östergötland kommer under planperioden utreda potentialen i stråket vidare, och hur potentialen kan tas omhand. Mötesspår vid Boxholm finns med som kandidat för nationell plan.

Mellanregionala stråk

Mellanregionala stråk är regionalt viktiga stråk som syftar till att knyta samman Östergötland med de regionala och delregionala noderna i Östergötland, med Norrköping och Linköping, samt för att knyta samman arbets- och studiemarknaderna i Östergötland. Det är även viktiga för samband mot angränsade regioner.

R1 Norrköping–Finspång–Örebro

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

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

Kortfattad beskrivning kring större åtgärder i länsplan kopplat mot stråk R1: Under planerperioden kommer ny sträckning för riksväg 51 förbi Finspång färdigställas. Även större trimningsåtgärder genomförs på riksväg 51 norr om Finspång (vid länsgräns). Trafiksäkerhetsåtgärder, till exempel gång-cykel och mopedpassager, kommer beröra stråket. Underlag finns för åtgärder i cykelvägnätet mellan Norrköping och Svartinge.

R2 Linköping–Motala

Stråket består av riksväg 34 och länsväg 1050 (mellan Linköping–Fornåsa). Stråket är viktigt för arbetspendling mellan Motala–Linköping, samt för anslutande trafik till och från riksväg 50 norr om Motala. En åtgärdsvalsstudie genomförades för sträckan Ljungsbro–Borensberg 2018 samt för Norra Motala 2016. De största bristerna på stråket är följande:

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

Kortfattad beskrivning kring större åtgärder i länsplan kopplat mot stråk R2: Ombyggnad av riksväg 34 mellan Säbyholm och Visselmyra föreslås. Ombyggnationen innebär uppgradering av vägen till 2+1 med 100 km/h. Kopplat till ombyggnation kommer även gånglänkar och hållplatser ses över längs hela sträckan som utreddes i åtgärdsvalsstudien från 2018. Fortsatt utredning kring trimningsåtgärder på Metallvägen genom Motala samt gång och cykel mot Nykyrka enligt åtgärdsvalsstudien Motala Norra kvarstår.

R3 Linköping–Kisa–Vimmerby

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

- Genomfartsproblematik i Kisa (miljö, trafiksäkerhet, barriäreffekt).
- Framkomlighetsproblem i framför allt Linköping, inte minst för kollektivtrafiken (se stråk N1).
- Opålitlig trafikering på Stångådalsbanan till följd av bristande underhålls- och driftåtgärder.

Kortfattad beskrivning kring större åtgärder i länsplan kopplat mot stråk R3: För driftsäker trafikering på Stångådalsbanan krävs omfattande åtgärder finansierade av nationell plan för transportinfrastruktur då järnvägsåtgärder är en del av nationell åtgärdsplanering. Under planperioden kommer Trafikverket påbörja utrustning av Stångådals- och Tjustbanan med signalsystem ERTMS. Trafiksäkerhetsåtgärder, till exempel gång-cykel och mopedpassager kommer beröra stråket. Underlag kopplat till åtgärdsvalsstudie för bifart Kisa har delvis uppdaterats i samband med framtagandet av ny översiktsplan i Kinda kommun. För bifart Kisa läggs delvis in som nytt objekt i planen för vidare utredning.

R4 Linköping–Åtvidaberg–Västervik

Stråket består av riksväg 35 och Tjustbanan (Bjärka Säby–Västervik). Stråket är viktigt för arbetspendling mellan Åtvidaberg och Linköping. Dessutom kopplar stråket Östergötland med de nordöstra delarna av Kalmar län. De största bristerna på stråket är följande:

- Trafiksäkerhetsbrister på riksväg 35.
- Bristfällig anslutning för expressbusstrafiken i Grebo.
- Framkomlighetsproblem, framför allt i Linköping.
- Opålitlig trafikering på Tjustbanan till följd av bristande underhålls- och driftåtgärder

Kortfattad beskrivning kring större åtgärder i länsplan kopplat mot stråk R4: Riksväg 35 mellan Linköping och Åtvidaberg kommer färdigställas (Etapp 3 och 4). Ombyggnationen innebär uppgradering till 2+1 väg. I och med att riksväg 35 byggs om hanteras även kollektivtrafikens anslutning i Grebo. För driftsäker trafikering på Tjustbanan krävs omfattande åtgärder finansierade av nationell plan för transportinfrastruktur då järnvägsåtgärder är en del av nationell åtgärdsplanering. Under planperioden kommer Trafikverket påbörja utrustning av Stångådals- och Tjustbanan med signalsystem ERTMS.

En för åtgärdsvalsstudie för sträckan Åtvidaberg–Gamleby kommer genomföras under planperioden. En utredning för framkomlighet i Linköping Östra planeras under planperioden.

R5 Mjölby–Boxholm–Tranås (och vidare mot Eksjö)

Stråket består av riksväg 32. Stråket är framför allt viktigt för godstransporter och för arbetspendling. Till följd av ny dragning av riksväg 50 år 2013 har godstrafiken ökat markant. Kopplingen till Tranås är särskilt viktig för kopplingen till norra Jönköpings län. De största bristerna på stråket är följande:

- Ökande godstransporter som påverkar trafiksäkerheten negativt.
- Trafiksäkerhetsbrister på riksväg 32.

Kortfattad beskrivning kring större åtgärder i länsplan kopplat mot stråk R5: Trafiksäkerhetsåtgärder, till exempel gång-cykel och mopedpassager samt trimningsåtgärder kommer beröra stråket. Inom trimningspotten finns medel för att genomföra de steg 3 åtgärder som identifierades i åtgärdsvalsstudie för riksväg 32 för sträckorna Boxholm–Mjölby respektive Boxholm–Sommen.



Inomregionala stråk

Inomregionala stråk fyller funktionen att knyta samman regionala och delregionala noder i Östergötland med varandra och med Linköping och Norrköping.

L1 Skärgårdsstråk

Stråken består av kopplingar mellan kommunhuvudort och skärgårdsnod: Norrköping–Arkösund (länsväg 209); Söderköping–Tyrislöt (länsväg 210); och Valdemarsvik–Fyrudden (länsväg 212). De största bristerna på stråket är följande:

- Trafiksäkerhetsbrister, både för motoriserade och oskyddade trafikanter.

Kortfattad beskrivning kring större åtgärder i länsplan kopplat mot stråk L1: En åtgärdsvalsstudie för stråken planeras under planperioden. Brister och behov som utredningen pekar ut kan komma att bli föremål för trimningsåtgärder.

L2 (Linköping–)E4–Söderköping

Stråket består av länsväg 210 från Söderköping till anslutning vid E4. De största bristerna på stråket är följande:

- Trafiksäkerhet kontra restider till arbete gällande sträckan E4–Söderköping.
- Många utfarter.

Kortfattad beskrivning kring större åtgärder i länsplan kopplat mot stråk L2: Trafiksäkerhetsåtgärder och förbättrade hållplatser i Västra Husby genomförs under planperioden. Grov kostnadsindikation samt samlad effektbedömning finns för cykelväg mellan Västra Husby och Norrköping. Hanteras inom pott för cykel på statligt vägnät.

Stråk L3 Norsholm–Skärblackska–Finspång

Stråket består av länsväg 215, väg 1153 från Norsholm till Finspång via Skärblackska samt Finspångsbanan. Stråket är viktigt för arbetspendling och för godstransporter. De största bristerna på stråket är följande:

- Trafiksäkerhet kontra restider, framför allt delen Kimstad–Skärblackska–Finspång.
- Kapacitetsproblem för tung trafik till och från industrierna i Finspång och Skärblackska och kopplingen till E4.

- Genomfartsproblematik i Skärblackska (miljö, trafiksäkerhet, barriäreffekt).
- Standard på Finspångsbanan (signalsystem och elektrifiering).

Kortfattad beskrivning kring större åtgärder i länsplan kopplat mot stråk L3: Cykelväg genom Skärblackska längs med väg 215 finns med som ett objekt. Trafiksäkerhetsåtgärder, till exempel gång-cykel och mopedpassager samt trimningsåtgärder kommer beröra stråket. Förlängning av mötesspår i Kimstad planeras. Region Östergötland har även föreslagit utredning om gods kapacitet på stråket under planperioden.

L4 Borensberg–Tjällmo

Stråket består av väg 211 mellan Borensberg och Tjällmo, vidare till anslutning på riksväg 51. De största bristerna på stråket är följande:

- Trafiksäkerhetsbrister.
- Förväntad ökning av trafik på grund utökad aktivitet på militärområdet Kvarn.

Kortfattad beskrivning kring större åtgärder i länsplan kopplat mot stråk L4: Trimningsåtgärder kommer att beröra stråket under planperioden. Anslutningen mot riksväg 51 kommer beröras av ett större trimningsobjekt.



L5 Motala–Vadstena–Ödeshög

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

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

Kortfattad beskrivning kring större åtgärder i länsplan kopplat mot stråk L5: Färdigställande av cykelväg mellan Motala och Vadstena sker under planperioden. Trafiksäkerhetsåtgärder, till exempel gång-cykel och mopedpassager, samt trimningsåtgärder kan beröra stråket.

L6 Vadstena–Skänninge–Mantorp(–Linköping)

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

- Trafiksäkerhetsbrister gällande såväl korsningar och på sträckning som helhet.
- Framkomlighet för gods.

Kortfattad beskrivning kring större åtgärder i länsplan kopplat mot stråk L6: Trafiksäkerhetsåtgärder, till exempel gång-cykel och mopedpassager samt trimningsåtgärder kan beröra stråket. Region Östergötland har föreslagit en utredning kring trafiksäkerhetsåtgärder på sträckan under planperioden.

L7 Ödeshög–Väderstad–Mjölby–Mantorp–Vikingstad–Linköping–Linghem–Norsholm

Stråket består av gamla E4 mellan Ödeshög och trafikplats Norsholm via Väderstad, Mjölby, Mantorp, Vikingstad, Linköping, Linghem. Stråket består av länsväg 918 från Ödeshög–Väderstad, länsväg 942 mellan Väderstad och Mjölby, länsväg 636 mellan Mjölby och Linköping, länsväg 796 Linköping–trafikplats Norsholm (E4). De största bristerna i stråket är:

- Trafiksäkerhetsbrister samt saknade gång och cykellänkar.
- I delar genomfartsproblematik (till exempel Väderstad och Vikingstad).

Kortfattad beskrivning kring större åtgärder i länsplan kopplat mot stråk L7: Investeringar i bytespunkter (Rök/Hejla samt Linghem) genomförs under planperioden.

I länsplanen finns ett namnsatt objekt för ny infart till Linghem. Region Östergötland har föreslagit en utredning kring ökad cykelbarhet på sträckan Ödeshög–Mjölby samt Sjögestad–Mantorp. Åtgärder för kollektivtrafik och gång-cykel i Väderstad kommer genomföras. Ny cykelväg mellan Rappestad och Vikingstad planeras att byggas under planperioden.

L8 Österbymo–Tranås

Stråket består av länsväg 131. Stråket knyter samman Österbymo med Tranås och är viktigt för arbetspendling. För resor kollektivt är Tranås en knutpunkt med möjlighet till vidare resor via Östgotapendeln. De största bristerna på stråket är följande:

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

Kortfattad beskrivning kring större åtgärder i länsplan kopplat mot stråk L8: Trafiksäkerhetsåtgärder, till exempel gång-cykel och mopedpassager samt trimningsåtgärder kommer beröra stråket. Under planperioden kommer ny cykelväg mellan Ramfall och Torpavägen byggas och i samband med detta även ny bytespunkt.

L9 Österbymo–Kisa

Stråket består av länsväg 134. Stråket knyter samman Österbymo med Kisa, och Österbymo med Eksjö. De största bristerna i stråket är följande:

- Bärighetsproblematik på sträckan
- Trafiksäkerhetsproblematik längs sträckan

Kortfattad beskrivning kring större åtgärder i länsplan kopplat mot stråk L9: Trafiksäkerhetsåtgärder, till exempel gång-cykel och mopedpassager, samt trimningsåtgärder kommer beröra stråket.

Övrigt vägnät

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

Ekonomiska förutsättningar

Planeringsramen för åtgärder i Östergötlands län under perioden 2026–2037 är enligt direktiv från regeringen 2 717 miljoner kronor. Efter avräkning av förbrukade medel från föregående fyra år har Region Östergötland 2 872 miljoner kronor att fördela och fördelningen av planeringsramen framgår av tabellen nedan.

År	miljoner kr
2026–2028 (3 år)	800
2029–2031 (3 år)	716
2032–2037 (6 år)	1 356
Totalt	2 872

Figur 8 – Planeringsram efter avräkning (TRV 2025/37255)

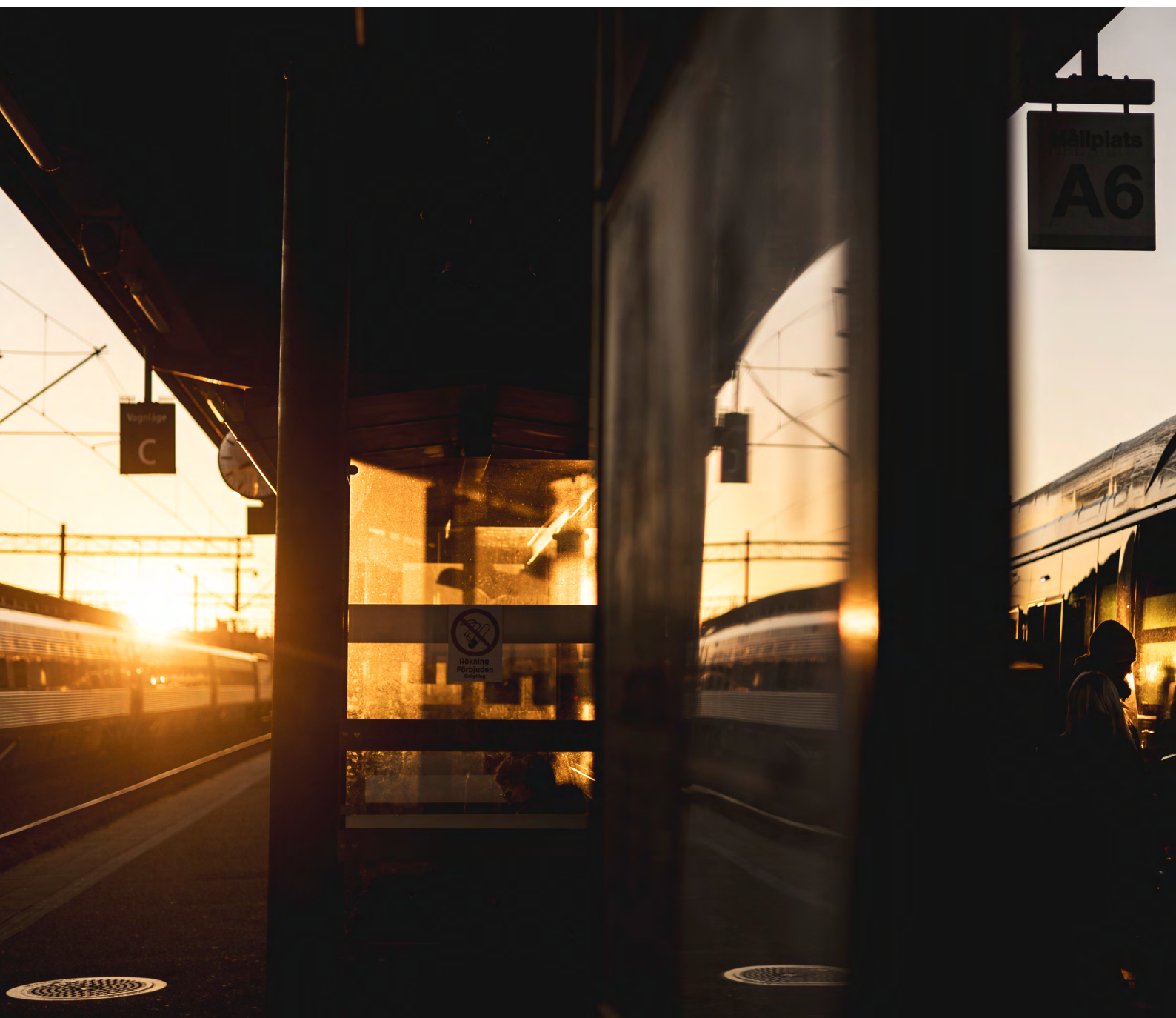
I nu gällande plan för åren 2022–2033 finns ett antal objekt som påbörjas eller har kommit långt i planeringen eller har avtal kring finansiering. Dessa betraktas som redan beslutade och finns således med i det aktuella förslaget till plan för perioden 2026–2037:

- Riksväg 51 ny sträckning genom Finspång.
- Riksväg 35 två etapper (Sandtorpet) samt Bankekind–Grebo (Rösten) samt Rösten–Åtvidaberg.
- Ny infart och förbifart Lingham.
- Länsväg 881 gång och cykelväg längs Djurövägen inkl. bytespunkt Ljunga.
- Gång och cykelväg i Skärblacka längs väg 215.
- Länsväg 919 gång och cykelväg mellan Vadstena och Motala.
- Ett antal kollektivtrafikinvesteringar på statligt vägnät som t.ex. hållplatser Lingham, bytespunkt Västra Husby, Hejla, Ringarum samt Sandtorp.
- Ett antal beslutade medfinansieringsåtgärder på kommunalt vägnät gällande kollektivtrafik och gång- och cykel.
- Ett antal beslutade trimningsåtgärder på regionalt vägnät som tex. Skärgårdslänken, riksväg 51 Ljusfallshammar–Hjortkvarn, gång och cykel samt kollektivtrafik längs väg 131 Ramfall.

Dessa objekt summerar till ca 1,4 miljarder kr. Noterbart är att de flesta av dessa objekt befinner sig under första delen av planperioden vilket innebär att ledigt utrymme främst finns från år 4–6 och framåt.



Länstransportplan 2026–2037



Länsplan för transportinfrastruktur i Östergötland är uppdelad på

- **Namngivna åtgärder** – namngivna åtgärder (åtgärder över 75 milj kr),
- **Mindre åtgärder i och till stråk** – till exempel trafiksäkerhetsåtgärder på statligt vägnät samt för oskyddade trafikanter genom förbättrade passager och ökad cykelbarhet samt investeringar i kollektivtrafikinfrastruktur (åtgärder på statligt vägnät <75 milj kr)
- **Statlig medfinansiering till kommunalt vägnät** – främst investeringar i kollektivtrafik samt cykel och passageåtgärder.
- **Samfinansiering mot nationell plan**

Planförslaget i sin helhet redovisas nedan och beskrivs per del senare i kapitlet.
Summer i miljoner kronor.

Objekt / pott	År 1–3 (2026–2028)	År 4–6 (2029–2031)	År 7–12 (2032–2037)	Summa planperiod	Ca Total kostnad
Namngivna åtgärder (> 75 miljoner)					
Rv 35 Rösten-Sandtorpet (inkl. BP)	200			200	302
Rv 51 genom Finspång	115	50		165	230
Rv 35 Åtvidaberg-Rösten etapp 4	27	210	395	632	653
Rv 34 Säbyholm-Visselmyra (inkl. koll)		131	260	391	410
Ny infart Linghem	73			73	308
Rv 23/34 Förbifart Kisa			140	140	432
GC väg 881 (inkl. BP Ljunga)	60			60	128
GC Motala Vadstena	23			23	84
GC Skärblacka	30	23		53	106
Summa	528	414	795	1737	2653
Mindre åtgärder i och till stråk (statligt vägnät)					
Enskilda Vägar	6	6	12	24	
Cykel och TS oskyddade trafikanter	52	55	95	202	
Kollektivtrafik inkl bytespunkter	35	35	70	140	
Trimningsåtgärder statligt vägnät	90	90	169	349	
Summa	183	186	346	715	
Statlig medfinansiering kommunalt vägnät					
Kollektivtrafik	50	55	100	205	
Resecentrum Linköping och Norrköping		30	70	100	
Cykel och TS	32	31	45	108	
Summa	82	116	215	413	
Samfinansiering nationell plan					
Skärgårdslänken E22 Förbi Söderköping	7			7	
Summa Plan	800	716	1356	2872	

Tabell 1 – Planbeskrivning länsplan 2026–2037 (BP = bytespunkt)

Planbeskrivning

Nedan redovisas planförslaget uppdelat på kollektivtrafikåtgärder, gång- och cykelåtgärder samt väginvesteringar. Total budget för respektive område visas av tabellen nedan (miljoner konor). Tabellen visar även hur stor del av planen som går till trafiksäkerhetsinvestering som till exempel mittseparering, trimningsåtgärder på statligt vägnät, åtgärder för oskyddade trafikanter med mera. Kategorisering är utifrån huvudsakliga syftet men i till exempel vägåtgärder ingår det i flera fall även betydande investeringar i kollektivtrafik samt gång och cykelinfrastruktur.

Objekt / pott	År 1–3 (2026–2028)	År 4–6 (2029–2031)	År 7–12 (2032–2037)	Summa planperiod
Kollektivtrafikåtgärder	85	120	240	435
Gång- och cykelåtgärder	197	109	140	428
Väginvesteringar	518	487	976	1 981
Summa	800	716	1 356	2 872
Varav trafiksäkerhetsinvesteringar	514	540	1 104	2 158

Namnsatta åtgärder – Större åtgärder i stråk och noder

Större investeringar (över 75 miljoner) ska namnges i länsplanen. Detta gäller alla åtgärdsområden. Detaljerade beskrivning för dessa objekt finns i dess samlade effektbedömningar. Denna genomförs av Trafikverket och finns att läsa på deras hemsida.⁴

Objekt / pott	År 1–3 (2026–2028)	År 4–6 (2029–2031)	År 7–12 (2032–2037)	Summa planperiod
Namngivna åtgärder (> 75 miljoner)				
Vägåtgärder	415	391	795	1 601
Rv 35 Rosten-Sandtorpet (inkl. BP Grebo) (MF)	200			200
Rv 51 genom Finspång (MF)	115	50		165
Rv 35 Åtvidaberg-Rosten etapp 4	27	210	395	632
Rv 34 Säbyholm-Visselmyra		131	260	391
Ny infart Linghem (MF)	73			73
Rv 23/34 Förbifart Kisa			140	140
Cykelåtgärder	113	23		136
GC väg 881 (inkl. BP Ljunga) (MF)	60			60
GC Motala Vadstena (MF)	23			23
GC Skärblacka (MF)	30	23		53
Summa	528	414	795	1 737

Tabell 2 – Namngivna åtgärder (MF = medfinansiering)

⁴ <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/langsiktig-planering-av-infrastruktur/Samhallsekonomiskt-beslutsunderlag/>



Investeringarna kopplar till de stråk och noder som finns i stråkkartan samt i Rumslig strategi för Östergötland.

Sedan tidigare prioriterade investeringar i denna kategori är

- Riksväg 35 etapp 3 (inkl. bytespunkt i Grebo) (stråk R4),
- Förbifart Finspång (stråk R1 samt L3),
- Ny infart och förbifart Linghem (stråk L7) samt
- Gång och cykelväg genom Skärblacka (Stråk L3), mellan Motala och Vadstena (stråk L5) samt längs Djurövägen inkl. bytespunkt (stråk L1).

Dessa projekt har kommit olika långt i planering och investering men anses ingå i planen genom tidigare beslut. De siffror som anges är länsplanens andel av projekten. De pågående cykelvägsprojekten finansieras med 50 procent av länsplanen och 50 procent av aktuell kommun. Projektet längs Djurövägen innehåller även en bytespunkt samt hållplatsinvesteringar och dessa finansieras med 100 procent av länsplanen. Projektet ny infart och förbifart i Linghem består av två delar. Länsplanen finansierar ny infart med 45 procent och kommunen finansierar resterade samt 100 procent av förbifarten.

Nya namnsatta objekt som föreslås ingå i planen för 2026–2037 är:

1. Riksväg 34 Säbyholm–Visselmyra (inkl. kollåtgärder på sträckan Visselmyra–Gråhallen)
2. Riksväg 23/34 Förbi Kisa (för ytterligare utredning)

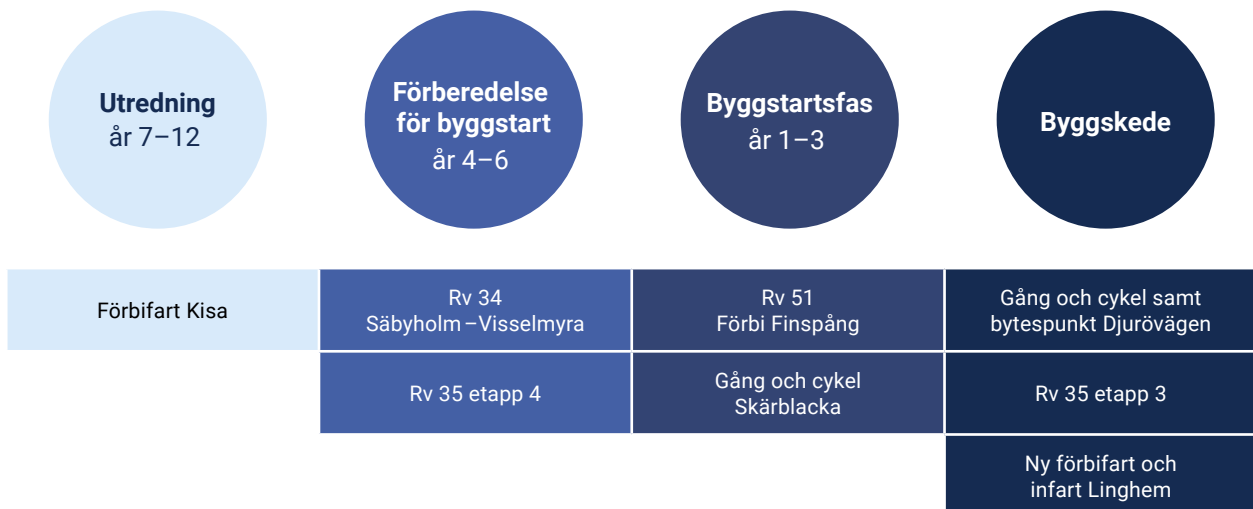
Riksväg 34 Säbyholm–Visselmyra bedöms ha goda effekter för framkomlighet för såväl gods, persontrafik och kollektivtrafik. Projektet har höga trafiksäkerhetshöjande effekter. Stråket är ett regionalt viktigt stråk både för inomregionala och mellanregionala resor. Projekt bedöms som robust lönsamt.

Förbifart Kisa bedöms främst ha goda lokala effekter samt ökad trafiksäkerhet främst för oskyddade trafikanter men även för motoriserade transporter. Projektet stödjer den kommunala planeringen i Kinda kommun och ger förutsättningar för att ta hand om ökad godstrafik samtidigt som Kisa kan utvecklas på ett hållbart sätt. Stråket är ett viktigt inomregionalt och mellanregionalt stråk och åtgärden stödjer att orten Kisa utvecklas som en strategisk nod i sitt närområde enligt Rumslog strategi. Projektet har utmanande lönsamhet vilket gör det svårt för länsplanen att fullt ut bära nuvarande kalkyl.

Nedan visas var de olika namnsatta åtgärderna befinner sig i planeringen. Förbifart Kisa läggs in med delvis finansiering i planens bortre del och behöver fortsatt utredas. Inför revidering 2030 bör följande åtgärder slutförts:

- Framtagande av avsiktsförklaring mellan Region Östergötland och Kinda kommun kring tätortsåtgärder i Kisa i det fall en ombyggnation av väg 23/34 ska genomföras.
- Framtagande av avsiktsförklaring kring ansvarsdelning gällande åtgärder och kostnader mellan Trafikverket och kommunen vid eventuell byggnation av förbifarten.
- Fördjupad kunskap kring sträckning och kostnader.

För åtgärder som ligger i *utredning* bedöms projektet ännu inte planeringsmoget nog för att vägplan ska påbörjas. Omprövning av dessa objekt kan ske vid kommande revidering. För åtgärder som ligger för *förberedelse för byggstart* ska eller tas vägplan fram. För åtgärder i *förberedelse för byggstart* alternativt *byggstartsfas* kan omprövning ske enligt tid, kostnad eller innehåll utifrån fördjupad kunskap om genomförbarhet.



Mindre åtgärder i och till stråk

Denna del innehåller åtgärder under 75 miljoner kr på statligt regionalt vägnät. Det avser trafik-säkerhetsåtgärder såväl cykelvägar, åtgärder för oskyddade trafikanter, kollektivtrafikåtgärder samt trimningsåtgärder på statligt regionalt vägnät. Totalt avsätts 715 miljoner kr till åtgärder inom denna kategori. Potten följs löpande upp i samverkansforum mellan Trafikverket och Region Östergötland (Samhällsplaneringenheten och Regionala kollektivtrafikmyndigheten). Kryssen i tabellen visar indikativ tid för upparbetade av medel. Denna kan komma att justeras.

Objekt / pott	År 1–3 (2026–2028)	År 4–6 (2029–2031)	År 7–12 (2032–2037)	Summa planperiod
Mindre åtgärder i och till stråk				
Enskilda Vägar	6	6	12	24
Cykel och TS oskyddade trafikanter	52	55	95	202
varav GC Linköping Rappestad	X	X		
varav GC Svärtinge-Kartlandet		X		
Gamla Övägen GC		X	X	
varav Ramfall-Torpavägen	X	X		
Kollektivtrafikåtgärder inkl. Bytespunkter	35	35	70	140
Ringarum, Västra Husby, Hejla/Rök	X			
Nytt hållplatsläge 796 Lingham	X			
Åby Station			X	
Linköping Västra	X	X		
Trimningsåtgärder statligt vägnät	90	90	169	349
TS paket rv 32	X	X		
varav rv 51	X	X		
Summa	183	186	346	715

Tabell 3 – Mindre åtgärder i och till stråk

Enskilda vägar

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

Cykel och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter

Utöver namngivna objekt sätts 202 miljoner kronor att av till cykel och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter längs det statliga vägnätet. Prioritering av åtgärder sker dels utifrån den regionala cykelplanens prioriteringsprinciper, dels utifrån Trafikverkets bristbeskrivningar. I denna pott kan även åtgärder för gång, cykel och mopedpassager (GCM-passager) finansieras. När sådana åtgärder längs det regionala vägnätet är identifierade som prioriterade i Trafikverkets bristbehovsinventering finansieras dessa till 100 procent. Det gäller även för cykelvägar längs statligt vägnät som är identifierade enligt

Region Östergötlands cykelplan. Ändring i finansieringsgrad gäller enbart nya objekt, inte objekt som tidigare lagts in i länsplanen.

För övriga åtgärder (gång-cykel och mopedpassager, cykelvägar och andra cykelåtgärder) som är identifierade främst av kommunerna eller lägre prioriterade i till exempel Region Östergötlands cykelplan är huvudinriktningen att åtgärder behöver samfinansieras av berörd kommun. I varje fall görs en helhetsbedömning utifrån denna huvudinriktning där finansieringsfördelningen mellan länsplan och kommun hanteras.

I potten ryms tre nya cykelvägar (Svärtinge–Kartlandet, Rappestad–Vikingstad samt Gamla Övägen) och dessa finansieras med 100 procent av potten. Vidare ska ett projekt bestående av både ny cykelväg och ny bytespunkt genomföras i Torpa/Ramfall, detta med 80 procent finansiering av planen.

Pott Kollektivtrafikåtgärder inkl. Bytespunkter

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

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

När det gäller utveckling av kollektivtrafiken längs det statliga vägnätet prioriteras åtgärder som stärker kollektivtrafikens tillgänglighet i form av förbättrade busshållplatser, bytespunkter och framkomlighet. Åtgärder som bidrar till måluppfyllelse för trafikförsörjningsprogrammets mål, *God geografisk tillgänglighet*, *Attraktiv kollektivtrafik med god framkomlighet* och *Öka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning* tas från denna pott. Det största nu pågående projektet i denna pott är nya hållplatslägen i Lingham för att minska restiden för landsbygdstrafiken och stärka kopplingen till Östgötapendeln.

Potten finansierar de delar som faller på statligt vägnät. I de fall kommunala åtaganden behövs i form av parkeringar eller utrustning så ska en överenskommelse med respektive kommun träffas. De delar som faller under kommunalt åtagande kommer prioriteras för finansiering inom potten för statlig medfinansiering.

Ny station i Åby finns med i den tågstrategiska målbilden samt i den kommunala planeringen. En funktionsutredning har tagits fram och fortsatt dialog kring utformning, trafikering och finansiering behöver genomföras fram till kommande planevidering 2030. Eventuella medel för samfinansiering bör allokeras ur denna pott med särskilt redovisas i kommande planrevidering under samfinansiering nationell plan.

Trimningsåtgärder statligt vägnät

I denna pott prioriteras åtgärder längs de prioriterade stråken och det mindre vägnätet. Potten används främst för trafiksäkerhetsåtgärder samt steg 1–3 åtgärder som framkommit i utförda bristutredningar. Trafikverket ansvarar för övergripande planering, prioritering och genomförande av potten. Större planerade trimningsåtgärder är riksväg 51 på sträckan Ljusfallshammar–Hjortkvarn (ca 60 miljoner varav ca 40 belastar Östergötlands plan) samt paket för steg tre-åtgärder på riksväg 32 på sträckan Mjölby–Sommen enligt tidigare genomförd åtgärdsvalsstudie.

Prioriteringen av övriga åtgärder hanteras enligt nedan:

- Åtgärder under 15 miljoner kronor och som ligger i prioriterade stråk prioriteras av Trafikverket.
- Åtgärder med en kostnad över 15 miljoner kronor eller utanför prioriterade stråk stäms av mellan Region Östergötland och Trafikverket.



Statlig medfinansiering till kommunalt vägnät

Totalt 413 miljoner kronor avsätts under planperioden för statlig medfinansiering till kommunalt vägnät.

Objekt / pott	År 1–3 (2026–2028)	År 4–6 (2029–2031)	År 7–12 (2032–2037)	Summa planperiod
Statlig medfinansiering kommunalt vägnät				
Kollektivtrafik	50	55	100	205
Resecentrum Linköping och Norrköping		30	70	100
Cykel och TS	32	31	45	108
Summa	82	116	215	413

Tabell 4 – Statlig medfinansiering

Statlig medfinansiering innebär att länsplanen kan bidra till genomförande av regionala kollektivtrafikanläggningar samt till åtgärder inom miljö och trafiksäkerhet på kommunala vägar och gator. De medel som avsätts i planen fördels på enligt tabellen ovan. Trafikverket prioriterar bland ansökningarna efter samråd med Region Östergötland. Ansökningar om kollektivtrafik skickas till Regionala kollektivtrafikmyndigheten. Särskild prioritet ges till projekt som samordnas med åtgärder på statligt vägnät, till exempel bytespunkter, och där Regionen och berörd kommun tagit fram avsiktsförklaring, samt till tillgänglighetsanpassning av hållplatser. Potten om cykel och trafiksäkerhet (TS) fokuserar på åtgärder för oskyddade trafikanter.

100 miljoner kronor avsätts för åtgärder kopplat till byggandet av nya resecentrum i Norrköping och Linköping som en följd av att Ostlänken ska byggas. Medlen ska användas för utformning av kollektivtrafikåtgärder i själva resecentrum, så som terminalfunktioner och övriga funktioner som underlättar resan för resenärerna, men också till åtgärder som ökar tillgängligheten till resecentrum i form av kollektivtrafikstråk på det kommunala vägnätet inom tätorterna Norrköping och Linköping. Medlen är avsatta från 2029 och framåt och till år 2028/2029 ska framtagande av överenskommelse kring finansiering av specifika behov kopplat till potten i Linköping och Norrköping tas fram.

Samfinansiering nationell plan

Totalt avsätts 7 miljoner kr för samfinansiering av åtgärder i nationell plan. Samfinansiering avser objektet skärgårdslänken som är en del av Förbifart Söderköping.

Objekt / pott	År 1–3 (2026–2028)	År 4–6 (2029–2031)	År 7–12 (2032–2037)	Summa planperiod
Samfinansiering nationell plan				
Skärgårdslänken E22 Förbi Söderköping	7			7

Tabell 5 – Samfinansiering nationell plan

Hantering av kostnadsökningar

Kostnadsökningar av objekt i planen hanteras enligt följande:

1. I de fall ett objekt är indelat i etapper hanteras kostnadsökningar genom att medel tas från kommande etapp
2. Genom att genomföra justeringar i aktuellt projekt kopplat till tid eller i vissa fall innehåll.
3. I de fall objekt inte är etappindelade hanteras kostnadsökningar genom att medel tas från andra objekt inom resp. huvudkategori, *namnsatta objekt, mindre åtgärder i och till stråk eller statlig medfinansiering.*



Utredningsbehov

Region Östergötland kommer årligen och utifrån sina uppdrag, framför allt som regionalt utvecklingsansvarig, ansvarig för länsplan om transportinfrastruktur och som regional kollektivtrafikmyndighet, men även utifrån hälso- och sjukvårdens behov, till Trafikverket delge den samlade bedömningen om de utredningsbehov om möjlig framtida investeringar i transportinfrastruktur som finns. Detta avser då främst större utredningar, som åtgärdsvalsstudier och funktionsutredningar längs statligt regionalt vägnät.

Region Östergötland ser behov av att under perioden 2026–2030 starta följande utredningar på det regionala vägnätet (i prioritetsordning):

1. **Stråk L1:** Trafiksäkerhet på länsväg 209, 210 samt 212 (skärgårdsutredning) – 2026–2028
2. **Stråk R4/N1:** Åtgärdsvalsstudie Linköping Östra – 2026–2028
3. **Stråk R1 & L3 mot N1/N2:** Åtgärdsvalsstudie framkomlighet godstransporter Finspång–Norrköping – 2026–2028
4. **Stråk R1:** Riksväg 51 mot Örebro behov av utredningar för ökad trafiksäkerhet i mindre orter – 2028–2030
5. **Stråk L6:** Väg 206 – Trafiksäkerhet – 2028–2030
6. **Enligt cykelplan:** 3–5 nya cykelstråkutredningar – 2026–2030

Utgångspunkten för utredningsbehov är att förstärka koppling i och till de stråk som är identifierade i Östergötlands regionala utvecklingsstrategi, rumsliga inriktning och stråkkarta.

Utöver detta ser Region Östergötland följande utredningsbehov rörande regionala vägnätet och kollektivtrafik:

- Utredning rörande kajer som kan stödja tunga transporter som behöver utföras till och från öar i vår skärgård.
- Utredning kring nuläge och ansvar rörande hållplatser (bryggor) för skärgårdstrafiken
- Vidare utveckling av bytespunkter för måluppfyllelse i regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Effektbedömning

Den framtida transportinfrastrukturen kommer i stort vara densamma som idag. Planeringen av infrastrukturen handlar därför i första hand om hur den kan utnyttjas mer effektivt och kompletteras i önskvärd riktning.

Länsplanen stärker de strategiska pendlingsstråken, regionala bytespunkter samt framkomlighetsåtgärder till nya resecentrum i Norrköping och Linköping samt bidrar till en mer tydlig satsning på gång och cykelvägar. Steg mot att få bort trafikfarlig och för orterna hämmade genomfartstrafik tas även i Finspång och Kisa. Med detta förväntar sig Region Östergötland ett antal positiva effekter som harmoniserar med såväl de nationella transportpolitiska målen som de regionala målen så som det uttrycks i till exempel *Utvecklingsstrategi för Östergötland*, *Rumsligstrategi för Östergötland* och *Regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland 2040*.

Planförslaget innebär att större väginvesteringar ökar med ca 20,5 procentenheter jämfört med förgående plan. Då mindre investeringar i vägnätet (s.k. trimningsåtgärder) ökar med ca 1,5 procentenheter innebär det att allokeringen till väginvesteringar ökar med ca 19 procentenheter. Denna ökning består dels i kostnadsökningar och förseningar i pågående projekt, dels att riksväg 35 fullfinansierats och att riksväg 34 Säbyholm–Visselmyra läggs in som nytt objekt.

Andelen som anslås till kollektivtrafik minskas med ca 15,5 procentenheter och andelen som avsätts till gång och cykel minskar med ca 5 procentenhet. Detta ska ses mot bakgrund till att allokeringen till dessa poster ökat under de senaste planrevideringarna. Minskningen i kollektivtrafik består främst i att en större pott till tillgänglighetsanpassning i planens dels tas bort och i delar läggs in en generell pott för kollektivtrafik, dels att några projekt längs statligt vägnät (kollektivkörväg i Linköping) är genomförda till 2026. Gällande cykel sker det en viss överflyttning från statlig medfinansiering till åtgärder på statligt vägnät då finansieringsgraden ökar för dessa objekt. Region Östergötland gör bedömningen att denna minskning i anslag inte kommer påverka framdriften för projekt på området då de pottar som minskas inte varit intecknade eller planerade.

Övergripande bedöms länstransportplanen framför allt ge positiva effekter på tillgängligheten för människor och gods, trafiksäkerhet, hälsa och regional sammanhållning. De negativa effekterna berör främst klimat och landskap.

- Satsningen på de viktigaste pendlingsstråken, framför allt för kollektivtrafiken, men även för biltrafiken ökar möjligheterna för fler att få arbete och tillgång till högre studier. Detta gäller för såväl kvinnor som män. Satsningen kommer också att gynna trafiksäkerheten i form av färre döda och skadade. Här kan det dock förväntas en ökning av klimatpåverkande utsläpp och intrång i landskap då satsningen förmodligen kan leda till en ökning av trafikarbetet samt att nybyggnation tas nytt landskap i anspråk. Det innebär vidare att Östergötlands tätorter ännu mer kopplas samman till en flerkärnig stadsregion. Att skapa sammanhållna bostads- och arbetsmarknader är ett av regionens allra viktigaste mål.
- Satsning på nya resecentrum i Norrköping och Linköping med god tillgänglighet för kollektivtrafik förväntas leda till att marknadsandelen för biltrafiken minskar samtidigt som utbyggnaden av Ostlänken kommer att bidra till en positiv regional utveckling med fler jobb och ökad sysselsättning. En förutsättning för en sådan utveckling är dock att angränsande kommuners tillgänglighet med framför allt kollektivtrafik stärks för att detta ska kunna ske på ett mer långsiktigt hållbart sätt.
- Genom att satsa på gång och cykelvägar kommer möjligheten för fler att välja ett mindre klimatpåverkande transportsätt att förbättras. Satsningen innebär också en förbättrad trafiksäkerhet.
- En ökad trafiksäkerhet i det regionala vägnätet. Både avseende oskyddade samt fordonsburna trafikanter.
- Enligt Trafikverkets samlade effektbedömningar uppvisar inte alla namnsatta objekt en positiv nettovärdeskvot. Därmed är det viktigt att arbeta för att realisera lokala och ej värderade nyttoeffekter.

Sammanfattning av strategisk miljöbedömning

Nedan ges en kort sammanfattning av den strategiska miljöbedömningen. Miljöbedömningen i sin helhet återfinns i separat bilaga.

Alternativa inriktningar av planen

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

- **Fokus spridda mindre åtgärder** syftar primärt till att öka trafiksäkerheten längs det statliga vägnätet och innehåller störst satsning på trimningsåtgärder och gång och cykel av de tre planalternativen.
- **Fokus stråk** syftar till att förbättra framkomlighet och trafiksäkerhet i regionalt prioriterade stråk och innehåller störst satsningar på större vägåtgärder.
- **Fokus städer/samhällen** fokuserar på ökad trafiksäkerhet i städer och samhällen samt framkomlighet för kollektivtrafiken i starka stråk och till större målpunkter.

Jämförelsen mellan scenarierna visar att satsningar på namngivna vägåtgärder innebär störst negativ påverkan på klimat samt landskap och naturresurser, men störst bidrag till medborgarnas generella tillgänglighet och näringslivets tillgänglighet. Trimningsåtgärder kan också bidra positivt till tillgänglighet, samtidigt som den negativa påverkan på klimat och miljö är betydligt lägre. Satsningar på cykel och kollektivtrafik innebär stora nyttor för hälsa både genom ökad aktiv mobilitet och ökad trafiksäkerhet för gående och cyklister. Satsningar på cykel och kollektivtrafik kan också bidra till ökad social hållbarhet genom att öka tillgängligheten för grupper som har begränsad tillgång till bil, som barn och unga, äldre och funktionshindrade.

Konsekvenser av slutligt planförslag

Nedan redogörs översiktligt det slutliga planförslagets miljöpåverkan respektive inverkan på social hållbarhet jämfört med nollalternativet. Nollalternativet utgår från att nu gällande plan genomförs under de kommande åtta åren, tillsammans med dagens politik och kända beslut (för objekt se sid 24, *Ekonomiska förutsättningar*). Mer ingående resonemang kring detta finns i miljökonsekvensbeskrivningen.

Klimat

Planen bedöms på grund av dess stora betoning på nya större vägåtgärder ha en tydligt negativ påverkan på klimatet, både som helhet och i jämförelse med nollalternativet.

Hälsa

Hälsa bedöms utifrån miljöaspekterna *Buller, Fysisk aktivitet, Trafiksäkerhet och Luft*.

Buller: De större vägåtgärder som ligger i planen sedan tidigare innebär att antalet personer som utsätts för bullernivåer högre än 55 dB(A) minskar eller hålls konstant. Även åtgärder som bidrar till att flytta över resor från bil till kollektivtrafik och cykel inne i städer och samhällen kan bidra till minskat buller. Planförslaget bedöms sammantaget ha en svagt positiv effekt på buller.

Fysisk aktivitet: Byggnation av nya cykelvägar, gång- och cykelpassager samt trafiksäkerhetshöjande åtgärder på det mindre vägnätet kan bidra till att fler väljer aktiva transportmedel. Även satsningar på kollektivtrafiken leder till ökat aktivt resande genom att anslutningsresor sker med gång och cykel. Många av de namngivna större vägåtgärderna innehåller också satsningar på bytespunkter för kollektivtrafiken och utbyggnad av cykelvägar och gång- och cykelpassager. Jämfört med nollalternativet kan planförslaget totalt sett antas ha en svagt positiv effekt på fysisk aktivitet i transportsystemet.

Trafiksäkerhet: Större vägåtgärder utformas idag för att bidra till ökad trafiksäkerhet för motorfordon. I planförslaget görs en ökad satsning på cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder på statligt vägnät jämfört med nollalternativet vilket är positivt för trafiksäkerheten. Minskade satsningar på medfinansiering till cykelåtgärder och trafiksäkerhetsåtgärder på kommunalt vägnät jämfört med nollalternativet kan, om det innebär

minskade kommunala investeringar, innebära ett negativt bidrag till trafiksäkerheten för gående och cyklister. Totalt sett bedöms planen ändå bidra svagt positivt till ökad trafiksäkerhet.

Luft: Vad gäller luft har flera av de namngivna vägåtgärderna en negativ påverkan eftersom de leder till ökad trafik, men projekten som avser förbifarter kan bidra till att människor inne i tätorten blir mindre utsatta för luftföroreningar. Totalt sett bedöms planen få en neutral påverkan på miljöaspekten Frisk luft.

Sammantaget bedöms planförslaget som bättre än nollalternativet när det gäller aspekten hälsa.

Landskap

Landskap och naturresurser bedöms utifrån aspekterna *Vatten, Naturresurser, Landskap och kulturmiljö samt Biologisk mångfald*.

Vatten: Flera av de större vägåtgärderna riskerar att påverka vattenkvaliteten negativt, men åtgärderna behöver utredas mer noggrant innan det går att klarlägga hur stor påverkan blir så det går inte i detta skede att bedöma planens påverkan på vatten.

Naturresurser: Risken för påverkan på naturresurser, i avgränsningen formulerat som påverkan på areella näringar, är generellt störst för större åtgärder utanför tätbebyggt område, men påverkan beror på var åtgärderna genomförs. Flera av vägåtgärderna bedöms i viss utsträckning ta jordbruksmark i anspråk, både de tidigare beslutade och de nya åtgärderna i planförslaget. De mindre åtgärderna kan potentiellt sett komma att ta mindre arealer jordbruksmark i anspråk, men jämfört med nollalternativet blir det ingen skillnad. Sammantaget bedöms planen som helhet ha en negativ påverkan på naturresurser.

Landskap och kulturmiljö: Vad gäller påverkan på landskap och kulturmiljö innebär samtliga namngivna vägåtgärder i planen en negativ eller mycket negativ påverkan. Inte minst gäller detta förbifarterna förbi Finspång och Kisa som innebär nya vägdragningar som skapar barriärer i landskapet. Planen bedöms därmed ha en negativ påverkan på landskap och kulturmiljö.

Biologisk mångfald: Den biologiska mångfalden riskerar enligt de samlade effektbedömningarna att påverkas negativt av flera av de större namngivna vägåtgärderna. Även om åtgärder i form av viltstängsel och faunapassager ingår i vissa av åtgärderna kan detta inte fullt ut kompensera

för den negativa påverkan av att livsmiljöer störs eller förstörs. För de mindre åtgärderna går det inte att fullt ut bedöma påverkan i detta skede eftersom det inte är klart vilka åtgärder som kommer att genomföras, men påverkan på biologisk mångfald från de mindre åtgärderna är sannolikt begränsad. Sammantaget bedöms planen påverka den biologiska mångfalden negativt.

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

Sociala konsekvenser

Generell tillgänglighet

När det gäller tillgänglighet generellt för medborgarnas resor och framför allt näringslivets transporter är det vägsatsningar som ökar framkomligheten som bidrar mest positivt, och därför har planförslaget med dess stora satsningar på namngivna väginvesteringar en positiv påverkan på detta område.

Grupperna Barn och Unga, Äldre, Funktionshindrade samt grupper med sämre socioekonomi har överlag sämre möjligheter att resa med bil än andra. Åtgärder som bidrar mest till att skapa tillgänglighet för dessa är åtgärder i kollektivinfrastruktur, cykelinfrastruktur samt trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. Jämfört med nollalternativet har planen en negativ påverkan på tillgängligheten för dessa grupper.



Sammanhållning

För att analysera hur de olika scenarierna bidrar till sammanhållning mellan områden med olika socioekonomisk karaktär, stärker flerkärnigheten och bidrar till att koppla samman stad och landsbygd har åtgärderna analyserats geografiskt.

Flera av de namngivna vägåtgärderna som ingår i planförslaget bidrar till att korta restiderna med bil och buss från glesare delar av Östergötland in mot Linköping och Norrköping och kan därmed sägas bidra både till sammanhållning mellan stad och landsbygd och mellan områden med olika socioekonomisk karaktär eftersom detta delvis överlappar

Åtgärder som kan bidra till att stärka flerkärnigheten kan dels vara åtgärder som bidrar till att utveckla lokalsamhällen, dels som bidrar till att stärka möjligheterna

att resa kollektivt mellan orter för att öka tillgängligheten för alla. I planförslaget bidrar förbifarterna förbi Finspång och Kisa till att stärka förutsättningarna för utveckling av lokalsamhället genom att minska trafiken inne i samhällena. Även satsningarna på trafiksäkerhet och cykel på statligt vägnät har potential att bidra positivt, medan de minskade satsningarna på kollektivtrafik på både statligt och kommunalt vägnät samt på statlig medfinansiering för cykel och trafiksäkerhet på kommunalt vägnät jämfört med nollalternativet påverkar förutsättningarna till ortsutveckling och flerkärnighet negativt.

Sammanfattningsvis stärks flerkärnigheten och bidrar till att koppla samman stad och landsbygd.



Litteratur och bilagor

Litteratur

Bristbeskrivningar på regionalt vägnät Östergötland – Trafikverket TRV 2024/37361

Folkhälsostrategi – för god och jämlik hälsa i Östergötland – Region Östergötland (RÖ 2022-543)

Målbild 2040 för Region Östergötlands engagemang i regional tågtrafik, 2020, Region Östergötland (TSN-0048)

Målbild 2030 för Region Östergötlands engagemang i regional busstrafik, 2023, Region Östergötland (RÖ 2023-382)

Mål för framtidens resor och transporter Prop. 2008/09:93, Regeringen 18.

Utvecklingsstrategi för Östergötland, 2024, Region Östergötland (RÖ 2024-10297)

Regional rumslig strategi för Östergötland, 2024, Region Östergötland (RÖ 2022-10319)

Systemanalys för Stockholm-Mälardalsregionen, 2024, Mälardalsrådet (RÖ 2024-5370)

Region Östergötlands cykelplan (RÖ 2024-2831).

Regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland → 2040 (RÖ 2024-4950)

Skärgårdsprogram för Östergötlands och Kalmar län

Uppdrag till Trafikverket att ta fram förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen och möjlighet för länsplaneupprättarna att ta fram länsplaner för regional transportinfrastruktur (LI2025/00640).

Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera 2024/25:28:TU16

Bilagor

Bilaga 1: Summerad redovisning utifrån regeringens direktiv

Bilaga 2: Genomförda bristutredningar/åtgärdsvalsstudier

Bilaga 3: Miljökonsekvensbeskrivning

Bilaga 1

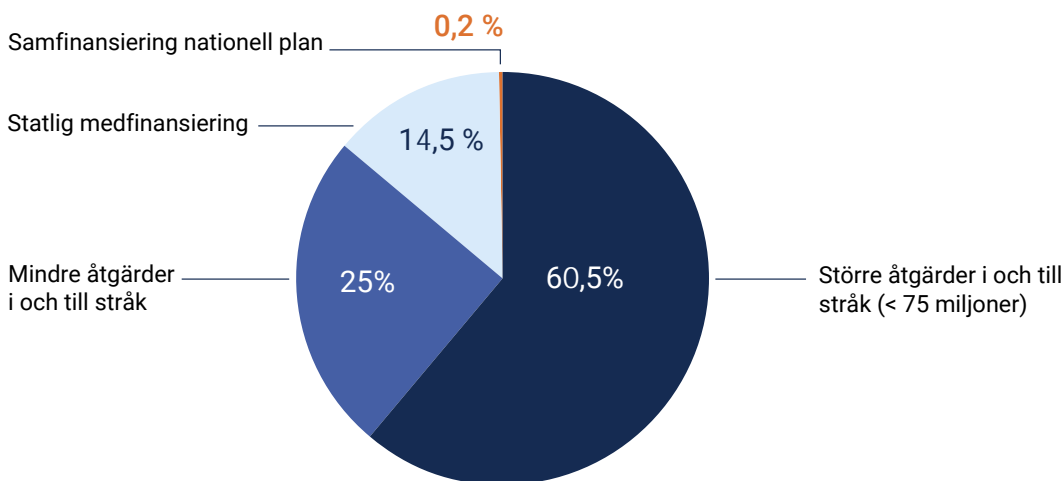
Redovisning utifrån regeringens direktiv

För att få del av statliga medel behöver den regionala infrastrukturplanen, förutom vad som anges i förordningen om länsplaner, enligt regeringens direktiv för planperioden 2026–2037 redovisa nedanstående:

Hur de ekonomiska ramarna för planperioden ska fördelas på olika åtgärder och typer av åtgärder.

Åtgärder som beräknas kosta under 75 miljoner kronor behöver inte anges i förslagen till länsplaner. Den ekonomiska fördelningen mellan åtgärder och åtgärdsområden redovisas i planförslaget under kapitel 4.

Fördelning länsplan 2026–2037



Vilka prioriteringar som planförslagen baseras på.

Medlen fördelas i linje med den rumsliga inriktningen i *Rumslig Strategi för Östergötland* så att platsers förutsättningar i hela Östergötland, landsbygder, städer, tätorter och byar, beaktas genom satsningar på det mindre vägnätet, trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter samt åtgärder som ökar kollektivtrafikens framkomlighet till regionala målpunkter.

Region Östergötlands främsta styrande måldokument är den regionala utvecklingsstrategin *Utvecklingsstrategi för Östergötland* (RÖ 2024–10297). Länstransportplanen ska stödja inriktningar i denna och som fördjupning till den regionala utvecklingsstrategin finns Region Östergötlands *Rumslig strateg för Östergötland* (RÖ 2022–10319) samt det regionala trafikförsörjningsprogrammet.

Kopplat till Östergötlands transportplanering finns även Region Östergötlands storregionala infrastruktur-samarbete inom En bättre Sits, med tillhörande stor-regionala systemanalys (RÖ 2024–5370) samt Region Östergötlands cykelplan (RÖ 2024–2831).

Utöver prioritering utifrån den regionala utvecklings-inriktningen ska även samhällsekonomisk lönsamhet vara vägledande vid prioritering av åtgärder i transport-infrastrukturen. Planen ska även särskilt prioritera åtgärder som stärker trafiksäkerheten, vilket även ska särredovisas.

Region Östergötland strävar också efter att ha en plan med hög genomförbarhet i form av planeringsmogna och förankrade projekt. Det är också viktigt att den huvudsakliga ansvarsfördelningen gällande finansiering av åtgärder i nationell plan, regional plan resp. kommunal infrastruktur är vägledande men att undantag, primärt utifrån nyttofördelning, kan genomföras.

Om fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande perspektiv har tillämpats i planförslagen.

Brister och behov identifieras av olika aktörer men för att en brist eller behov ska kunna bli en åtgärd behöver de först utredas. Detta sker oftast via en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) där berörda aktörer förutsättningslöst analyser briterna och identifierar åtgärder. Åtgärderna ska utgå från fyrstegsprincipen och ansvar/finansieras kan ligga på flera aktörer.

De åtgärdsförslag som föreslås kan vara allt från steg 1 till steg 4 åtgärder enligt fyrstegsprincipen.

1. Tänk om – Handlar om att först överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter
2. Optimera – Är åtgärder om kan effektivera utnyttjandet av infrastrukturen
3. Bygg om- Innebär mindre omfattande ombyggnationer
4. Bygg nytt – Innebär större om- eller nybyggnationer

För åtgärder med en kostnad över 75 miljoner kr ska en *Samlad effektbedömning (SEB)* genomföras. Detta för att ge ytterligare vägledning i effekterna av de förslagna åtgärderna. Denna bedömning vägs sedan in i beslut om att genomföra åtgärden eller inte.

Hur mycket medel som går till åtgärder i infrastrukturen som förbättrar trafiksäkerheten.

Enligt direktivet bör *prioritet ges till åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten*. Hur stor andel av planen som går till trafiksäkerhetshöjande insatser ska också anges.

Trafiksäkerhetshöjande åtgärder finns inom alla infrastrukturplanens åtgärdsområden. I Östergötlands länsplan bedöms följande namnsatta objekt förbättra trafiksäkerheten:

- Mittsepareringsprojekten Riksväg 35 etapp 3, Riksväg 35 etapp 4 samt Riksväg 34 Säbyholm–Visselmyra.
- Cykelvägsprojekten längs väg 881, Motala–Vadstena samt i Skärblacka
- Förbifartsprojektet riksväg 23/34 Förbifart Kisa

I övrigt bedöms pottorna ”Cykel och TS oskyddade trafikanter” samt ”Trimningsåtgärder statligt vägnät” samt åtgärder inom statlig medfinansiering gällande cykel och trafiksäkerhet bidra till ökad trafiksäkerhet. Totalt bedöms ca 75 procent av planen gå till åtgärder som fokuserar på förbättrad trafiksäkerhet.

Hur mycket medel som går till samfinansiering av åtgärder i nationell plan samt hur mycket medel som avsätts till statlig medfinansiering.

Totalt avsätts 7 miljoner kr till samfinansiering av åtgärder i nationell plan samt 385 miljoner kr till statlig medfinansiering. Detta redovisas i planförslaget under kapitel 4.

Miljöbedömning kopplat till planförslaget.

Miljökonsekvensbeskrivningen av infrastrukturplanen redovisas i ett separat dokument tillsammans med den utökade hållbarhetsbedömningen. Dokumentet är en del av Östergötlands länsplan.

Bilaga 2

Genomförda bristutredningar /åtgärdsvalsstudier

Inom ramen för Östergötlands länsplan för transportinfrastruktur har åtgärdsvalsstudier och andra typer av utredningar genomförts för att närmare studera de brister som identifierats och beskrivits. Nedan visas tidigare genomförda utredningar på det statliga regionala vägnätet samt stationer för regional- eller pendeltåg.

Namn	År	Status
Funktionsutredning station Åby	2024	Vidare utredning
Trafiksäkerhet och restid väg 32 Sommen – Mjölby	2021	SEB finns
Trafiksäkerhet och framkomlighet väg 35 Åtvidaberg-Rösten	2021	Objekt i länsplan
Trafiksäkerhet och framkomlighetväg 34 Stora Sjögestad-Borensberg	2021	SEB finns
Bristande regional tillgänglighet till västra Linköping	2020	Steg 3 investeringar och utredningar.
Bristande framkomlighet från E4:an genom Krokek till Kolmårdens Djurpark	2018	Steg 3 åtgärder klara
Genom Finspång riksväg 51	2017	Objekt i länsplan
Motala Norra	2016	Steg 3 åtgärder
Väg 23/34 och väg 134 genom Kisa	2016	SEB finns
Finspång- Svennevad riksväg 51	2016	Trimningsåtgärder
E4 Trafikplats 113 Linköping Östra Staby	2014	Genomförs
Trafikplats Malmslätt Linköping	2013	Ej genomförd

SEB = Samlad effektbedömning

Utöver detta har det även genomförts ett antal utredningar för nationell stamväg och järnväg som är av intresse för Östergötland.

- Åtgärdsvalsstudie Kneippen
- Kapacitetsanalys av Nyköpingsbanan
- Kapacitetsanalys för södra Sveriges järnvägssystem

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

Utöver de studier och utredningar som genomförts 2018–2022 har ytterligare utredningar gjorts innan 2018 som fortsatt är relevanta. Dessa redovisas efter ovan nämnda utredningar och studier. Även här redogörs för Region Östergötlands ställningstagande till studierna och utredningarna.

Funktionsutredning station Åby

Studien utfördes 2024 och visade på hur en regional-tågsstation kan placeras in i Åby. Studien redogjorde även för översiktliga kostnader för två olika alternativ till stationslösning. Vidare utredningar kommer genomföras under 2025.

Trafiksäkerhet och restid väg 32 Sommen–Mjölby

I det funktionella mellan respektive inomregionala vägstråket Mjölby–Boxholm–Tranås–Österbymo genomfördes det 2020–2021 en åtgärdsvalsstudie. Studien utgick från utpekad brist i länstransportplan 2018–2029 och omfattade riksväg 32 i sträckningen Sommen–Mjölby. Den delas in i två etapper: Mjölby–Boxholm samt Boxholm–Sommen. Första etappen innehåller även gång och cykelväg.

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

Trafiksäkerhet och framkomlighet väg 35 Åtvidaberg–Rösten

Studien genomfördes 2020–2021 och utgick ifrån utpekad brist i länstransportplan 2018–2029 och omfattade riksväg 35 i sträckningen Åtvidaberg–Rösten (Grebo). Riksväg 35 ingår i det funktionella inomregionala stråket Linköping–Åtvidaberg. Syftet med de framtagna åtgärderna var att minska restiden för samtliga trafikanter, öka tillgängligheten till kollektivtrafiken samt öka trafiksäkerheten längs riksväg 35.

Åtgärdspaketet som presenteras i studien innebär att väg 35 på sträckan Åtvidaberg–Grebo byggs om till en mötesfri landsväg med en målstandard på 100 km/tim.

Trafiksäkerhetshöjande åtgärder ingår också i paketet såsom mitträcke, viltstängsel och korsningsåtgärder. Vidare innefattar paketet åtgärder för att öka kollektivtrafikens attraktivitet samt gång och cykelåtgärder.

Trafiksäkerhet och framkomlighet väg 34 Stora Sjögestad–Borensberg

I vägstråket Motala–Linköping genomfördes mellan 2020–2021 en åtgärdsvalsstudie. Studien utgick ifrån utpekad brist i länstransportplan 2018–2029 och omfattade riksväg 34 mellan Stora Sjögestad och Borensberg.

Åtgärdspaketet som föreslås i studien innebär mitträcke, korsningsåtgärder, hållplatsåtgärder med anslutande gång- och cykelvägar.

Studien föreslår en utbyggnadsordning med tre etapper varav den första etappen har utretts vidare och Samlad effektbedömning finns:

- Säbyholm–Visselmyra
- Gråhallen–Säbyholm
- Visselmyra–Husbykorset

Bristande regional tillgänglighet till västra Linköping

Studien genomfördes 2019–2020. I Västra Linköping finns några av de viktigaste regionala målpunkterna i Östergötland som t.ex. Linköpings universitet och Linköping Science Park. I samband med planeringen av Ostlänken och ett nytt resecentrum i Linköping aktualiseras behovet av att adressera tillgängligheten till Västra Linköping.

Studien visar att det finns flera möjliga lokaliseringar av en pendeltågstation, men med hänsyn tagen till kapaciteten på Södra stambanan görs bedömningen att en fyrspårlösning mellan Linköping C för en tänkt pendeltågstation krävs. Detta bedöms inte aktuellt. Inriktning är i stället att en pendeltågsstation anläggs samtidigt som ny stambanan byggs ut väster om Linköping tillsammans med goda anslutningar till ovannämnda målpunkter.

Dessutom innehåller studien bland annat en kartläggning av infartsleder i Linköping där kollektivtrafikens framkomlighet behöver stärkas. Detta har studerats vidare och rapporterats i en promemoria (se nedan). Dessa ligger i aktuell länstransportplan och Region Östergötland har genom Trafikverket även gått vidare med utredning om bytespunkt i västra Linköping (strax väster om Vallarondellen).

Bristande framkomlighet från E4:an genom Krokek till Kolmårdens Djurpark

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

Sedan behovet av en åtgärdsvalsstudie identifierades har en rad åtgärder genomförts för att hantera de trafik



toppar som uppstår under Kolmårdens djurparks högsäsong, vilka föranledde studien. Åtgärderna är genomförda av Kolmårdens djurpark, Norrköpings kommun samt Trafikverket (med finansiering från länsplanen). Det har t.ex. anlagts ny parkering med ytterligare en entré från en annan del av parken, vilket tillsammans med effektivare in och utfarter från vägen ökat kapaciteten och minskat köer.

Region Östergötland gör bedömningen att ytterligare åtgärd utöver de som genomförts inte är aktuella.

Åtgärdsvalsstudie riksväg 51 genom Finspång

Under perioden 2016–2017 genomfördes en åtgärdsvalsstudie för riksväg 51 och genomfarten i Finspångs tätort. Studien gjordes av Trafikverket i samarbete med Finspångs kommun och Region Östergötland.

I studien redovisas två alternativ. Ett där riksväg 51 fortfarande går via Bergslagsvägen med ett mindre antal åtgärder för att framför allt öka trafiksäkerheten och ett annat alternativ där en ny sträckning för riksväg 51 byggs från länsväg 215 och ansluter till nuvarande riksväg 51 väster om Finspångs tätort.

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

Motala Norra

Trafikverket gjorde tillsammans med Motala kommun en åtgärdsvalsstudie för den norra delen av kommunen avgränsat av riksväg 50, riksväg 34, väg 1088 samt riksväg 34/Metallvägen. I åtgärdsvalsstudien identifieras åtgärder som kan genomföras på kort sikt, inom 5 år, och på lång sikt, inom 5–15 år.

Förbättringar har genomförts på länsväg 1088 som förbinder riksväg 34 med riksväg 50 norr om Motala. Vägen används idag delvis av trafikanter till och från Linköping. Underlag till åtgärder finns i åtgärdsvalsstudien med syftet att identifiera lösningar som kan bidra till att åstadkomma en balans mellan det statliga vägnätets funktion och kommunens befintliga och planerade användning av de norra delarna av Motala tätort. Under 2019 har trafiksäkerhetsåtgärder genomförts på länsväg 1088.

Kvarstående utredningsbehov utifrån åtgärdsvalsstudien är gång och cykelkoppling till Nykyrka samt pågående utredning om korsningen Metallvägen och Östermalmsgatan.

Nuvarande inriktning är att vägnätet kvarstår som det gör och att ovanstående behov kvarstår (korsningsåtgärder och gång och cykelkoppling). För större åtgärder behöver ny åtgärdsvalsstudie genomföras.

Åtgärdsvalsstudie riksväg 23/34 genom Kisa

Under 2016–2017 genomfördes en åtgärdsvalsstudie med en arbetsgrupp och styrgrupp bestående av deltagare från Trafikverket, Region Östergötland och Kinda kommun. Studien, som aldrig slutligt färdigställdes, föreslår ett antal steg 1–3-åtgärder och en förbifart som steg 4-åtgärd.

Studien utredde lokalisering och kostnad för en förbifart på östra sidan av Kisa och Kisasjön. Riksväg 23/34 föreslås i förslaget byggas om till 2+1 väg med mitträcke och en hastighetsbegränsning på 100 km/h.

Ett visst omtag gjordes i samband med framtagande av ny översiktsplan för Kinda kommun. Ny kalkyl och Samlad effektbedömning finns framtaget. Projektet läggs delvis in i planens år 7–12 för vidare utredning inför kommande revidering.

Åtgärdsvalsstudie riksväg 51 Finspång–Länsgränsen–Svennevad

Studien för den aktuella delsträckan hade som mål att identifiera vilka brister som finns för att uppnå en säker 80-standard. Åtgärdsvalsstudien resulterade i ett antal förslag till mindre åtgärder för att nå målsättningen.

Region Östergötland bedömer att dessa åtgärder ska hanteras inom ramen för trimningsåtgärder i konkurrens med andra angelägna åtgärder. Mot bakgrund av studien har ett trimningspaket på cirka 12 miljoner kronor genomförts.

Region Östergötland och Region Örebro avser beställa ytterligare åtgärder för delsträckan Ljusfallshammar–Hjortkvarn.

Trafikplats Malmslätt Linköping

En åtgärdsvalsstudie genomfördes under 2013 med utgångspunkten i att förbättra tillgängligheten och orienterbarheten till näringsliv i Malmslätt samt att förbättra nuvarande trafik- och miljösituation inom utredningsområdet. Bakgrunden var ett önskemål om att bygga ut trafikplats Malmslätt.

Åtgärdsvalsstudien föreslog bland annat en utbyggnad av trafikplatsen, men det har inte funnits som objekt i någon länsplan. Mot bakgrund av åtgärdsvalsstudiens ålder bedöms utredningen i dagsläget som inaktuell.

Åtgärdsvalsstudier eller andra större utredningar på nationell stamväg och på järnväg

Åtgärdsvalsstudie Kneippen

Trafikplats Kneippen i Norrköping har påtalade brister i användbarhet och kapacitet, samt problem med barriäreffekter och trafiksäkerhet. Barriäreffekten i området har lyfts och med exploatering på båda sidor av trafikplatsen ökar behoven av att korsna vägen för främst gång- och cykeltrafikanter. Kollektivtrafiken har framkomlighetsproblem i trafikplatsen på grund av den bristande kapaciteten vilket gör den mindre attraktiv. Ett arbete pågår med ett förslag på en ny större bytespunkt vid Sandtorp.

En åtgärdsvalsstudie (TRV 2018/12579) avseende bristerna har genomförts där utredningsområdet innefattade trafikplats Kneippen och Klockaretorpet, inklusive vägarna Söderleden, Riksvägen, Linköpingsvägen samt E22/Linköpingsvägen ut mot E4. Arbetsprocessen har följt åtgärdsvalsstudiens metodik med en arbetsgrupp bestående av representanter från Trafikverket, Norrköpings Kommun och Region Östergötland.

Kapacitetsanalys av Nyköpingsbanan

Under 2023–2024 genomförde Trafikverket en kapacitetsanalys av Nyköpingsbanan. Uppdraget innebar en kapacitetsanalys för Nyköpingsbanans framtida funktion enligt ett antal framtagna, ej politiskt förankrade, trafikeringsscenario. Trafikscenarierna ska ses som potentiella trafikeringsskildringar och uppehållsbilder. Genom analysen utreddes ökad godstrafik, omledningsmöjligheter samt eventuellt tillkommande stationer såväl före som efter Ostlänkens utbyggnad. Syftet med kapacitetsutredning var att pröva olika trafikeringsscenario och möjliga förbättringar för Nyköpingsbanan.

För att möta de potentiella trafikeringsscenarioerna och för att kunna säkerställa en robust trafikering krävs

åtgärder som hastighetshöjande- och robusthetsförbättringar (trädsäkring, utredning och stängning av plankorsningar), ytterligare mötesmöjligheter och växelbyten. Åtgärder kräver ytterligare utredning. Trafikverket har aviserat att en åtgärdsvalsstudie ska genomföras.

Kapacitetsanalys för södra Sveriges järnvägssystem

Regeringens beslut i december 2022 att avsluta projektet Nya stambanor medförde att Trafikverket under 2023–2024 genomförde en kapacitetsanalys för södra Sveriges järnvägssystem. Trafikverket analyserade vilka brister och behov avseende kapacitet och tillgänglighet som kvarstår och förstärks i ljuset av att inte fortsätta med nya stambanor. Vidare identifierades vilka planerade investeringsåtgärder, alternativa investeringar och kapacitetshöjande insatser som krävs i transportsystemet för att möta bristerna och behoven. Åtgärdsförslag ges på bl.a. stråken Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö med anslutande bandelar. Utredningen föreslår åtgärder som kan genomföras utifrån olika lång tidshorisont.

För Östergötland kan särskilt lyftas fram: Framkomlighetsåtgärder på Södra stambanan genom mötes- och förbigångsspår i Vikingstad, Lindkullen–Boxholm och i Sommen. Ökad kapacitet genom nya spår på sträckan Järna–Flemmingsberg (kapacitetsbristen förstärks vid färdigställandet av Ostlänken), behov av ytterligare två spår Aneby–Tranås samt behov av utredning av ytterligare två spår Linköping–Mjölby. Vidare noteras potentialen i regionförstoring i stråket Göteborg–Borås–Jönköping–Linköping.

Stångådals- och Tjustbanans funktion för regional utveckling

I samband med fastställelse av nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033 i juni 2022 pekade regeringen på att Stångådals- och Tjustbanans funktion skulle utredas så att åtgärder är möjliga att övervägas i kommande planrevidering 2026–2037. Föremålet för utredningen var Stångådalsbanan och Tjustbanan. Till Stångådalsbanan hänförs sträckorna Berga–Oskarshamn och Blomstermåla–Mönsterås som används för godstransporter. Banornas anslutning i Linköping ingick inte i avgränsningen. Trafikverket har ledd utredningen i dialog med Region Östergötland och Region Kalmar län.

En förbättrad robusthet ökar tillförlitligheten och innebär att planerad trafik i större utsträckning kan genomföras. Åtgärder som bidrar till detta är trädsäkring. Åtgärder för restidsminskning kan uppnås genom ytterligare triangelspår i Berga, men innebär en högre kostnad.



