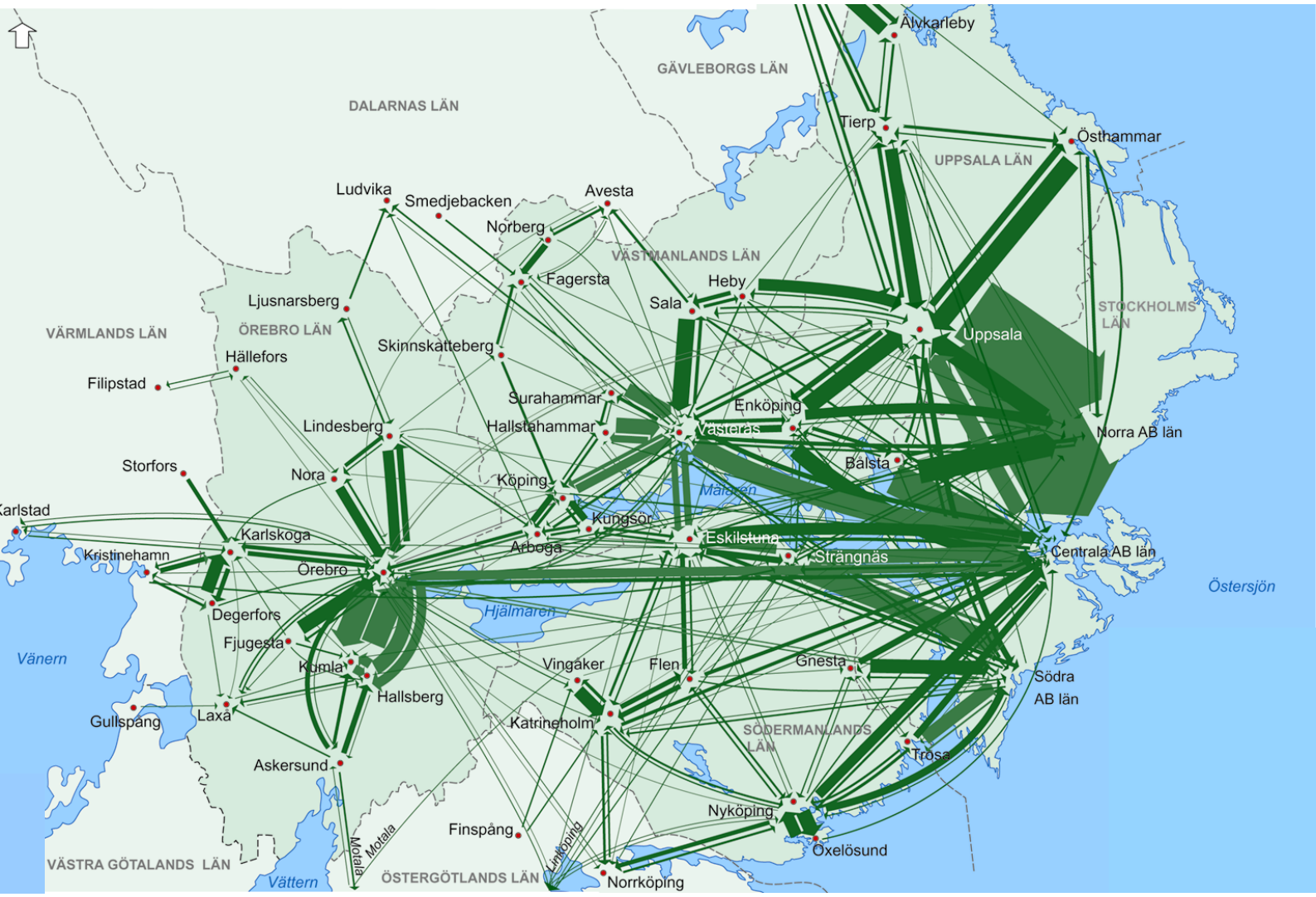
Regional analys -
Södermanlands läns transportsystem



LÄNSSTYRELSEN
Södermanlands län

RAPPORT

Nr 2002

ISSN 1400-0792

Omslagsbild: Kartan visar arbetspendling i Mälarregionen år 2000. Bilden är framtagen utifrån siffror från SCB, bearbetad av Sweco FFNS och beställd av Länsstyrelserna i Södermanlands, Uppsala, Stockholms, Västmanlands och Örebro län.

Tryckeri: Dahlströms Tryckeri AB, Nyköping

Förord

Länsstyrelsen i Södermanlands län kommer framöver att arbeta med läges- och omvärldsanalyser för Sörmland och Mälardalen. Detta med fokus på kommunikationer, boende samt högre utbildning, kluster och näringslivsutveckling.

Länsstyrelsen kommer också att i samverkan med den privata och offentliga sfären verka för gemensamma mål. Här blir det då viktigt att arbeta långsiktigt och med visioner om framtiden. Således har de fem länsstyrelserna lagt fast en inriktning av transportsystemen fram till år 2030. Likaså finns en samverkansvision som är att ”förena Stockholms puls med Mälardalens gröna lungor och små städer med fokus på Det Goda Livet”.

Föreliggande analys vill samlat lyfta fram transportsystemen i Sörmland. Transporter och trafikleder är en av de viktigaste förutsättningarna för regional tillväxt och utveckling. Det geografiska läget med närheten till Stockholm ger vårt län särskilt goda utvecklingsmöjligheter. Jag tror att Sörmland blir ett vinnarlän i befolkningsökning från nedre till övre halvan av ”befolkningsligan” i Sverige.

Förr styrde arbetsplatsen människors bostadsort. Detta håller nu på att förändras så att boendemiljön väljs först om bra kommunikationer till arbetet finns tillgängliga. Ett nytt faktum som måste komma till uttryck i den helhet i samhällsplaneringen som regering och riksdag vill ha fram 2010. I detta samhällsperspektiv finns ett tillväxtbegrepp som innehåller helheten socialt, ekonomiskt och ekologiskt.

I denna skrift har avgränsningar gjorts, dels i geografin till Sörmland och dels i exkluderande av tele och IT. Den regionala lägesanalysen koncentreras på transportsystem och kommunikationer för personer och gods. Förutom tillståndet i infrastrukturen redovisas en del brister i systemen. Analysen tar sikte på de sex nationella delmål som regeringen lagt fast för transportpolitiken och utgör bland annat ett underlag för länsstyrelsens arbete med länstransportplanen.

Sak- och statistikansvariga på länsstyrelsen har utarbetat föreliggande skrift. Huvudsaklig författare har varit samhällsplanerare Carina Jönhill.

Tack till medarbetarna på länsstyrelsen och med hopp om givande information till läsarna.

Med hälsningar, november 2002

Bo Holmberg

Sammanfattning av slutsatser

De av regering och riksdag beslutade transportpolitiska delmålen ligger till grund för arbetet med infrastrukturplaneringen i riket. Regering och riksdag har också fastställt att Sverige ska arbeta för ett långsiktigt hållbart samhälle enligt Brundtlandkonventionen. Långsiktig hållbarhet har definierats i tre olika sektorer som inte är inbördes prioriterade. Det är ekologisk, ekonomisk och social hållbarhet som åsyftas. De sex transportpolitiska delmålen anges också de utan inbördes prioriteringsordning. För att uppfylla målen på lång sikt kan det eventuellt vara nödvändigt att prioritera något eller några av dem i det kortare perspektivet.

Här nedan följer, punktvis, en sammanfattning av de slutsatser som kan lyftas ut ur den regionala analysen av Södermanlands läns transportsystem. Slutsatserna leder till måluppfyllelse för varje enskilt delmål. Slutsatserna är sorterade under de sex transportpolitiska delmålen och de eventuella målkonflikter delmålen emellan som kan finnas är angivna sammanfattningsvis.

Positiv regional utveckling

- Kvinnors och mäns ökade behov av att vidga sin arbets- och bostadsmarknad till följd av den högre utbildningsnivå, högre grad av specialisering och ändrade värderingar innebär ökad pendling. Begreppet för detta är regionförstoring. De förutsättningar trasportsystemen medger för ökad pendling är centrala. Med snabba regionaltågsresor kan restiderna mellan tätortscentra sänkas vid jämförelse med bilresa. Alla länets kommuner har förutsättningar att nå in i Stockholms län under en timme. Utbyggnad av infrastruktur, investeringar i nyare tåg men också samordning av taxorna i Stockholm-Mälarregionen är förutsättningar för att pendlandet skall vara långsiktigt hållbart.
- Även bra vägsystem som knyter ihop de olika delarna i länet med viktiga målpunkter utanför länet utgör viktiga förutsättningar för regionförstoring med fungerande pendling med personbil och buss som komplement till regionaltågstrafiken. Länet har också förutsättningar för att bilda logistikcentra, och en viktig del är då ett vägsystem som knyter ihop järnväg, hamn och flyg.

Tillgängligt transportsystem

- Förbättringar av busstrafiken i länet är angelägna. Med sikte på etappmålet för ökad tillgänglighet i offentlig miljö konstateras att behoven av upprustade busshållplatser, översyn av linjedragningar och tillgänglighetsanpassningen för olika grupper i samhället är stora. Busstrafiken är också beroende av ett förbättrat regionalt och lokalt vägnät och väl anpassade bytespunkter till tågtrafiken, men också av parkeringsmöjligheter för personbil och cykel. Dessa platser ska tillhandahålla tillgänglig information om de olika resmöjligheterna för alla.
- Tillgänglighet till samhällsfunktioner och möjligheterna för kvinnor och män att resa inom och ut ur länet tillgodoses genom att samtliga färdmedelsystem är väl utbyggda och underhållna och att kopplingen mellan dem är tillfredsställande utifrån perspektivet *hela resan.*

Hög transportkvalitet

- Åkerier och näringar längs det mindre vägnätet, till exempel skogsnäringen och jordbruket med flera har önskemål om förbättringar på det mindre vägnätet. Ökade laster i kombination med bristande underhåll och behovet av att transportera året runt har lett till ökad skillnad mellan behov och det verkliga tillståndet på vägarna. En förbättring av de mindre vägarna är också av stor betydelse för landsbygden.
- Samordningen mellan olika transportmedel är viktiga för att uppfylla krav och förväntningar på tillförlitlighet och bekvämlighet i resandet och transporterandet av gods. Genom förbättringar på det viktiga mindre vägnätet höjs transportkvaliteten både för godstrafik, personbilsresande och kollektivtrafikresande på väg.

Säker trafik

- Etappmålet för trafiksäkerhet på väg med minskat antal döda är tydligt och visar på en hög ambition. I dagsläget fokuseras mycket på att bygga bort de största riskerna i vägsystemet. Genom att undvika direkt möte mellan fordon på mer trafikerade vägar minskar den enskilt största risken att dödas i en krock. Därför är det strategiskt att på alla landsvägar med flöden över 4 000 fordon sätta upp mitträcke. På vägar med mindre flöden är insatser som att rensa sidoområden från tillexempel stenar, träd och skyltar viktiga för att minska krockvåldet vid avåkning.
- De största riskerna för oskyddade trafikanter att förolyckas är i korsningspunkter där fordonstrafik och oskyddade möts. Att åtgärda sådana punkter är mest trafiksäkerhetseffektivt i tätorter, där de olika trafikantgrupperna förekommer i hög grad. Korsningarna bör åtgärdas så att det blir tydligt för alla hur mötet ska ske utan att leda till allvarliga incidenter.

Jämställt transportsystem

- Förbättrade kunskaper och fördjupad forskning krävs för att bygga upp en god bild av hur transportsystemen kan anpassas efter kvinnors och mäns behov. Kunskapen bör sedan ligga till grund för att mål formuleras och följs upp kontinuerligt.
- Genom att uppmärksamma könsfördelningen i sammanhang där planering av transportsystem sker kan ett mer jämställt transportplanerande nås. Ett steg mot ökad jämställdhet är också att särskilt titta på om båda kön ges samma möjlighet att nå positioner med inflytande över beslut som fattas.

God miljö

- Det är viktigt att samordna planeringen av infrastruktur och trafik med bebyggelseplanering på olika nivåer. Att ha en god planering för markanvändningen innebär också större möjlighet att undvika intrång i värdefulla kultur- och naturområden.
- Det utpekade etappmålet med buller är viktigt att nå. Buller har stor påverkan på enskilda personer och med den prognostiserade ökningen av trafikarbete är det extra viktigt att så snart möjligt åtgärda de fastigheter som är särskilt utsatta.
- Gemensamt för alla miljökvalitetsmål är att åtgärder som bidrar till ett minskat resande med utsläppsgivande färdmedel, till exempel personbil, bidrar till ökad måluppfyllelse för de delmål som har koppling till användandet av transportsystemen. Att öka resande med cykel och gående på korta sträckor inom tätorter bidrar i hög utsträckning till bättre luft och mindre negativ påverkan på vatten och mark. För kommuner kan det handla om att ta fram MaTs-program med åtgärder anpassade till platsen och med attitydpåverkan som viktig faktor.
- På nationell och internationell nivå kan mycket göras inom produktionssektorn för att finna nya bränslen med mindre påverkan på miljön och energieffektivare fordon.
- Ökningen av resande med kollektiva färdmedel, främst på halvlånga men också på längre sträckor är en annan stor påverkansfaktor för andelen utsläpp av hälso- och miljöskadliga föroreningar. Kollektivtrafikbolagen och deras samarbete med planerande myndigheter både vad gäller sträckningar och betalningssystem och taxor är viktiga för att öka resandet med buss och tåg.

Målkonflikter och samverkan målen emellan

Många av de åtgärder som kan göras i transportsystemen för att nå delmålen för transportpolitiken innebär måluppfyllelse för flera av delmålen. Till exempel bidrar ökat resande med kollektivtrafik och ökad *Tillgänglighet* för **alla** till den också till uppfyllelse av delmålen *God miljö* och *Jämställt transportsystem*.

Det finns också målkonflikter mellan delmålen vad gäller åtgärder och ambitioner. Att skydda värdefulla mark- och vattenområden kan innebära längre sträckningar av ny infrastruktur vilket indirekt påverkar såväl *Positiv regional utveckling* som *Transportkvalitet* och *Tillgänglighet*. Den stora trafiksäkerhetssatsningen på mittseparerade landsvägar kan innebär barriärer och därmed sämre *Tillgänglighet* till kollektivtrafiken. *Regional utveckling* med ökad pendling ger mer resande vilket påverkar miljön i stort. Negativ påverkan kan dock begränsas om kollektivtrafiken tar den största marknadsandelen av det ökade resandet.

Innehållsförteckning

FÖRORD

SAMMANFATTNING AV SLUTSATSER

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

INLEDNING 1

TRANSPORTPOLITISKA DELMÅLEN OCH HÅLLBAR UTVECKLING 1

SÖRMLANDS TRANSPORTSYSTEM 3

INFRASTRUKTUR MED BETYDELSE FÖR LÄNET 4
RESANDE OCH TRANPORTER INOM OCH GENOM SÖRMLAND 10
SÖRMLANDS TRANSPORTSYSTEM I ETT OMVÄRLDSPERSPEKTIV 14

ANALYS UTIFRÅN DE TRANSPORTPOLITISKA DELMÅLEN 16

EN POSITIV REGIONAL UTVECKLING 17
SLUTSATSER FÖR EN POSITIV REGIONAL UTVECKLING 30
ETT TILLGÄNGLIGT TRANSPORTSYSTEM 31
SLUTSATSER FÖR ETT TILLGÄNGLIGT TRANSPORTSYSTEM 32
EN HÖG TRANSPORTKVALITET 33
SLUTSATSER FÖR EN HÖG TRANSPORTKVALITET 36
EN SÄKER TRAFIK 37
SLUTSATSER FÖR EN SÄKER TRAFIK 41
ETT JÄMSTÄLLT TRANSPORTSYSTEM 42
SLUTSATSER FÖR ETT JÄMSTÄLLT TRANSPORTSYSTEM 44
EN GOD MILJÖ 45
SLUTSATSER FÖR EN GOD MILJÖ 51

Inledning

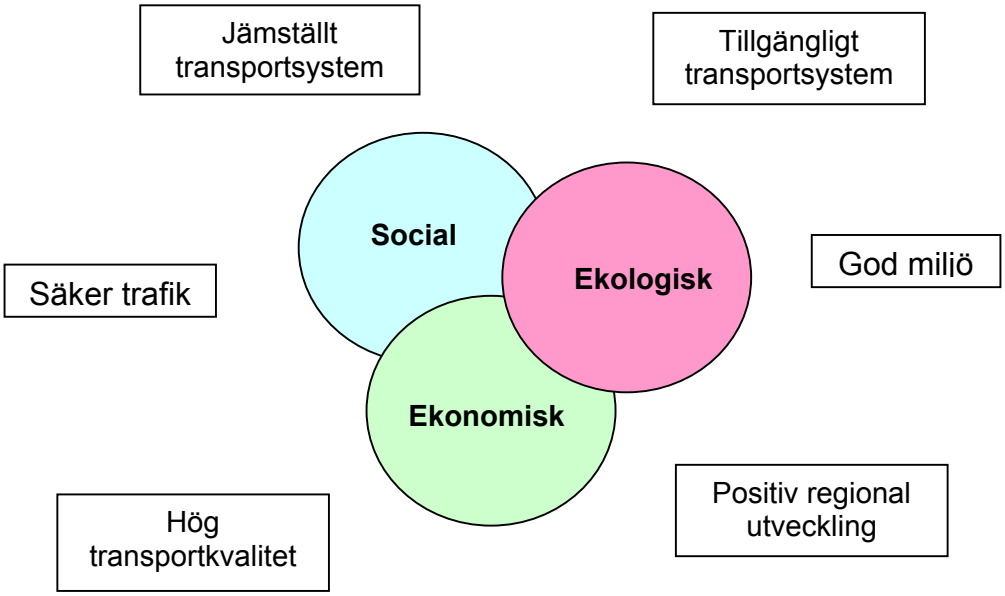
Syftet med denna skrift är att den ska ge en samlad bild av Södermanlands läns transportsystem. Transportsystem som består av olika färdmedel med gemensamma knutpunkter och som utgår från sörmlänningarna och hur de väljer att använda dem. Skriften ska ge läsaren bilder av hur det ser ut för de olika transportslagen och dess användning. Bilderna visar tillstånd men också brister och utvecklingspotential. Dessa bilder kan ligga till grund för diskussioner om planering av satsningar och prioriteringar i länet för all dess transportinfrastruktur.

År 1998 fattade riksdagen ett transportpolitiskt beslut, baserat på proposition 1997/98:56, "Transportpolitik för en hållbar utveckling", som ersatte det tidigare inriktningsbeslutet från 1988. Utgångspunkten för det beslutet som lever kvar än idag är att transportpolitiken är ett medel för att uppnå angelägna samhällsmål. Den ska bidra till en socialt, kulturellt, ekonomiskt och ekologiskt hållbar utveckling. I samband med detta beslut togs fem delmål fram som en grund för fortsatt arbete inom transportsektorn. I inriktningsbeslutet för perioden 2004-2015 som presenterades i proposition 2001/02:20, ”Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem”, har de fem delmålen utökats med ett sjätte delmål; *Jämställt transportsystem* och ett av de tidigare målen, *Hög transportkvalitet* har omformulerats något. Dessa sex transportpolitiska delmål ligger till grund för arbetet med planering inom transportpolitiken.

Transportpolitiska delmålen och hållbar utveckling

Det övergripande målet för senaste inriktningsbeslutet och den nuvarande transportpolitiken är ***”att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.”***

De sex transportpolitiska delmålen är alla relaterade till en eller flera av de tre inriktningarna för långsiktig hållbar utveckling som regeringen antagit som övergripande strategi för samtliga samhällssektorer. De tre inriktningarna är ekologisk, social och ekonomisk hållbar utveckling. Ett sätt att visa relationerna mellan de transportpolitiska målen och hållbarhetsperspektiven finns i följande bild. Målen och inriktningarna står utan inbördes prioritering och bör på lång sikt ha samma tyngd för att hållbarheten i vårt samhälle ska nås.



Transportpolitiska delmålet *God miljö* syftar till den påverkan transportsystemen har på miljön, såväl natur- kultur som människors hälsa. Perspektivet är därför tydligt ekologiskt men till viss del också socialt. Delmålen *Tillgängligt transportsystem*, *Säker trafik* och *Jämställt transportsystem* pekar i första hand på de sociala aspekterna av transportsystemen. Det innebär att systemen ska vara utformade så att alla människor har tillgång till dem och kan resa på ett tryggt och säkert sätt. Trafiksäkerhet har också en ekonomisk koppling då olyckor i trafiken innebär stora kostnader för samhället. *Positiv regional utveckling* kan kopplas till samtliga perspektiv då begreppet kan tolkas på olika sätt. Nära till hands ligger en tolkning som knyter an till näringslivets möjlighet till utveckling och de förutsättningar transportsystemen där ger, vilket har tydliga kopplingar till ekonomiska perspektivet. Även *Hög transportkvalitet* pekar på näringslivets och enskildas möjligheter att nyttja transportsystemet till att nå sina målpunkter på ett rationellt sätt, vilket kan kopplas till ekonomiska aspekter, men också till sociala.

Samhällsekonomisk effektivitet ges också stor vikt i inriktningsbeslutet. Effektiviteten mäts enligt kalkylmodeller med flera parametrar[1] som utgångspunkt och används för att jämföra åtgärders samhällsnytta. Sammantaget skall de samhällekonomiska bedömningarna leda till god måluppfyllelse.

De sex delmålen utgör utgångspunkt för presentationen av Södermanlands läns transportsystem i denna skrift.

[1] Exempel på parametrar är: tidsvinst, investeringskostnad, utsläpp av olika föroreningar och olycksreducering.

Sörmlands transportsystem

Transporter och resande liksom den ekonomiska utvecklingen i Sörmland är till stor del beroende av omvärlden. Intensiteten i transporter och resande regionalt och internationellt är mycket större idag och fortsätter att öka.

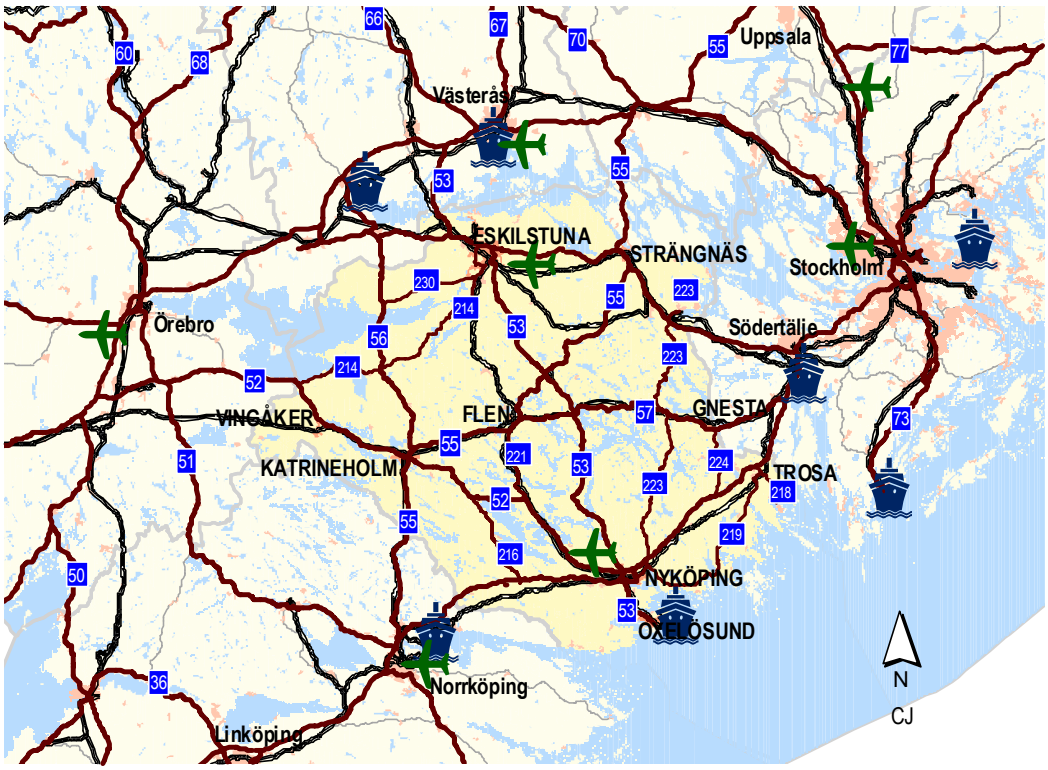
Stockholmsområdets utveckling och framväxten av en alltmer integrerad Stockholm-Mälarregion står i centrum för den långsiktiga planeringen. En ökande trängsel i Stockholmsområdet innebär att individer och näringsliv ofta kan hitta lägesfördelar vid en etablering i Sörmland. Den positiva utvecklingen i Strängnäs/Eskilstuna efter Svealandsbanans tillkomst visar tydligt på den potential som finns. Andra väsentliga faktorer är utvecklingen runt Östersjön samt omvandlingen i industriorter i Mälarregionen-Bergslagen.

Med riktning mot Stockholm dominerar persontransporterna och det mer högvärdiga godset. På länets större stråk, vägarna E4 och E20 och järnvägsstråken Södra och Västra stambanan är andelen transittrafik mycket hög. En stor del av denna trafik har Stockholm som mål. Flödena i de nordsydliga tvärstråken är betydligt mindre men andelen tungt gods är större. De stora nordsydliga strömmarna tungt gods går dock öster om länet på sjön eller väster om länet på järnväg via Hallsberg. För den internationella persontrafiken och för frakt av högvärdigt gods har Arlanda en stor betydelse.

Det pågår ett flertal samarbetsprojekt över länsgräns med syfte att utveckla infrastrukturen. Exempel på sådana projekt är; Ostlänken, E20, Räta linjen, 55:an, flera av väg- och järnvägsstråken har projektgrupper som arbetar för dess utveckling. För Sörmland är kommunikationerna över länsgräns med framförallt Stockholm, men även med övriga större regioncentra i grannlänen såsom, Uppsala, Västerås, Örebro samt Norrköping och Linköping av största betydelse. De administrativa gränserna har allt mindre betydelse.

Transportsystemen och dess användning beskrivs i detta kapitel utifrån dels infrastrukturen dels resandet och transporterandet. De olika typerna av transporter som redovisas är, kort- och långväga personresor och transporter av lättare högvärdigt gods och av tyngre gods.

Karta 1 Södermanland med viktiga orter i grannlänen och infrastruktur av nationell och regional betydelse.



Infrastruktur med betydelse för länet

Järnvägsinfrastrukturen bygger på fyra banor

Genom Södermanlands län går fyra järnvägsbanor[2] och av dem har tre riktning mot Stockholm;

Svealandsbanan, *från Hallsberg, via Eskilstuna-Strängnäs till Stockholm*. Utvecklingen för Svealandsbanans trafik har visat att även tidigare bilpendlare väljer tåg, den har alltså nått stadiet av att vara konkurrent till personbilen. Här har också valet av stationsläge haft betydelse. För att ytterligare utvecklas till att bli en än mer viktig del av en utökad lokal arbetsmarknad finns behov av ytterligare mötesspår (på sikt dubbelspår på hela sträckan)för att möjliggöra ett utökat trafikutbud och samtidigt förbättra kvaliteten på befintlig trafik.

Västra stambanan*, från Göteborg, via Hallsberg och Vingåker-Katrineholm-Flen -Gnesta till Stockholm*. Planering pågår för nytt regionaltågsystem – *Sörmlandspilen*. För att trafiken ska få den kapacitet och komfort och säkerhetsnivå som krävs behöver investeringar göras i några stationslägen längs banan. I Vingåker byggs i princip en helt ny station som beräknas vara klar 2003. Ombyggnad av station och bangård i Flen pågår och i Gnesta planeras för byggande av ny regionaltågstation. Dessutom finns behov av ökad kapacitet på spåret mellan Järna och Katrineholm

Södra stambanan, från Malmö med två grenar genom länet, huvudgrenen går Norrköping-Katrineholm (och vidare till Stockholm via Västra stambanan). Den andra grenen går längs Nyköpingsbanan, från Norrköping längs Bråviken till Nyköping via Vagnhärad med slutstation Stockholm. Behov av dubbelspår i ny sträckning längs Nyköpingsbanan är stort och tillsammans med delen från Linköping till Norrköping har projektet *Ostlänken* bildats. Projektets huvudmotivering är resmarknaden och kapacitetsbehov i den befolkningstäta korridoren Stockholm-Linköping. Denna bandel är även en första etapp i en eventuell framtida Europa-/Götalandsbana. Förstudie för Ostlänken finns och järnvägsutredning påbörjas under 2003.

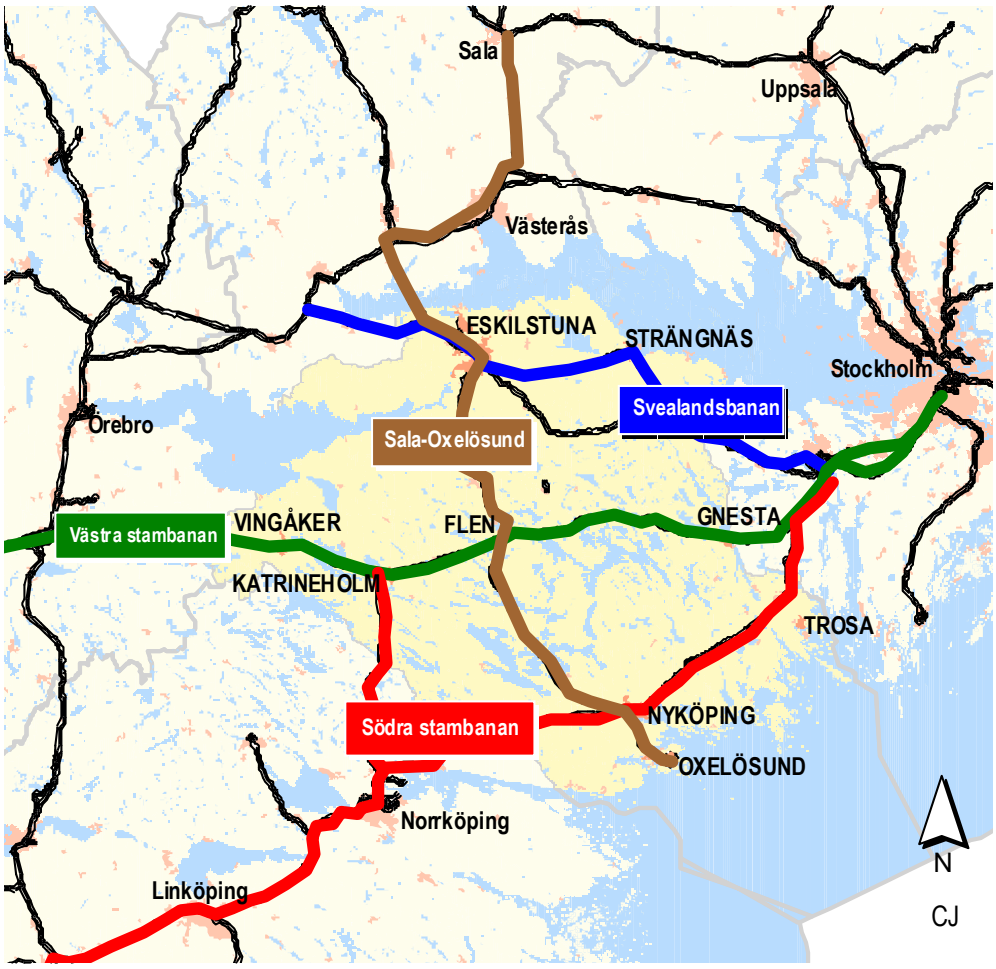
Därutöver finns i länet ***Sala-Oxelösundsbanan****,* inom länet kallad *TGOJ-banan*. Den norra delen trafikeras med persontrafik, det vill säga Flen-Eskilstuna-Västerås-Sala. Söder om Flen går endast godstrafik. Banan har stor betydelse som del av *Stålpendeln*, sträckan mellan Oxelösund och Borlänge. Delen Flen–Västerås med bland annat ny spårdragning Kvicksund–Västerås är i stort behov av förbättringar för persontrafik. På längre sikt kan även åtgärder för persontrafik Flen – Oxelösund komma att behövas. För godstrafiken finns behov av höjt axeltryck till 25 ton, detta arbete pågår men SSAB har önskemål om ytterligare kapacitetshöjning, till 30 ton. Företaget önskar också bättre anslutning till banan, *Aspaspåret.*

Av dessa ovan beskrivna banor ingår de västra och södra stambanorna i TEN-nätet (TransEuropean Network). Nyköpingsbanan redovisas inom TEN som planerad höghastighetsbana. Nyköpingsbanan har den kortaste sträckningen längs södra stambanan men har en betydligt lägre standard och enbart ett enkelspår. Den långväga trafiken går därför idag via den snabbtågsanpassade sträckningen över Katrineholm.

Trafiken på huvudbanorna mellan Stockholm och Göteborg respektive Malmö ingår i SJ:s kommersiella nät. Den regionala trafiken ingår i TiM, Trafik i Mälardalen som är ett samarbete mellan SJ, och de fem trafikhuvudmännen i Mälardalen. Området har även utvidgats till Norrköping som anpassning till trafiken på Nyköpingsbanan respektive Norrköping-Uppsala.

[2] Banverket, Marknadsanalys persontrafik, 2001-12-21

Karta 2 Järnvägsinfrastrukturen som berör länet.



Utveckling av det regionala tågsystemet

För Sörmland är den framväxande regionala tågtrafiken av särskild betydelse. Alla Sörmlandskommuner har möjlighet att få restider in i Stockholms län under 60 min. Att realisera detta med en för resenärerna god kvalitet bedöms vara en mycket stor regional utvecklingsfaktor. Även möjligheterna att utveckla det nordsydliga stråket Norrköping-Katrineholm-Eskilstuna-Västerås-Uppsala, med fyra högskoleorter, koppling till andra spårsystem samt möjlig koppling till Stockholm-Skavsta och Oxelösunds hamn är av stor betydelse för länets tillväxt.

Ambitionen är att alla banor ska ha minst entimmestrafik med styv tidtabell (avgång samma klockslag varje timme). Andra faktorer för ett mer attraktivt tågsystem är bättre fungerande taxesystem, modernt tågmaterial och förbättrat banunderhåll. För ett helt fungerande transportsystem är kollektivtrafiken med samordning mellan olika transportslag, resecentra och väganslutningarna viktiga. Den mer långsiktiga ambitionen bör för samtliga banor med regional tågtrafik vara att dessa ska kunna trafikeras med snabbtåg i minst 250 km/h.

Det gemensamma bekymret för utveckling av trafiken mot Stockholm är bristen på spårkapacitet i centrala Stockholm. Mindre kapacitetsförbättringar kommer att ske de närmaste åren, bland annat på Årstabron söder om Stockholm. En större kapacitetsökning i Stockholmsområdet kommer kunna ske först år 2011 när pendeltågstunneln tidigast kan vara klar.

För länet är det även väsentligt med god tillgång till den nationella trafiken mot Malmö/Köpenhamn, Göteborg och Karlstad/Oslo.

Omfattande vägsystem i länet

Genom Sörmland går tre nationella vägstråk;

Europavägarna E20 och E4. Av dessa är E4 i sin helhet utbyggd till motorvägsstandard medan det på E20 pågår utbyggnad av den sista etappen till motorväg förbi Strängnäs (planerat öppnande 2004 – 2005). Sträckan på E20 väster om Eskilstuna fram till Arboga har lägre standard.

Räta linjen är sträckan mellan Norrköping-Katrineholm-Eskilstuna-Gävle vilket är det genaste vägstråket från Sydsverige mot Norrlandskusten. Katrineholm har idag tung genomfartstrafik genom centrala staden på riksväg 55/56 med drygt 20 000 bilar i högst belastade snitt och med stora åtföljande miljö- och trafiksäkerhetsproblem. Stora delar av Räta linjen har brister både vad avser framkomlighet och trafiksäkerhet.

Vägnätet i länet består förutom av statliga vägar även av kommunala och enskilda vägar. Det statliga vägnätet består av europa-, riks- och länsvägar. Följande tabell visar hur det totalt 2 703 km långa statliga vägnätet delas i de olika kategorierna.

Tabell 1 Sörmlands statliga vägnät uppdelat på vägkategorier

Vägkategori	Europaväg	Riksväg	Primär länsväg	Sekundär länsväg	Tertiär länsväg	Totalt
Antal km	150	391	259	566	1336	2703
Andel av totalt nät	6%	14%	10%	21%	49%	100%

Källa: Vägverket Region Mälardalen

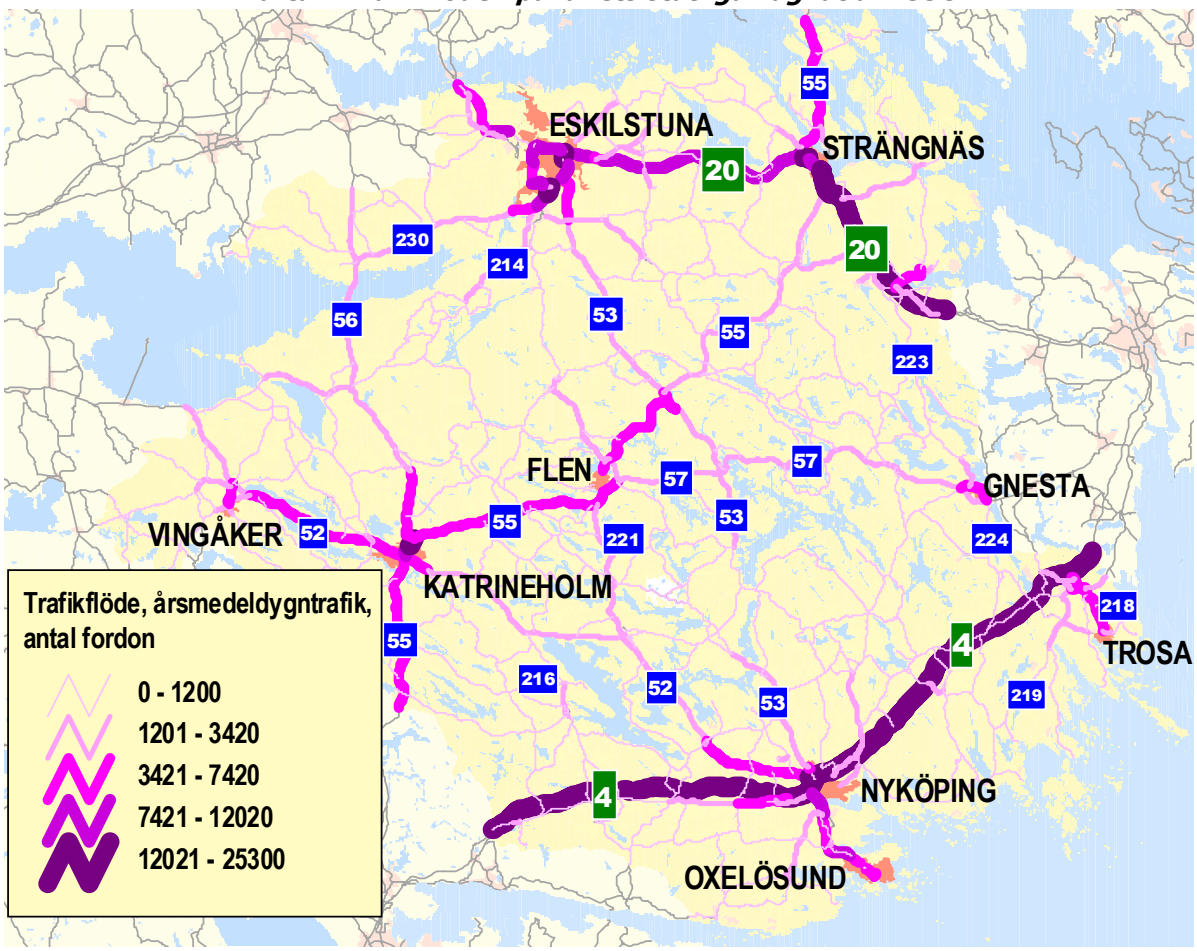
Karta 3 Större vägar och stråk i Mälarregionen

Länets vägnät används allt mer

Sörmland har stor och snabbt ökande genomfartstrafik. Både personbilstrafiken och godstrafiken ökar.

Av den totala årsmedeltrafiken för godstransporter har Vägverket teoretiskt beräknat att 60% utgörs av genomfartstrafik eller transittrafik som det också kallas. Det är framförallt längs E4 och E20 men också på riksvägarna 55 och 56 som gods transporteras.[3] Riksväg 55, Norrköping–Katrineholm–Strängnäs-Uppsala är den närmaste leden över Mälaren väster om Stockholm. Inom länet är denna prioriterad som huvudstråk från Västra Sörmland via E20 mot Stockholm.

Karta 4 Trafikflöden på länets statliga vägnät år 1998



Källa Vägverket Region Mälardalen

Under den senaste 12-månadersperioden (2001-06-30 – 2002-06-30) har trafiken på det statliga vägnätet enligt Vägverket[4] ökat med cirka 3-5%, vilket är en kraftig ökning jämfört med tidigare år.

[3] Godstransportundersökning för Södermanlands län 1999

[4] Vägverket, Pressmeddelande nr 51, `http://www.vv.se/aktuellt/pressmed/2002/hkpress51.htm`

Låg standard på stora delar av det regionala vägnätet

Europavägarnas nationella betydelse med stor andel långväga trafik har medfört att utbyggnad av dessa har prioriterats sedan 1970-talet. Övriga delar av länets huvudvägnät med riksvägarna 52 Nyköping-Örebro, 53 Oxelösund-Västerås, 55 Norrköping-Uppsala 56 Norrköping-Köping och 57 Katrineholm-Järna har därmed till stor del fått stå tillbaka, vad gäller tilldelning av investeringsmedel.

På kortare sikt kan trafiksäkerheten i vissa avsnitt förbättras genom riktade trafiksäkerhetsåtgärder. E20:s stora betydelse som huvudstråk för den tunga trafiken Stockholm-Göteborg motiverar fortsatt utbyggnad till minst 4-fältsväg i hela sträckningen.

De höga trafikflödena, ökad säkerhet och framkomlighet motiverar att stora delar av riksvägnätet i Sörmland bör byggas om till så kallad mötesfri landsväg. Begreppet innebär 14 meter bred väg med mitträcke och omväxlande 2 + 1 körfält.

Flygplatser i regionen

I regionen finns ett antal flygplatser med både in- och utrikes flygtrafik. I spetsen för landets samtliga flygplatser är förstås Arlanda med en betydande trafik. De regionala flygplatserna, Västerås och Stockholm-Skavsta är viktiga komplement till Arlanda, framförallt inom nischer som lågkostnadsflyg och charter. Även Eskilstuna flygplats, Kjula, är en resurs för regionen. Vid en bedömning av de regionala flygplatsernas utveckling är möjligheten till förbättrade marktransporter och i första hand järnvägsanslutning en viktig pusselbit.

Det svenska utrikesflyget har ökat i antal passagerare från 1993. Under 2001 svängde resandet neråt efter 11 septemberhändelserna och efterföljande kostnadskris för flyget. Flygbranschen är för närvarande under omstrukturering där lågkostnadsflyget tar allt större marknadsandelar. Stockholmsberedningen ska redovisa ett delbetänkande om flygplatsstrukturen i Stockholm/Mälarregionen vid årsskiftet 2002/2003.

Aktuella frågeställningar är att på sikt trygga tillräcklig kapacitet på Arlanda där det kan bli aktuellt med en fjärde och kanske på längre sikt en 5:e bana. Det finns en bred konsensus i regionen om Arlandas stora betydelse. Brommas framtid är däremot osäker, nuvarande beslut gäller till och med år 2011. Det anses svårt att hitta godtagbara lösningar för allmänflyget inklusive ”beslutsfattarflyget” om Bromma läggs ner.

Stockholm-Skavsta hade i början av 90-talet en god utveckling som fraktflygplats. Det värdetunga gods som fraktas med flyg finns i huvudsak i branscher som är konjunkturkänsliga och utvecklingen för fraktflyget i regionen beror mycket på telekombranschens fluktuationer. Regionens flygplatser finns markerade på karta 1, sidan 3.

I Sörmland finns en av nio Mälarregionshamnar

Det finns nio större handelshamnar inom Östra Mellansverige på kuststräckan Norrköping-Gävle. Dessa betjänar oftast industrier i närområdet men ofta också marknader inåt land. Oxelösunds hamn är en av Sveriges 10 största handelshamnar med betydande verksamhet med framförallt bulkgods för stålindustrin. Från hamnen och SSAB går ett dubbelriktat godsflöde på järnväg till Borlänge med insatsvaror norrut och tunnplåt söderut för utskeppning via hamnen. Oxelösunds hamn har mycket god infrastruktur med stort djup i hamnen och kort farled från öppet vatten. Även anslutande landinfrastruktur, väg/järnväg har god standard.

Inom Stockholmsområdet pågår en omstrukturering där alternativanvändning för strategiskt belägna hamnområden samt trängsel och riskfrågor för transporter till och från de centrala hamnlägena gör att dessa till delar ifrågasätts.

Länsstyrelserna i östra Mellansverige samarbetar om kunskapsuppbyggnad runt hamnarna och godstransporter. I en gemensam rapport dras vissa grundläggande slutsatser:

- Det finns tillräcklig kapacitet i befintliga hamnlägen för att med begränsade investeringar ta över sådant gods som kan komma att flytta ut från Stockholms innerhamnar och för den generella tillväxten.
- Det är en fördel för regionen att ha många hamnlägen. Stora delar av hamnarnas verksamhet är oftast knuten till industri i närområdet. Det innebär därför i de flesta fall ingen effektivisering att lägga ned en hamn.
- Hamnarna är naturliga omlastningscentraler från väg och järnväg och bör kunna utvecklas som sådana. De ökande andelarna högvärdigt gods fraktas på sjön med olika lastbärare trailers/containers.

Hamnarna i närregionen finns markerade på karta 1 på sidan 3.

Resande och tranporter inom och genom Sörmland

Hur reser sörmlänningen?

Utifrån tidigare undersökningar i länet över sörmlänningarnas resande kan konstateras att de regionala resemönstren inte skiljer sig nämnvärt från de nationella. Därför presenteras resandestatistik från nationella undersökningar som generellt sett beskriver även sörmlänningarnas resande.

Persontransportarbetet i Sverige har ökat stadigt under lång tid. Sedan 1950 har resandet femfaldigats samtidigt som befolkningen vuxit med 24%. Det innebär att svenskar reser fyra gånger längre per person och år nu än för drygt femtio år sedan. Den största ökningen har skett på personbilssidan. Bilen är det klart dominerande färdmedlet, cirka 60% av alla resor görs med bil. Gång- och cykelresor utgör cirka 30% av antalet resor, dessa är dock kortare än bilresorna i sträcka räknat och av det totala transportarbetet utgörs nästan tre fjärdedelar av bil och bara fem procent görs till fots eller med cykel. Persontransporter med kollektiva färdmedel som tunnelbana, buss, tåg eller flyg står för cirka 20% av transportarbetet.

Att ta sig till och från arbetet är det vanligaste syftet med att göra en resa i Sverige. Cirka 34% av antalet kortväga resor (mindre än 10 mil) är arbetsresor och hela 44% av det kortväga transportarbetet utgörs av resor som huvudsakligen är arbetsresor. Tittar man på alla delresor för sig ser man dock att fritidsresorna är flest i antal. Drygt 20% av det långväga resandet är tjänsteresor.

Hur ser resandeutvecklingen ut fram till år 2010?

I SIKAs prognos som bygger på prognosmodellen SAMPERS[5], pekar utvecklingen för personbilsresande på en fortsatt ökning under kommande årtionde. 1997 uppgick det totala persontransportarbetet till 124 miljarder personkilometer i Sverige och med SIKAs antaganden kommer denna siffra att öka med 24% till 154 miljarder personkilometer till år 2010, det vill säga en ökningstakt med cirka 1,8% per år.

Tabell 2 Persontransporternas utveckling till år 2010 enligt SIKA

Färdmedel	1997 personkilometer	2010 personkilometer	Förändring i procent
Bil	93,1	119,7	+ 29 %
Tåg	7,0	8,8	+ 26%
Flyg	3,8	4,7	+ 23 %
Buss	13,9	15,0	+ 8 %
Gång- och cykel	6,0	5,6	- 6 %
Totalt	*124*	*154*	*+ 24 %*

Källa: SIKA, rapport 2002:1

Den största ökningen såväl i absoluta tal som i relativa tal står personbilen för enligt institutets beräkningar. Det är bland annat väntat ökat bilinnehav och inkomstutvecklingen som bidrar till ökningen. Att gång- och cykelresande minskar i prognosen kan ses oroande med tanke på miljön i tätorter men också ur folkhälsosynpunkt.

Siffrorna för flyg bör eventuellt revideras nu efter flygets krisår 2001. Tåget med bland annat satsningar på snabbtåg är en konkurrent till inrikesflyget som på sikt också kan ge avtryck på resandet i stort.

[5] Modellen bygger bl a på faktiskt resande, befolkningsstruktur, trafikutbud och näringslivets sammansättning.

Personbilsresorna ökar mest

Som ovan redovisats är alltså personbilen det dominerande transportmedlet i landet både för korta och långa resor. Antal personbilar i trafik ökar och under de nio första månaderna år 2002 är antalet inregistrerade bilar cirka en procent fler än för motsvarande tid år 2001[6]. Bilinnehavet per person i Sörmland är högre än för riket i stort och högre än grannlänens. I Sörmland finns det 464 bilar per 1000 invånare och i riket som helhet 451 bilar per 1000 invånare, Stockholm har 397 bilar per 1000 invånare. Sörmlänningarnas bilinnehav har ökat med cirka 8% från 1997 till 2002.[7]

Resande med tåg allt populärare

Tågresorna nationellt sett antas öka enligt SIKAs prognos och i regeringens budgetproposition har tågsektorn fått stora ramar för att bygga upp infrastukturen på järnvägarna i landet. Tågtrafiken spås en god framtid och stora förväntningar ställs på den vad gäller förutsättningar för snabbare arbetspendling mellan orter på sträckor som idag tar lång tid att tillryggalägga. Tågtrafikoperatör i Sörmland är TIM, Trafik I Mälardalen och SJ.

På de tre pendlingsintensiva tågstråken mot Stockholm har utvecklingen för samtliga varit positiv under senare år. Förutsättningarna och potentialen för dem ser lite olika ut. Eskilstuna (Strängnäs) mot till Stockholm har via Svealandsbanan haft en stadig ökning vad gäller daglig pendling och enligt SJs bedömning är uppemot 98% av de resande idag pendlare. Efter Scanias flytt från Katrineholm till Södertälje har pendlingen på den sträckan med tåg enligt Sörmlandspilmodellen ökat med uppemot 150% enligt SJ. Trafiken på sträckan Nyköping-Stockholm togs över av SJ först år 2001 och SJ har planer på att studera pendlarnas resor på denna sträcka mer ingående för att se om det finns potential att öka andelen pendlare med tåg.

Någon mer exakt och djupare analys av resandet med regionaltåg i länet finns inte idag men arbete pågår hos trafikoperatören. Det finns heller ingen riktigt tillförlitlig statistik på resandet på de olika banorna. Därför går det inte att säga hur många av sörmlandspendlarna som reser med tåg

Bussresande – lokalt, regionalt och nationellt

Trafikhuvudman i Södermanlands län är Länstrafiken som står för den regionala kollektivtrafiken på väg. Bolaget är också trafikhuvudman i Örebro och Västmanlands län.

Ett långsiktigt mål för att uppnå hållbar utveckling är att öka andelen resande med kollektivtrafik och därmed minska personbilstrafikandelen. För att nå detta mål krävs att bussresan är snabb, bekväm och säker för den enskilde resenären.

Bussresandet består av tre olika typer av resande. Det *lokala* i större tätorter, det vill säga tätortstrafiken, det *regionala* där skol- och arbetsresor sker inom och över länsgräns och det *nationella*, långfärdsbussresandet som konkurrerar med tåg på längre sträckor mellan tätorter. I SIKAs årsrapport visas att bussresorna konkurrerar med tåg på resor upp till 40 mil långa och att under 1999 reste männen längre sträcka med långväga buss än kvinnor och tvärtom vad gäller lokal kollektivtrafik.

Kunskapsunderlaget är även dåligt vad gäller kollektivtrafikresor på väg regionalt sett. Det finns idag ingen möjlighet att ta reda på vilka grupper av människor som nyttjar vilka busslinjer. Det förs heller ingen statistik på hållplatser och stationer som nyttjas.

---

[6] SIKA, pressmeddelande nr 2002:28, www.sika-institute.se

[7] Sörmlandsfakta, http://www.regionfakta.com/sormland/

Resor med flyg – ökning på sikt?

Utvecklingen på länets flygplats Stockholm-Skavsta har sedan 1997 haft en stadig ökning i passagerarantal, som högst antal hade flygplatsen år 2000 271 778 passagerare. Under 2001, vilket blev ett år med minskat flygande generellt sett i hela landet hade Stockholm-Skavsta 252 619 passagerare. Prognosen för rikets samtliga flygplatser är enligt SIKA en fortsatt minskning av antalet passagerare i både inrikes- och utrikesflygtrafiken. Sett till passagerarkilometer har flygtrafiken ökat både in- och utrikes under den senaste tolvmånadersperioden, juni 2001 till juni 2002. Det tycks alltså vara det långväga flygandet som ökar.

Arlanda	18 miljoner årspassagerare 2001	
Bromma	980 000	” ”
Skavsta	250 000	” ”
Västerås	185 000	” ”

Personresor till sjöss minskar

Sedan år 2000 har det inte funnits någon passagerartrafik till sjöss i länet. I betänkandet från utredningen om gotlandstrafiken SOU 2001:66 bedöms frågan om Oxelösunds hamn ska kunna bli fastlandshamn i Gotlandstrafiken. Bedömningen är att det skulle kunna bli aktuellt på nytt och tas upp kring år 2010 under förutsättning att Oxelösunds hamn satsar på terminalbyggnader och kollektivtrafikanslutning till Stockholm.

Nationellt sett så har sjöpassagerartrafiken totalt sett minskat sedan 1998. Tidigare under 1990-talet har passagerartrafiken till sjöss i riket fluktuerat mellan 44 miljoner passagerare ner till 35 miljoner och år 2001 så lågt som 31 miljoner passagerare.

Hur transporteras godset?

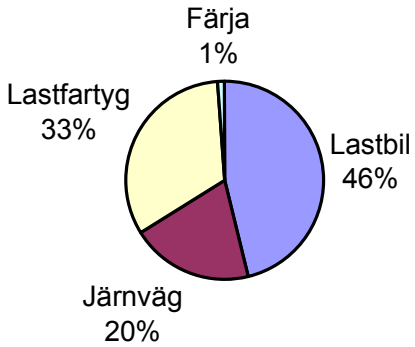
Inom Sveriges gränser transporterades under år 1999 drygt 538 miljoner ton gods. Drygt 61% av detta gods transporterades med lastbil. Vägtransporterna dominerar särskilt på kortare sträckor, där de svara för mer än 90% av transporterna. Ju längre transporter desto jämnare fördelning mellan transportslagen, lastbil, järnväg och sjöfart, på sträckor över 30 mil dominerar sjöfarten. I följande tabell redovisas siffrorna för godstransporterna 1999.

Tabell 3 Godsmängd och godstransportarbete för transporter inom Sverige 1999, fördelat på tranportmedel

	Miljoner ton	Miljoner tonkilometer
Väg	329	32 761
Järnväg	53	18 905
Sjöfart	156	30 155
Totalt	538	81 821

Källa: SIKA, Årsbok 2000/2001

Diagram 1 Andel av total godsvolym i ton och andel av totalt godstransportarbete i tonkilometer.



Källa Länsstyrelsen och SIKA

Enligt SIKA:s prognos för 2010 kommer godstransportarbetet att öka och den största andelen av ökningen kommer att transporteras med lastbil. Medeltransportlängden för svenska lastbilar med maxlast 3,5 ton i inrikes trafik ökade från 68 km 1990 till 100 km år 1999. Tomkörningsandelen har samtidigt minskat något.[8]

Karta 5 Viktiga godstransportstråk

Källa SIKA, rapport 2001:01

Under år 1997 transporterades 5,4 miljoner ton gods ut ur länet och 6,7 miljoner ton in i länet, fördelat på samtliga transportslag[9]. I Södermanlands län transporterades totalt 9 083 000 ton lastad varukvantitet år 2000, varav 70,0% med destination inom länet och 30,0% med destination utanför länet.[10] Av den mängd gods som transporterades på de sörmländska vägarna i lastbil under 1999 utgjordes 2,3% av farligt gods. Genomsnittet för riket är 4,1%.[11]

Sjöfrakten är starkt konjunkturberoende och gods hanterat i svenska hamnar har under senaste året minskat. Även på länets hamn, Oxelösunds djuphamn har volymen minskat med knappt en procent under andra kvartalet 2002 jämfört med samma period 2001.

Karta 6 visar schematiskt de godstransportstråk som SIKA anser vara viktigast för riket vid en samlad bedömning utifrån både transporterad godsmängd och värdet som transporteras. Landstråken innebär transporter både med lastbil och på järnväg. Av kartan kan konstateras att stråken, dels det nord-sydliga, dels det öst-västliga passerar länet, som därmed utgör en viktig länk och nod i Sveriges godstransportsystem.

SIKAs prognos visar på ett ökat godstransportarbete för samtliga transportslag men vad gäller marknadsandelar spås en ökning för lastbil och minskningar för övriga transportslag gentemot ursprungsåret 1997. Fördelningen i stort spås dock bli densamma mellan de olika

[8] SIKA, Årsbok 2000/2001

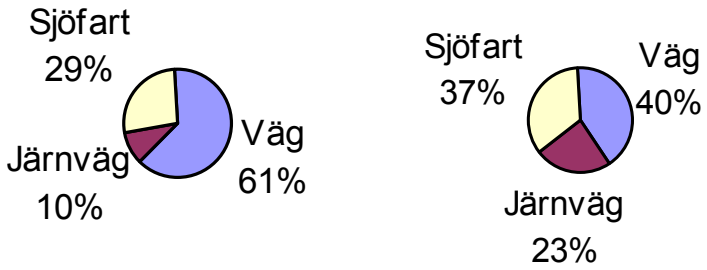
[9] Banverket, PM5/2001 Östra banregionens godsflöden 1997 – Med lastbil och på järnväg, 2001, sid 5

[10] Godstransportundersökning för Östergötland och Södermanland, 2002, Östsvenska Handelskammaren.

[11] http://www.regionfakta.com/sormland/

transportslagen både vad gäller marknadsandelar och godstransportarbete, det vill säga en övervägande andel gods kommer att fraktas med lastbil på väg.

Diagram 2 och 3 Prognos för marknadsandelar och för totala godstransportarbetet 2010



Källa SIKA rapport 2001:01

Sörmlands transportsystem i ett omvärldsperspektiv

Stockholm-Mälarregionen

Stockholm-Mälarregionen kommer enligt prognoser att växa med mellan 800 000 och 1 200 000 invånare till år 2040[12]. En stor del av dessa kommer att bo inom Stockholmsområdet men en betydande andel kan också förväntas komma att bo i angränsande län däribland Södermanland.

En utvecklad infrastruktur kan stödja utvecklingen av en gemensam arbets- och bostadsmarknad samt samverkan mellan högskolorna i regionen. Av störst betydelse är goda kommunikationer med Stockholmsområdet. I syfte att stödja en flerkärnig utveckling med flera tillväxtnoder i regionen är det viktigt också med förbättrade kommunikationer i andra relationer. Länsstyrelserna i Stockholm/Mälarregionen har påbörjat ett gemensamt framtidsinriktat arbete i syfte att analysera förutsättningarna för denna utveckling. Länsstyrelserna har även tagit fram en gemensam transportvision fram till 2030.

Ökad kapacitet i järnvägssystemet, höjda maxhastigheter för regionala tåg (250 km/h), gemensamma taxor över länsgräns, minst fyrfältsväg på europavägarna, kraftigt upprustat regionalt vägnät, ökad vägkapacitet förbi Stockholm och tillräcklig flygkapacitet med Arlanda som nationellt nav är några av de gemensamma prioriteringarna.

Anslutning till nationell och internationell infrastruktur

Den regionala infrastrukturen och relationerna ges mycket hög prioritet inom Stockholm-Mälarregionen. Det är dock av högsta vikt att dessa planeras och utvecklas så att regionen och Sörmland även får hög tillgänglighet till nationell och internationellt trafik.

För regionens internationella tillgänglighet är det av särskild betydelse att Arlanda har tillräcklig kapacitet för att kunna fungera som internationellt och nationellt nav. Direkta regionaltåg och även förbättrad tillgänglighet för personbilsresor är viktigt för Sörmland. Vid sidan av Arlanda är utveckling av regionala flygplatser av stor betydelse. Stockholm-Skavsta har som komplement till Arlanda möjlighet att få en stor betydelse för näringslivet i länet.

Järnvägen konkurrerar väl med flyget på resor med restider upp till tre timmar. För länet ligger resmål som Oslo, Göteborg och Malmö-Köpenhamn inom järnvägens möjliga räckvidd. Det är väsentligt med bästa möjliga tillgänglighet till de nationella linjerna. Eskilstuna-Göteborg, Katrineholm-Malmö och Nyköping-Köpenhamn är exempel på viktiga

[12] Länsstyrelsen i Södermanlands län, I rörelse, 2002

relationer. Järnvägen omstruktureras snabbt och byggandet av Ostlänken, kanske på sikt Europabanan, val av stationslägen och samordning med regional trafik samt val av 250 eller 350 km/h ställer många frågor på sin spets. Det finns stort behov av aktivitet inom länet för att tillsammans med nationella parter utveckla trafik, samtidigt som det också finns behov av fortsatt analys.

Logistik och Östersjön

Utvecklingen runt Östersjön är en viktig fråga vid bedömning av transportutvecklingen för Sörmland på något längre sikt (10-20 år). IT och Telecom är begynnande marknader i Östersjöregionen med stor potential. Bara i Ryssland finns 140 miljoner invånare och i Polen 40 miljoner. Det finns alltså på östra sidan av Östersjön en stor marknad för Sverige. Vid fortsatt positiv och stabil ekonomisk utveckling kommer handeln över Östersjön att öka betydligt. Det finns stort intresse av att utveckla förutsättningarna för logistikverksamhet inom länet. Många av de mer intressanta projekten handlar om att bygga avancerade system där det krävs hög kompetens och samverkan från lokal till internationell nivå.

En ökad östinriktad handel kan på sikt påverka logistik och transporter i Stockholm/Mälardalsområdet betydligt. Utvecklingen drivs även av strukturella förändringar inom transport och distribution samt ökade kostnader för etablering i Stockholmsområdet. Allt fler distributörer söker därför lägen utanför Stockholmsområdet.

Detta kan ge nya förutsättningar för transporter och logistik i Södermanlands län, ett flertal etableringar har de senaste åren skett utmed E20-stråket. Den fortsatta utbyggnaden av E20 men också utvecklingen av de nordsydliga stråken Räta linjen och väg 55 är viktiga förutsättningar för fortsatt utveckling av etableringar.

Utvecklingen runt Östersjön kan särskilt påverka Oxelösund-Nyköpingsområdet. Olika transportkoncept har studerats bland annat järnvägsfärja till Klaipeda, för vilken det hittills inte funnits tillräckligt med underlag. Färjelinjer till Gotland/Finland och utvecklad containerhantering i Oxelösunds hamn är andra koncept som studerats. De infrastrukturella förutsättningarna inklusive flygplatsen Stockholm-Skavsta är goda i Oxelösund-Nyköpingsområdet.

Skapa långsiktigt hållbara transportsystem

Den stora utmaningen för Södermanlands län liksom för landet och vår världsdel i övrigt är att förändra de transportsystem vi idag har till att bli mer långsiktigt hållbara. Detta gäller ur ett ekonomiskt perspektiv såväl som ur ett socialt och ekologiskt.

Eftersom transportsektorn har stor påverkan på den miljömässiga dimensionen av långsiktig hållbarhet är utmaningen att nå ett ekologiskt hållbart transportsystem mycket omfattande. Det finns också tydliga intressekonflikter eftersom transporterna påtagligt bidrar till såväl ekonomisk som social välfärd.

Den kanske svåraste frågan ur ett hållbarhetsperspektiv är de stadigt ökande transporterna och användningen av fossila bränslen. Flera av de viktigare åtgärderna för att vända den utvecklingen, prissättning, ny teknik och nya bränslen, påverkas i första hand internationellt eller nationellt. På lokal och regional nivå är samordnad planering av trafikstrukturer och bebyggelse en av flera viktiga uppgifter.

Analys utifrån de transportpolitiska delmålen

Med föregående kapitels bakgrundsbild av Sörmlands transportsystem och dess inledande analys av de brister och behov som finns skall det här kapitlet fördjupa resonemangen utifrån de sex transportpolitiska delmålen. I de avslutande rutorna med slutsatser efter varje delmål finns ansatser till att peka på särskilt viktiga aspekter för planerandet och användandet av länets transportsystem för att nå god måluppfyllelse. De sex transportpolitiska målen är:

- **En positiv regional utveckling**
- **Ett tillgängligt transportsystem**
- **En hög transportkvalitet**
- **En säker trafik**
- **Ett jämställt transportsystem**
- **En god miljö**

En positiv regional utveckling

I regeringens proposition 2001/02:4, *En politik för tillväxt och livskraft i hela landet* anges den nya regionalpolitikens huvudsakliga mål som ”väl fungerande och hållbara lokala arbetsmarknadsregioner med en god servicenivå i alla delar av landet”. Detta knyter an till regeringens proposition 2001/02:20 *Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem* och det transportpolitiska delmålet *Positiv regional utveckling*.

Nationellt mål: *Transportsystemet skall främja en positiv regional utveckling genom att dels utjämna skillnader i möjligheterna för olika delar av landet att utvecklas och dels motverka nackdelar av långa transportavstånd.*

I detta transportpolitiska delmål anges transportsystemet som ett verktyg för att utjämna skillnader i utvecklingsförutsättningar i skilda delar av landet. Skillnaderna i förutsättningar till exempel befolkning, geografiskt läge och befintlig infrastruktur är stora mellan länets kommuner. Dessa skillnader utgör delar av skälen till att några kommuner, till exempel, Eskilstuna, Katrineholm, Flen och Vingåker, som har haft stora strukturomvandlingar har prioriterats. Katrineholm-Flen-Vingåker och kommunikationsstråken genom dessa kommuner prioriteras i nuvarande planeringsomgång. Eskilstuna genomgick kraftiga strukturomvandlingar under 1980-talet och det var mycket det som låg bakom argumentationen för Svealandsbanan i slutet av 80-talet, vilket har visat sig ge just den positiva utveckling som länet prognostiserade trots motsatta uppfattningar från bland annat SIKA. Transportsystemen skapar dels bättre förutsättningar till en utvidgad arbetsmarknad och dels ger de förutsättningar för befintliga och nyetableringar av företag med krav på goda transportmöjligheter. Tågtrafiken på Svealandsbanan, som trafikerar norra delarna av länet, har gett förutsättningar för ökad sysselsättning och inflyttning i Eskilstuna och Strängnäs.

Regionförstoring och nya resmönster

Sörmland är en del av en större region, Stockholm– Mälardalsregionen. Länet har en stark koppling till Stockholm, bland annat genom en alltmer integrerad arbetsmarknad på grund av stor utpendling från flera av länets kommuner. Under de senaste åren har också inpendlingen från Stockholm till länets olika kommuner ökat kraftigt.

Mönstret för hur kvinnor och män väljer att skilja på boende och arbete rent geografiskt håller på att förändras. Sörmland är ett av de län som har hunnit längst i denna utveckling på grund av sitt läge i Sveriges befolkningstätaste och mest innovationsrika region Stockholm–Mälarregionen. För närvarande är det endast 20% av de som bosätter sig i länet som gör det på grund av byte av arbetsplats[13].

Denna tendens är har främst tre orsaker:

- Kvinnors och mäns förändrade värderingar där livsmiljön och bostaden får en allt mer central roll i deras val av plats i förhållande till arbetsplatsen.
- Kvinnors och mäns ökade utbildningsnivå och mer specialiserade kompetens parat med näringslivets ökade specialisering i de framväxande innovationsmiljöerna i Mälarregionen.

[13] I rörelse, Länsstyrelsen i Södermanlands län, 2002

- Kvinnor och män skapar sig en geografiskt mer utspridd arbetsmarknad och regionen blir en konkurrent till andra stora regioner i och utanför landet. Även företag i olika branscher har bättre möjligheter att flytta inom dessa storstadsområden. Detta är möjligt då snabba persontransporter genom nya eller förbättrade kommunikationsstråk underlättar såväl boende och arbetande i skilda län och kommuner som att näringslivet får en större tillgång till specialiserad arbetskraft genom ett ökat upptagningsområde. Väl utbyggd infrastruktur tillsammans med en väl integrerad arbets- och bostadsmarknad är förutsättningar som leder till regionförstoring.

Större lokala arbetsmarknader ger ökad regionförstoring i länet

Länets nio kommuners förutsättningar och strukturer skiljer sig åt. I följande tabeller och diagram presenteras de olika kommunerna utifrån befolkning, flyttning, boende, sysselsättning och pendling. Presentationerna visar också hur kommunerna samverkar med olika orter utanför länet och pendlingen vittnar om vilka stråk som utgör viktiga leder mellan olika orter inom och utanför länet.

Regionförstoring är ett centralt begrepp för Södermanland och den utveckling som sker i hela närområdet till Stockholm. Regionförstoringen innebär att länets lokala arbetsmarknadsregioner (LA) vidgas vilket bland annat transportsystemet med minskade pendlingstider bidragit till. I Sörmland har indelningen i LA-regioner förändrats över tiden utifrån hur pendlingsströmmarna utvecklas. Länets kommuner tillhör idag fyra olika LA-regioner, Eskilstuna som är sin egen. Katrineholm, Flen och Vingåker respektive Nyköping och Oxelösund utgör skilda arbetsmarknadsregioner och en fjärde där Trosa, Gnesta och Strängnäs, ingår i Sveriges största arbetsmarknadsregion Stockholms LA-region.

Lokala arbetsmarknadsregioner ser olika ut för olika grupper beroende på hur stor andel som pendlar från kommunen till annan/andra kommun/er. En förenklad definition av LA-region är att minst 20% av befolkningen pendlar. Bland ytterligheterna storleksmässigt av LA-regioner finns lågutbildade kvinnor som har 5 LA-regioner i länet och 14 i Mälarregionen. Den andra ytterligheten finns bland högutbildade män där Sörmland tillsammans med Uppsala och Stockholms län bildar en LA-region. Mälarregionen består av ytterligare två regioner för högutbildade män, Västerås och Örebro, totalt tre LA-regioner.

Kartor 6 och 7 Lokala arbetsmarknadsregioner i Mälarregionen, högutbildade män och lågutbildade kvinnor.

Källa: Länsstyrelsen i Södermanlands län

Mälarregionens befolkning växer…

Under de sista 15 åren har befolkningen i Stockholm–Mälarregionen (Stockholms, Uppsalas, Södermanlands, Örebro och Västmanlands län ökat med mellan 18 000–23 000 invånare per år. I regel har drygt 80% av den årliga befolkningsökningen skett i Stockholms län. Men de senaste året ser vi att Stockholms läns andel har minskat till drygt 70%. Befolkningstillväxten i de omgivande länen var under 2001 cirka 4 200 invånare och under de tre första kvartalen år 2002 har befolkningen ökat med mer, cirka 4 300 invånare. Under år 2001 ökade Sörmlands befolkning med 1 187 och den befolkningsökningen nåddes redan efter tredje kvartalet, år 2002.

Siffrorna för hela Mälardalsregionen visar att den kraftiga befolkningstillväxten i Stockholms län minskat under 2002. För första gången sedan början av 90-talet minskar den inrikes inflyttningen till Stockholms län. 1 363 fler personer flyttade ut från Stockholms län än vad som flyttade in under första halvåret 2002. Skälet till detta är bland annat bristen på bostäder och Stockholms dämpade ekonomiska utveckling.

…liksom Sörmlands

Enligt den sammanställning som Statistiska centralbyrån (SCB) presenterade efter halvårsskiftet år 2002 framgick att Sörmland är ett av de fem län som under årets första sex månader har den högsta befolkningstillväxten i landet i faktiska tal och den högsta inrikes nettoinflyttningen av alla län i Sverige, 3,8 per 1 000 invånare[14]. Hög inrikes nettoinflyttning är en förutsättning för fortsatt befolkningstillväxt och vi kan konstatera att länet tillhör landets mest attraktiva inflyttningslän. Södermanlands län skulle kunna ha en ännu högre befolkningstillväxt om det hade byggts fler bostäder. Sörmland hör till de län som har landets lägsta bostadsbyggande samtidigt som vi hör till de län som har landets högsta befolkningstillväxt. Nettoinflyttningen har stor påverkan på transportsystemens användning då flera av inflyttarna behåller sina arbeten och väljer att pendla över länsgräns.

I den enkätundersökning som gjordes i samband med framtagandet av boken *I rörelse*[15], framkommer att bland potentiella inflyttare till länet efterfrågas dels att länet kan erbjuda en varierad arbetsmarknad med arbeten som är kvalificerade, dels goda transportmöjligheter och kommunikationer. Sammanfattningsvis är det inte endast en faktor som påverkar inflyttningsplatsen utan ett flertal som tillsammans ger en komplett miljö med boende, resmöjligheter och bra arbete för hela familjen.

Kommunernas befolkningssiffror under januari-september 2002 visar att Eskilstuna haft den kraftigaste befolkningstillväxten med en ökning av 735 invånare de första nio månaderna år 2002. Därefter följer Strängnäs med en ökning på 178 personer, Oxelösund +138, Trosa +111 invånare, Gnesta +55 och Flen +30 invånare. I övrigt minskningar för tre kommuner; Katrineholm, -43, Vingåker -24 och Nyköping –11 invånare.

Befolkningen i framtiden?

Länets befolkning, precis som hela Mälarregionens kommer att öka under de närmaste 40 åren.[14] I samtliga tre alternativ för befolkningsutvecklingen på lite längre sikt som presenteras i följande tabell ökar befolkningen i länet, som en följd av att hela Mälarregionen ökar. Bland det som pekar på Södermanlands läns goda förutsättningar för en fortsatt ökning av tillflyttning är bland annat möjligheterna att pendla till arbetsplatser i närliggande län.

---

[14] *Boverkets indikatorer*, Boverket, augusti 2002

[15] I rörelse, *Länsstyrelsen i Södermanlands län*, 2002

Tabell 4 Befolkningsprognos 2000 – 2040 med olika scenarior i tusental för Sörmland

I samtliga alternativ som bygger på SCBs utgångspunkt för prognoser av befolkning, ökar medelslivslängden i Sverige för kvinnor från 82,1 till 86,5 år, år 2050 och för män från 77,1 till 82,6 år, år 2050.

Alt 1. Ett ”trendalternativ” med SCB:s huvudantagande för den nationella utvecklingen. Fruktsamheten från 1,5 barn/kvinna till 1,8 barn/kvinna från år 2010. Nettoinvandring 15 000/år. Den regionala omflyttningen antas följa genomsnittet för de senaste 30 åren.

Alt 2. Födelsetalen förväntas inte stiga från dagens nivå. Nettoinvandring stannar på nuvarande låga nivå 15 000/år. Flyttningsmönster enligt senare delen av 1990-talet (1997 –2000) centralisering

Alt 3 Ett ”folkrikt” alternativ, där födelsetalen ökar enligt SCB:s huvudalternativ och nettoinvandringen fördubblas till 30 000 personer om året. Den regionala omflyttningen får ett mer decentraliserat mönster + en viss omfördelning i Mälarregionen.

Skulle den ekonomiska utvecklingen vara sämre än OECD-ländernas kommer befolkningen att öka starkare

	1970	**2000**	**2020**	**2020**	**2020**	**2040**	**2040**	**2040**
Riket		8882	9296	9017	9675	9479	8787	10232
Hela Mälardalen		2903	3233	3412	3362	3498	3938	3895
Övriga Mälardalen-Stockholm		1080	1127	1090	1222	1122	1141	1407
Hela Sörmland		*256*	*296*	300	320	286	304	410
Stockholm	1505	1870	2105	2327	2156	2386	2869	2498
Varav Strängnäs, Trosa och Gnesta		50	70	76	78	78	105	115
Nyköping	73	60	77	77	79	71	82	110
Katrineholm		58	51	45	59	47	30	65
Eskilstuna	90	88	98	102	104	90	87	120

Källa Länsstyrelsen i Södermanlands län, ”I Rörelse”

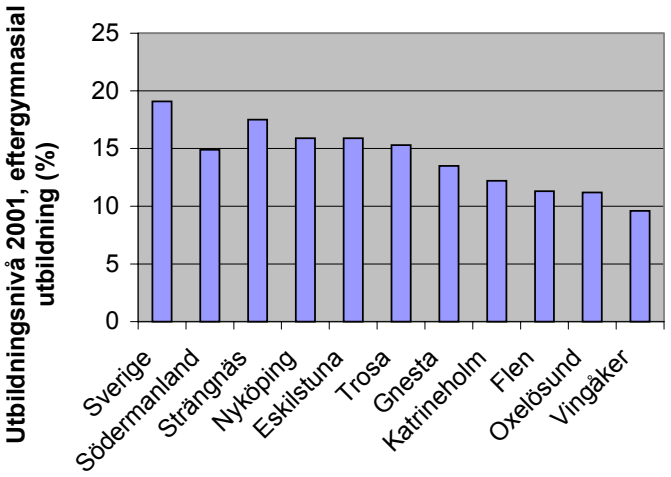
Bättre möjligheter till högre utbildning

I en undersökning, av *Invest in Sweden Agency* 1999, bland de utlandsägda företagen i Södermanlands län visas att det bästa med en lokalisering till Sörmland är tillgången till universitet och högskolor. I en ring på ca 45 minuters resa från länet täcker du in ca 40 % av alla högskoleplatser i riket och närmare 50% av all forskning. Inom länet finns en högskola, Mälardalens högskola med 13 000 studenter och cirka 800 anställda fördelade mellan Eskilstuna och Västerås. Pendlingen mellan dessa städer och runt om i närområdet är omfattande. Övriga högskolor som länets invånare i första hand studerar vid är Universitet och högskolor i Stockholm, Linköpings universitet, Uppsala universitet, samt Örebro universitet.

Antalet högskoleplatser totalt i länet ökar och det finns redan nu andra orter i länet än Eskilstuna som har högskoleplatser i någon mindre omfattning kopplat till de lärcentra som finns i de flesta av länets kommuner. Detta kan leda till nya relationer i resandeströmmar mellan orter inom länet. Särskilt kollektivtrafiken har då en viktig uppgift att fylla för att möjliggöra studiependling och utbyte mellan orterna. En annan eftergymnasial utbildningsform som vuxit sig stark i länet de senaste åren är olika former av KY-utbildning. I såväl Strängnäs som Katrineholm som Nyköping har mellan 200 och 400 utbildningsplatser kommit till i denna utbildningsform. Antalet KY-utbildningsplatser kommer troligen att fortsätta att öka i länet och det kommer i sin tur att generera ökat behov av resande.

Utbildningsnivån bland länets kommuner skiljer sig kraftigt åt. På lång sikt antas andelen invånare med eftergymnasial utbildning öka. I Länsstyrelsens prognos för Mälardalen kommer andelen högskoleutbildade att vara över 60% år 2040 mot nuvarande 30%. Siffrorna för år 2001 visar att nivån i länet understiger den nationella nivån, se diagram 7. Genomsnittet för länet är fyra procentandelar lägre än rikets genomsnitt och Strängnäs kommun har högst andel invånare med eftergymnasial utbildning medan Vingåker har lägst. Förändringar i kvinnors och mäns utbildning påverkar näringslivsstrukturen och därmed också deras resmönster och transportbehov. I resvaneundersökningar har konstaterats att kvinnor och män med högre utbildning reser mer och längre.[16]

Diagram 4 Högre utbildningsnivå i riket, länet, och kommunerna.



Källa, Svenskt Näringsliv, SCB.

[16] SIKA 2001:2, *RES 2000*

Näringslivsstruktur och sysselsättning i länet – ständig förändring

Mellan 1990 och 1993 minskade antalet jobb och sysselsatta i Sörmland med ca 25 000. Länet tappade på kort tid över 20% av antalet arbetstillfällen. Efter 1993 har sysselsättningen sakta ökat till att länet år 2000 hade 112 869 sysselsatta, varav 47% är kvinnor.

Sörmland befinner sig idag i en strukturell förändringsfas, där de traditionella näringarna tappar mark, medan nya tillkommer och utvecklas. Det skapar dynamisk tillväxt i en del av regionen, särskilt i Strängnäs och Trosa. I den västra delen av länet, Katrineholm, Vingåker och Flen, där traditionella industrier tidigare varit starka, har utvecklingen gått in i en snabb strukturomvandling där en stor del av den mer arbetsintensiva elektronikindustrin försvann för drygt ett år sedan och därmed 1 500 jobb. Under de senaste åren har en mängd arbetstillfällen inom logistiksektorn kommit till i främst den norra länsdelen. Den typen av företag som till exempel centrallager eller filialer till Stockholmsföretag, etableringar eller utlokaliseringar från Stockholmsregionen, får snarare ses som en anpassning av Stockholmsregionens kostnadssituation. Det rör sig om lågkvalificerade jobb som flyttar ut i till platser längre ut i Mälarregionen med lägre kostnader.

Parallellt med denna strukturomvandling expanderade nya näringar i regionen, bland annat till följd av de klustersatsningar som främst skett inom teknikinformation och inom det biotekniska produktionsklustret i länet.

Småföretagarbarometern (Föreningssparbanken och SCB) har de senaste åren visat att Södermanland ligger över rikssnittet med avseende på en samlad bedömning av småföretagens tillväxt sedan flera år tillbaka. Denna positiva trend tyder på att omfokuseringen från traditionella till nya kluster i länet har haft effekt, samt att man lyckats hitta rätt produkter för expansionen. Sörmland har än idag ganska låg tjänsteproduktion, om än i växande fas, vilket beror på att länet inte var mottagligt för denna typ av produktion på 1980- och 1990-talet då dessa var i frammarsch. Under slutet av 90-talet ökade andtalet sysselsättningstillfällen i mer traditionella näringar successivt såväl inom privat som offentlig sektor. För närvarande jobbar de flesta inom den mansdominerande tillverkningsindustrin (74 % män), där också den största sysselsättningsökningen har skett. Mätt i antalet sysselsatta går det alltså bra för den sörmländska tillverkningsindustrin totalt sett. 3 000 fler jobbar här idag jämfört med i början av 90-talet. Efter tillverkningsindustrin jobbar de flesta inom den kvinnodominerade och skattefinansierade vården och omsorgen (86 % kvinnor). Här återfinns den största minskningen i antalet sysselsatta, 2 600 färre än i början av 90-talet. Detta är ett resultat av nedskärningar inom kommun och landsting (bottennoteringen var 1997).

Områden där sysselsättningen är på uppgång igen sedan början av 90-taletär är handel, datatjänster, utbildning och forskning, hotell och restaurang. Områden där sysselsättningen har minskat är inom fastigheter, jordbruk och skogsbruk och offentlig förvaltning även om det inom offentlig sektor har skett en kraftig sysselsättningsökning de senaste två till tre åren.

Utvecklingen för sysselsättningen presenterad utifrån länets LA-regioner jämfört med Stockholm (inklusive Trosa, Gnesta och Strängnäs) och riket i sin helhet visar att sysselsättningsökningen varit 1,2% per år1997-1999 i riket, jämfört med Stockholms +2,8 och övriga länets lägre ökning (0,8% för Eskilstuna och 0,2% för Nyköping och Oxelösund) och minskining för Katrineholm, Flen och Vingåker (-0,7%). Ökningen i sysselsättningen för samtliga kommuner under år 2000 och framskrivningen för år 2001 redovisas i tabellen nedan.

Tabell 5 Procentuell sysselsättningsutveckling 1997–2000 och framskrivning 2001

	År 97-99%/år	**år 2000%**	**Framskrivning år 2001**
Riket	1,2	2,6	1,1
Stockholm (inkl Trosa/Strängnäs,/Gnesta	2,8	3,9	2,7
Nyköping/Oxelösund	0,2	2,2	0,1
Katrineholm/Vingåker/Flen	- 0,7	2,9	- 0,6
Eskilstuna	0,8	1,3	0,1

Källa Länsstyrelsen i Södermanlands län och SCB

Genom att redovisa sysselsättningsutvecklingen uppdelat på kön i länet för LA-regionerna visar att totalt sett i Sörmland har kvinnorna haft en sämre syselsättningsutveckling än kvinnorna i riket totalt sett och mycket sämre än kvinnorna i Stockholm där Trosa, Gnesta och Strängnäs är inkluderade.

Tabell 6 Procentuell sysselsättningsutveckling för män och kvinnor 1997 –2000

	Män %/år År 1997-2000	**Kvinnor %/år**
Riket	1,7	1,4
Stockholm (inkl Trosa/Strängnäs,/Gnesta	3,5	2,8
Nyköping/Oxelösund	0,9	0,6
Katrineholm/Vingåker/Flen	0,2	0,0
Eskilstuna	1,1	0,7

Källa Länsstyrelsen i Södermanlands län och SCB

Figur 7 Förvärvsfrekvensen år 1996 och 2000. Män, kvinnor och totalt i åldern 20 –64 år

	År 1996			**år 2000**		
	Män	**Kvinnor**	**Totalt**	**Män**	**Kvinnor**	**Totalt**
Riket	73,6	70,3	72,1	77,7	72,7	75,2
Stockholm (inkl Trosa/Strängnäs,/Gnesta	74,5	73,3	73,9	78,8	75,7	77,3
Nyköping/Oxelösund	76,8	70,0	73,5	81,3	72,4	77,0
Katrineholm/Vingåker/Flen	75,1	69,1	72,2	78,8	71,0	75,0
Eskilstuna	68,7	64,6	66,7	73,2	66,4	69,9

Källa Länsstyrelsen i Södermanlands län och SCB

Om vi studerar hur förvärvsfrekvensen utvecklats under de senaste 4 åren så har samtliga LA-regioner i Sörmland haft en högre förvärvsfrekvens för män än riket 1996 och år 2000, med undantag för Eskilstuna. Bland kvinnor så har de regioner som ligger längst ifrån Stockholm haft en betydligt lägre förvärvsfrekvens än riket och tvärtom i de regioner som ligger närmast Stockholm.

Eskilstuna utmärker sig både bland män och kvinnor genom att ha en betydligt lägre förvärvsfrekvens än riket. Förvärvsfrekvensen hos kvinnor är en av landets lägsta. Om vi ser till både förvärvsfrekvens och sysselsättningsökning kan man skönja ett mönster som visar att sysselsättningsökningen i Södermanlands län har haft en lägre ökningstakt än riket. Med andra ord har den lokala och regionala näringslivsdynamiken i länet varit alltför liten i förhållande till riket medan däremot förvärvsfrekvensen har haft ett betydligt bättre utvecklingsförlopp. Det innebär att fler och fler av sörmlänningarna får sin utkomst utanför länet och pendlar till sina jobb. Genom att titta på löneutvecklingen under samma period ser vi att den varit högre hos de som bor (nattbefolkningen) än de som arbetar (dagbefolkningen) i länet.

Antalet nya företag i Sverige har ökat kraftigt under de senaste åren. Under år 2000 startades 39 500 företag i landet. Av dessa har 30 procent en kvinna som företagsledare. I Södermanlands län startades drygt 860 nya företag av vilka 26 procent av kvinnor. Den vanligaste orsaken till att starta eget företag är möjligheten att få arbeta självständigt.[17] Sörmland är ett av de 10 län som hade högst andel nystartade företag år 2000.

Krav på transportsystemen

Länet står inför stora förändringar inom näringslivet och det har genomslag på alla sektorer, framförallt på transportsektorn och infrastrukturen. Nya krav och förväntningar på transportsystemen kommer att växa fram i takt med att länets kommuner förändrar sina näringslivsstrukturer.

Allt tyder på att resandet kommer att fortsätta att öka. Sörmlänningarna och övriga svenskar reser allt längre till och från arbetsplatserna då pendlingsmöjligheterna ökar som ett led i regionförstoring och som en del i den dynamiska Mälardalsregionen. För länets del är det framförallt pendlingsökningen ut över länsgräns och in i länet som är viktiga faktorer som leder till förändringar och ökade krav på transportsystemen.

Tillverkningsindustrierna, de traditionella med stort maskin- och materialkapital minskar, inte bara i länet utan i hela landet. Detta faktum drabbar de redan hårt prövade kommunerna, Eskilstuna, Katrineholm, Flen och Vingåker och processen med att bygga upp nya näringslivsstrukturer är igång.

Arbetskraftbehovet i tillverkningsindustrin minskar, samtidigt står den för en hög andel av sysselsättningen vilket den också kommer att göra fortsättningsvis under en period framöver. Men eftersom länet har stor andel inom just denna sektor kommer förändringar att ske som också har påverkan på de olika transportsystemen. Detta syns redan nu tydligt i Katrineholm där arbetspendlingen ökat dramatiskt det senaste året. På sikt kan det tänkas att i spåren av tillverkningsindustrins minskning ökar tjänstesektorn och tjänsteresandet. Längre och fler resor både till och från arbetsplatserna och i tjänsten tyder trenderna på. Totalt sett förändras nyttjandet av infrastrukturen och förändringarna innebär ett ökat behov av väl underhållna vägstråk med bärighetskapacitet året runt för de ökande godstransporterna. En väl fungerande kollektivtrafik som möter pendlingsbehoven och tjänsteresor är också en förutsättning för ett väl fungerande näringsliv i länet i framtiden.

[17] Svenskt Näringsliv och Länsstyrelsen i Södermanland, *Årsredovisning 2001*

Inom näringslivet sker en utveckling mot ökande godstransporter, beroende av att *just-in-time* utvecklas starkt. Konceptet innebär att kunden kan beställa och få leveranser direkt från tillverkningen/råvaruuttaget utan att den lagras eller förvaras någonstans på vägen. Konceptet tillämpas särskilt inom tillverkningsindustrin, handeln och skogsbruket, året runt ställer stora krav på infrastrukturen. Behovet av lagerytor där varor lagras minskar på grund av detta och en stor del av varorna finns alltså ute på vägarna i de allt tyngre transporterna vilket ställer speciella krav på infrastrukturen.

Hur mycket pendlas det egentligen?

En av de betydelsefulla faktorerna för utvidgade LA-regioner/regionförstoring är möjligheten att arbets- och utbildningspendla. Förutsättningarna för länets medborgare att pendla inom och ut ur länet är varierande beroende på vilken kommun och ort man bor i. Vilken restid varje enskild accepterar är också varierande och beror bland annat på vad man är van vid sedan tidigare och hur pendlingstiden kan nyttjas, beroende på färdmedel, byte med mera. Acceptansen för hur lång tid en arbetsresa får ta har förändrats under de senaste åren och går fortfarande mot allt längre tider. Länge har det generellt sett talats om att vid pendlingstider mer än 45 minuter finns en brytpunkt, idag ser det ut som att en timme är accepterad och många orter i Mälardalen jobbar för att med snabbtåg och andra kollektivtrafiklösningar nå Stockholm där en stor del av regionens arbetsplatser finns, inom en timme.

Förutsättningar för pendling i Sörmland

Bosättningsmönstret i hela mälarregionen har utvecklats under 90-talet så att vi bor mer och mer utspritt i regionen. Detta kan innebära att problemen med att tillgodose alla invånare med bra kollektivtrafik ökar. Följande tabell visar fördelningen av boende i olika ortsstorlekar. De orter som har ökat mest är de med mellan 200 och 2000 invånare och de riktigt stora med över 200 000 invånare. För Sörmland är det alltså landsbygden och de mindre orterna som lockar flest tillflyttare. Denna trend innebär att många är beroende av personbil för sina resor vilket ställer krav också på det mindre vägnätet i länet.

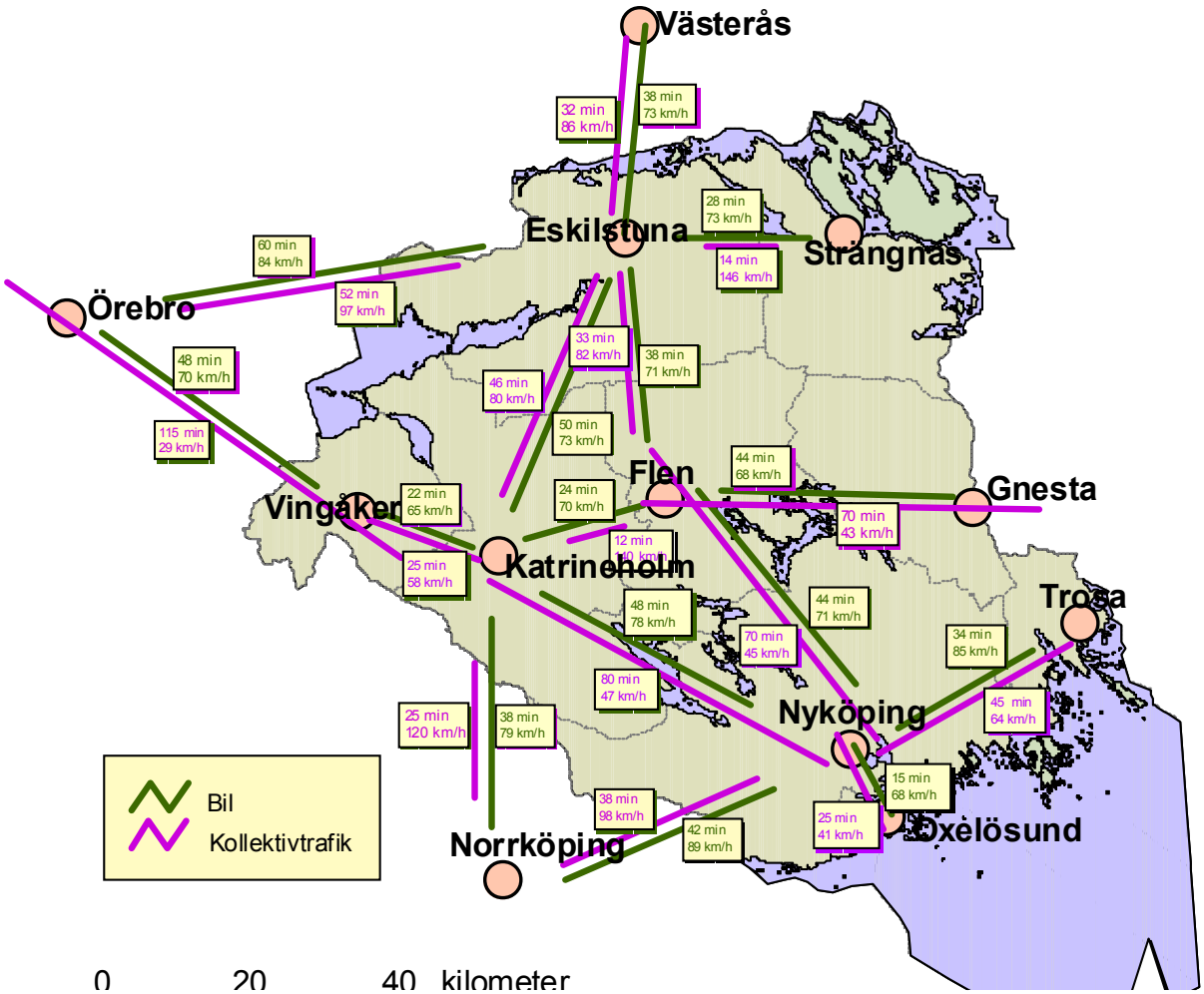
Tabell 8 Befolkning i Mälarregionen efter ortsstorlek 1990-2000.

Ortsstorlek	1990	1995	2000	Förändring 1990 - 2000
< 200	251 691	261 551	274 832	9 %
200 – 2 000	131 507	145 987	496 936	17 %
2 000 – 20 000	517 329	524 917	496 936	- 4 %
20 000 – 200 000	755 706	729 041	766 317	1 %
> 200 000	1 040 907	1 148 953	1 212 196	16 %
Totalt	2 697 140	2 810 449	2 903 943	8 %

Källa: Länsstyrelsen i Södermanlands län och SCB

En viktig förutsättning för resande inom och ut ur länet är tidsåtgången för resandet. Tiden är en stor faktor vid val av färdmedel för resan. Följande karta visar restiden mellan olika orter inom länet och till några orter utanför länet. Restider till Stockholm och Södertälje från alla sörmländska kommunhuvudorter redovisas separat på kartan nedanför. På översta kartan är det bilresande och kollektivtrafik som jämförs. Kollektivtrafik kan vara både buss och tåg, där det snabbaste alternativet har valts.

Karta 8. Restider inom länet och till några målpunkter utanför länet, 2001.

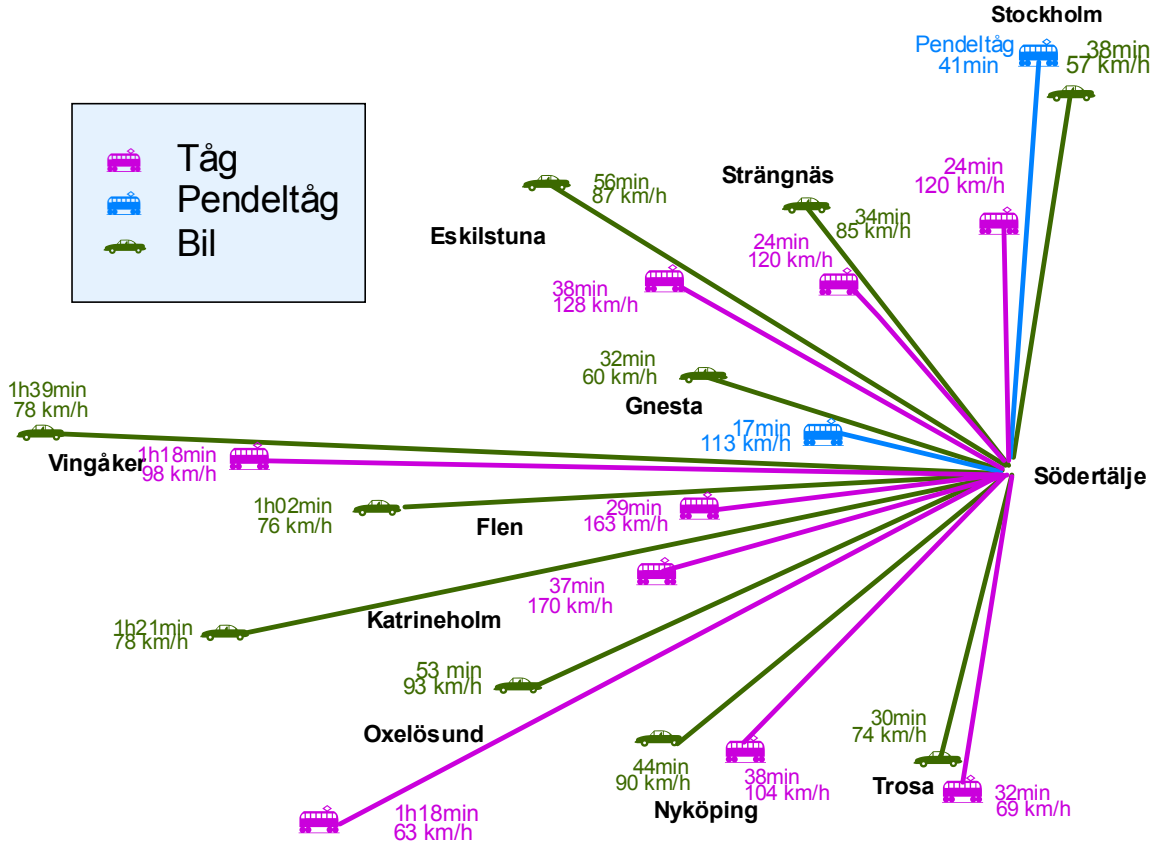


Källa vägdatabanken och tågplusguiden.

Vissa sträckor som är viktiga pendlingsrelationer ut ur länet, såsom Eskilstuna-Västerås, Eskilstuna-Örebro och Nyköping-Norrköping har relativt långsam järnvägstrafik. Kollektivtrafikförbindelsen mellan Vingåker och Örebro visar sig vara extremt långsam, även sträckan med bil tar lång tid, 48 min. Sträckan mellan Katrineholm och Norrköping med tåg (X2000) tar endast 25 minuter. Sämre är kollektivtrafiken från Nyköping och västerut, mot Katrineholm, bussresan tar hela 80 minuter mot 48 med bil. En kollektivtrafikresa mellan Nyköping och Eskilstuna består av 70 minuters bussresa till Flen och sedan 33 minuter med järnväg, totalt 103 minuter mot cirka 80 minuter med bil.

På följande karta redovisas restiden för resande med bil och tåg från de sörmländska kommunhuvudorterna till Södertälje, och restiden mellan Södertälje och Stockholm. Restiden för bil är beräknad från stadscentrum till Södertälje syd. Det är så kallad verklig hastighet som är beräknad (avviker något från den skyltade). Restiderna för järnväg är tagen från tågplusguiden och ett kriterium för valet är att det finns minst två restider med denna standard i morgontrafik (6-9). För järnvägstrafiken är inte anslutningsresor och väntetid på station inräknad.

Karta 9 Restid från länets kommunhuvudorter till Södertälje syd och mellan Södertälje syd och Stockholm central.



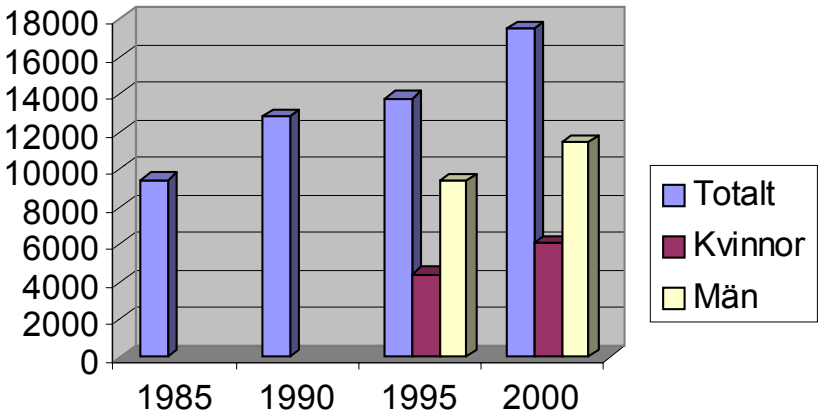
Källa vägdatabanken och tågplusguiden.

Invånarna i orterna längs västra stambanans två delar har goda möjligheter till korta restider till både Södertälje och Stockholm. Kollektivtrafikresan från till exempel Oxelösund innebär byte och därför är restiden betydligt längre med kollektivtrafik än med personbil. Relationen Eskilstuna och Strängnäs direkt mot Stockholm är inte redovisad i kartan men tack vare tågtrafikeringen på Svealandsbanan är den resan 65 minuter lång (Eskilstuna–Stockholm) respektive cirka 50 minuter (Strängnäs-Stockholm).

Pendlingen år 2000

Den totala arbetspendlingen ökar. Pendling både inom länet och ut över länsgräns har ökat under hela 1990-talet. Den grupp som stod för den största ökningen mellan 1999 och 2000 var kvinnor som pendlar ut ur länet till jobb i angränsande kommuner och i första hand till Stockholmskommunerna. År 2000 pendlade cirka 28 000 personer över antingen kommungräns eller länsgräns till sina arbetsplatser varav drygt **17 500 ut ur länet**.

Diagram 5 Antal utpendlare från länet



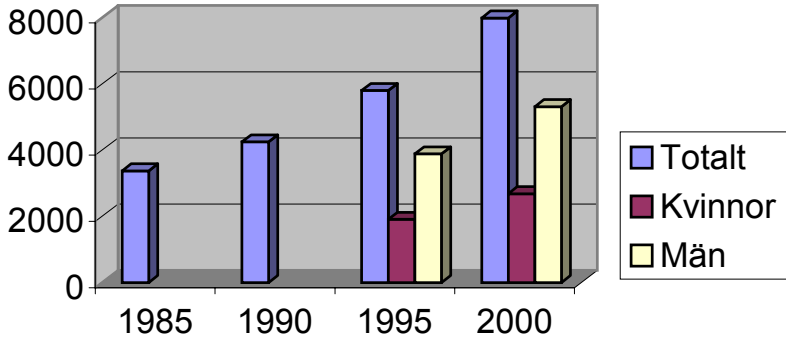
Källa: Länsstyrelsen i Södermanlands län och SCB

Totalt sett pendlar fler män än kvinnor och männen pendlar också längre sträckor generellt sett. Pendlingen ut över länsgräns är större än pendlingen inom länet över kommungräns för kvinnor medan det är ungefär lika många män som pendlar ut ur länet som inom länet.

Att pendlingen under de senaste åren ökat mest för kvinnor kan tolkas som att arbetsmarknaden i länet för kvinnor är mer begränsad än för män. Pendlingens totala ökning visar att den infrastruktur som finns gör det möjligt. Siffrorna talar dock inte om hur länge en enskild person pendlar i år räknat, innan den flyttar eller byter arbetsplats.

Även inpendlingen till Södermanland har ökat, under de senaste 10 åren med nästan 50%. År 2000 var det cirka **8 000 personer** som arbetade i Södermanlands län och hade boendekommun utanför länet.

Diagram 6 Antal inpendlare till länet



Källa: Länsstyrelsen i Södermanlands län och SCB

Ökningen av antalet inpendlare är lika stor för kvinnor och män, knappt 30% under den senaste femårsperioden. Det är ungefär dubbelt så många män som kvinnor som pendlar in till länet för att arbeta här. Även detta tyder på att Södermanland har en arbetsmarknad som till stor del är anpassad för män.

Genom att titta på faktiskt arbetsresande, pendling under år 2000 har två kartor med relationerna mellan länets kommuner och Mälarregionens län och orter redovisats. Kartorna ger en övergripande bild av hur många som reser på varje sträcka. Vid en jämförelse med tidigare års pendlingskartor så är det mest utmärkande att det under 2000 tillkom nya relationer mellan Sörmlandskommunerna och orter längre ut i regionen. I övrigt ser man en generell ökning av pilarnas tjocklek i samtliga relationer. Kartan över hela Mälarregionens pendling finns på skriftens framsida och Södermanlands läns pendling i kartan nedanför.

Karta 10 Arbetspendling till och från länets kommuner år 2000

Källa Länsstyrelserna i Mälarregionslänen, SCB och Sweco VBB

Slutsatser för en positiv regional utveckling

- Kvinnors och mäns ökade behov av att vidga sin arbets- och bostadsmarknad till följd av den högre utbildningsnivå, högre grad av specialisering och ändrade värderingar innebär ökad pendling. Begreppet för detta är regionförstoring. De förutsättningar trasportsystemen medger för ökad pendling är centrala. Med snabba regionaltågsresor kan restiderna mellan tätortscentra sänkas vid jämförelse med bilresa. Alla länets kommuner har förutsättningar att nå in i Stockholms län under en timme. Utbyggnad av infrastruktur, investeringar i nyare tåg men också samordning av taxorna i Stockholm-Mälarregionen är förutsättningar för att pendlandet skall vara långsiktigt hållbart.
- Även bra vägsystem som knyter ihop de olika delarna i länet med viktiga målpunkter utanför länet utgör viktiga förutsättningar för regionförstoring med fungerande pendling med personbil och buss som komplement till regionaltågstrafiken. Länet har också förutsättningar för att bilda logistikcentra, och en viktig del är då ett vägsystem som knyter ihop järnväg, hamn och flyg.

Ett tillgängligt transportsystem

Nationellt mål: *Transportsystemet skall utvecklas så att medborgarnas och näringslivets grundläggande transportbehov kan tillgodoses.*

Tillgänglighet som delmål har flera innebörder. En är möjligheten för alla människor att nå transportsystemet, det vill säga oavsett om man är funktionshindrad, äldre eller barn, ska transportsystemet vara funktionellt och tillgängligt för alla. Ett nationellt delmål som är kopplat till detta är att hela Sverige ska vara funktionshinderanpassat till år 2010.

Begreppet tillgänglighet i det transportpolitiska delmålet är definierat som den lätthet med vilken medborgare, näringsliv och offentliga organisationer kan nå det utbud och de aktiviteter som de har behov av. Tillgängligheten beror på egenskaper hos trafiksystemet till exempel restid, resmöjligheter för olika trafikslag, egenskaper hos trafikanten, bland annat ålder och eventuella funktionsnedsättningar och av geografisk belägenhet av olika besökspunkter, till exempel bostaden, arbetet med mera.

Tillgängligheten definieras också som möjligheten för medborgare att nå arbete och skola via olika transportsätt. Här är restiden och tidtabeller för olika färdmedel möjliga indikatorer på hur god tillgänglighet transportsystemen har.

Tillgängligheten till information om transportsystemen i samhället är också en viktig faktor.

Tillgänglighet för alla

Befintliga offentliga lokaler och allmänna platser ska vara tillgängliga för funktionshindrade före år 2010. Målet för handikappolitiken ska vara ett samhälle som gör det möjligt för människor med funktionshinder att bli fullt delaktiga i samhällslivet. Det föreslår regeringen i sin proposition 1999/2000:79, Från patient till medborgare - en nationell handlingsplan för handikappolitiken.

Sedan mitten av 1970-talet har mycket gjorts för att förbättra funktionshindrades möjligheter att nyttja transportsystemet. Enligt gällande lag ska kollektivtrafiken, vid planering och genomförande, anpassas till resenärer med funktionshinder. Färdmedel ska så långt det är möjligt vara lämpade för funktionshindrade.

Regeringen föreslår att:

- tillgängligheten till transportsystemet bör fortlöpande förbättras och beaktas vid all planering och upphandling av infrastruktur, färdmedel, trafik och övriga tjänster.
- arbetet för ökad tillgänglighet bör vägledas av att kollektivtrafiken bör vara tillgänglig för funktionshindrade år 2010. Med detta mål som utgångspunkt ska en trafikslagsövergripande planering genomföras, där kollektivtrafik med stort utbud och resande prioriteras
- gällande föreskrifter om tillgänglighet för funktionshindrade till färdmedel inom olika trafikslag bör ses över och skärpas.

Tillgänglighet till kollektivtrafik på väg

En stor del av Södermanlands läns befolkning (uppskattningsvis 70-80 %) har gångavstånd till busshållplats med daglig trafik (mycket varierande turtäthet). Bristerna i infrastrukturen runt kollektivtrafiken är däremot många, avsaknad av hållplatsficka, väderskydd mm.

Introduktionen av låggolvbussar har förenklat för passagerarna att gå i och ur bussarna men innebär samtidigt att kraven på vägnätets standard höjs för bibehållen reskomfort.

I Södermanlands län finns 5.000 busshållplatser och merparten av dessa anses inte uppfylla kraven på tillgänglighet. Åtgärdsbehovet för detta är mycket stort. Det krävs omfattande insatser, både i form av medel och arbetsinsatser för att nå de uppsatta målen till 2010. Ambitionen hos länets trafikhuvudman är att ta fram en hållplatsstandard med olika utrustningsnivå beroende på hållplatsens frekventering, en utformning som sedan ska genomföras på hållplatserna. I grundstandarden ingår förhöjd kant så att det blir möjligt att stiga på bussen i plan.

Tillgänglighet till arbete, skola och regionala centra

Som en förutsättning för att kvinnor och män i länet ska ha tillgänglighet till samhället med arbete, skola, service etc redovisades i kapitel 3 på vilken tid olika orter inom och utom länet kan nås med olika färdmedel. Kartorna och siffrorna över faktiskt pendlande visar också att det är möjligt att arbeta och bo i skilda län.

I Södermanlands län finns ett relativt väl utbyggt nät av vägar och få platser i länet kan ej nås vägledes. Tillgängligheten för kvinnor och män med bil och körkort kan därför anses god i länet. När det gäller kollektivtrafiken däremot medger inte den möjlighet för alla länets medborgare att förflytta sig. Det är för trafikhuvudmannen en avvägning av att nå många passagerare och att ta sig fram med bussen mellan målpunkterna snabbt. Vid val av placering av buss- och tågstationer påverkas tillgängligheten för länets kvinnor och män. En utökad regionaltågstrafik kommer att öka tillgängligheten för många i länet. Gång och cykelvägar som system kopplat till bland annat kollektivtrafiksystemen är en viktig del i att skapa god tillgänglighet under hela resan för alla människor.

Slutsatser för ett tillgängligt transportsystem

- Förbättringar av busstrafiken i länet är angelägna. Med sikte på etappmålet för ökad tillgänglighet i offentlig miljö konstateras att behoven av upprustade busshållplatser, översyn av linjedragningar och tillgänglighetsanpassningen för olika grupper i samhället är stora. Busstrafiken är också beroende av ett förbättrat regionalt och lokalt vägnät och väl anpassade bytespunkter till tågtrafiken, men också av parkeringsmöjligheter för personbil och cykel. Dessa platser ska tillhandahålla tillgänglig information om de olika resmöjligheterna för alla.
- Tillgänglighet till samhällsfunktioner och möjligheterna för kvinnor och män att resa inom och ut ur länet tillgodoses genom att samtliga färdmedelsystem är väl utbyggda och underhållna och att kopplingen mellan dem är tillfredsställande utifrån perspektivet *hela resan.*

En hög transportkvalitet

Nationellt mål: *Transportsystemets utformning och funktion skall medge en hög transportkvalitet för medborgarna och näringslivet.*

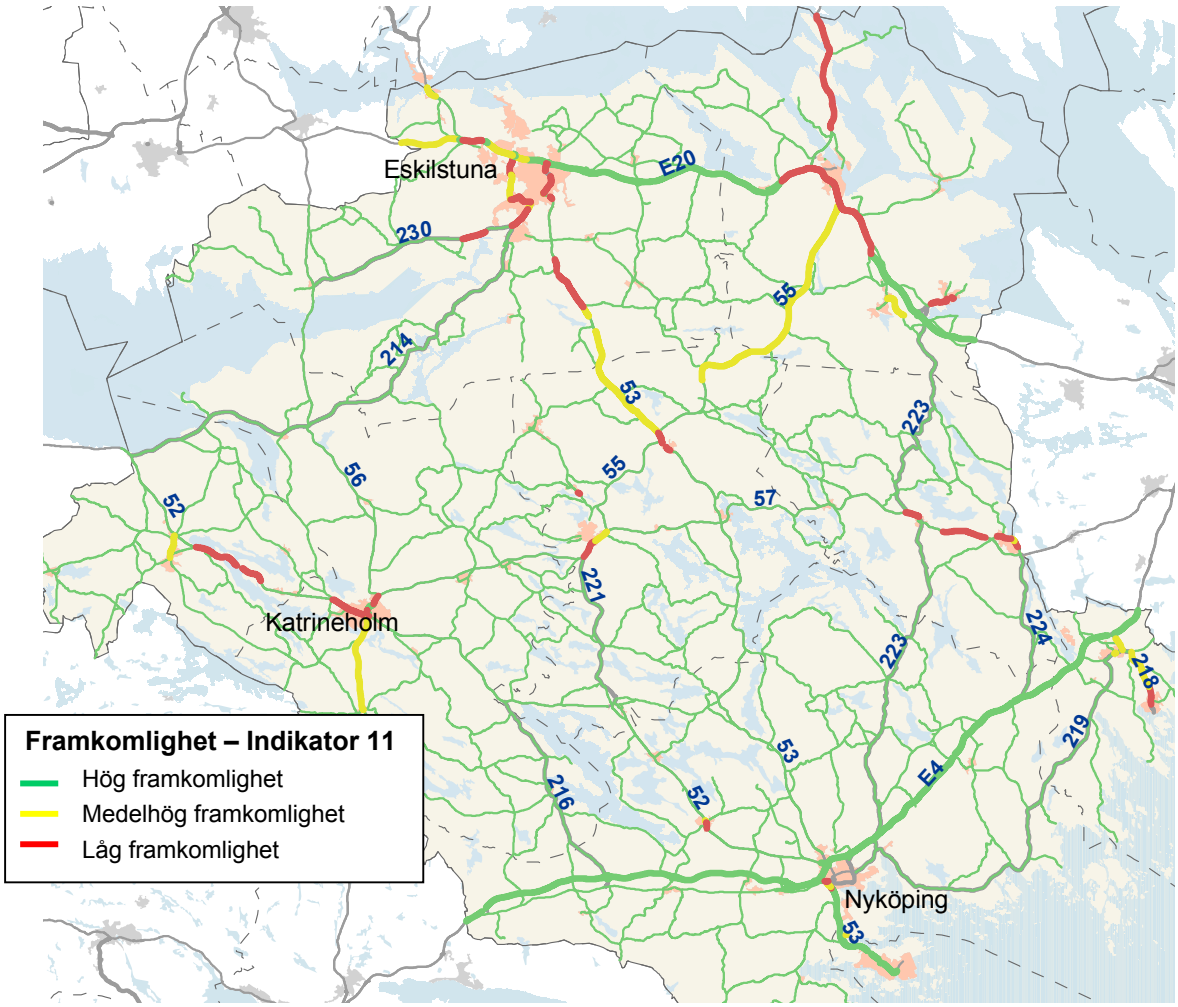
Även detta delmål är tudelat och ordet transportkvalitet har flera innebörder. Bland annat avses transportsystemet mätt i termer som förutsägbarhet, framkomlighet och bekvämlighet.

Transportkvalitet i Sörmland

Vägsystemet

Ett sätt att titta på framkomligheten på länets vägar är en bedömning som Vägverket i regionen gjort där de kopplat ihop flödena på vägarna med vägbredden och där fått fram en framkomlighetsindikator. Denna har delats in i tre klasser, *Röd* innebär låg framkomlighet, *Gul* visar medelgod och *Grön* indikerar god framkomlighet. Detta är dock en vägning enbart mellan vägbredd och flöden, inklusive andel tunga fordon, man har alltså inte tagit hänsyn till vägens beskaffenhet i övrigt, såsom sikt, kurvradier och hastighet.

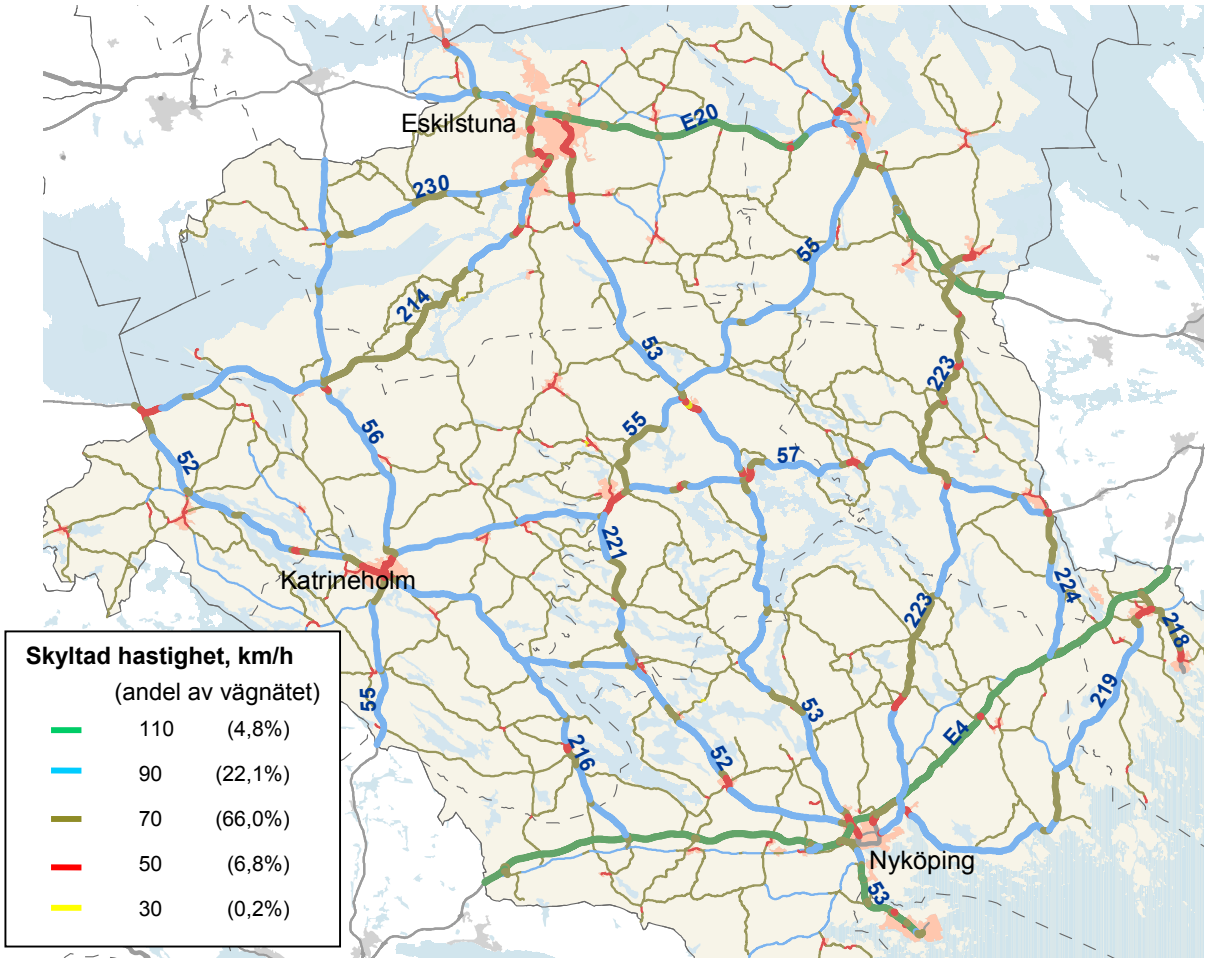
Karta 11 Vägverkets indikator för framkomlighet på länets vägsystem med avseende på sambandet mellan vägbredd och årsmedeltrafik



Källa: Vägverket Region Mälardalen

Med karta 11 på näthinnan kan det vara intressant att se vad den skyltade hastigheten på vägarna är, dessa redovisas på nästa karta. Genom att titta på båda dessa kartor framkommer att det är på några av länets mest trafikerade 90-vägar och i en del tätorter som de största framkomlighetsproblemen finns. Sträckan på E20 som i ovan karta är röd är den sträcka som nu åtgärdas med en helt ny vägdragning förbi Strängnäs.

Karta 12 Skyltad hastighet på länets vägnät



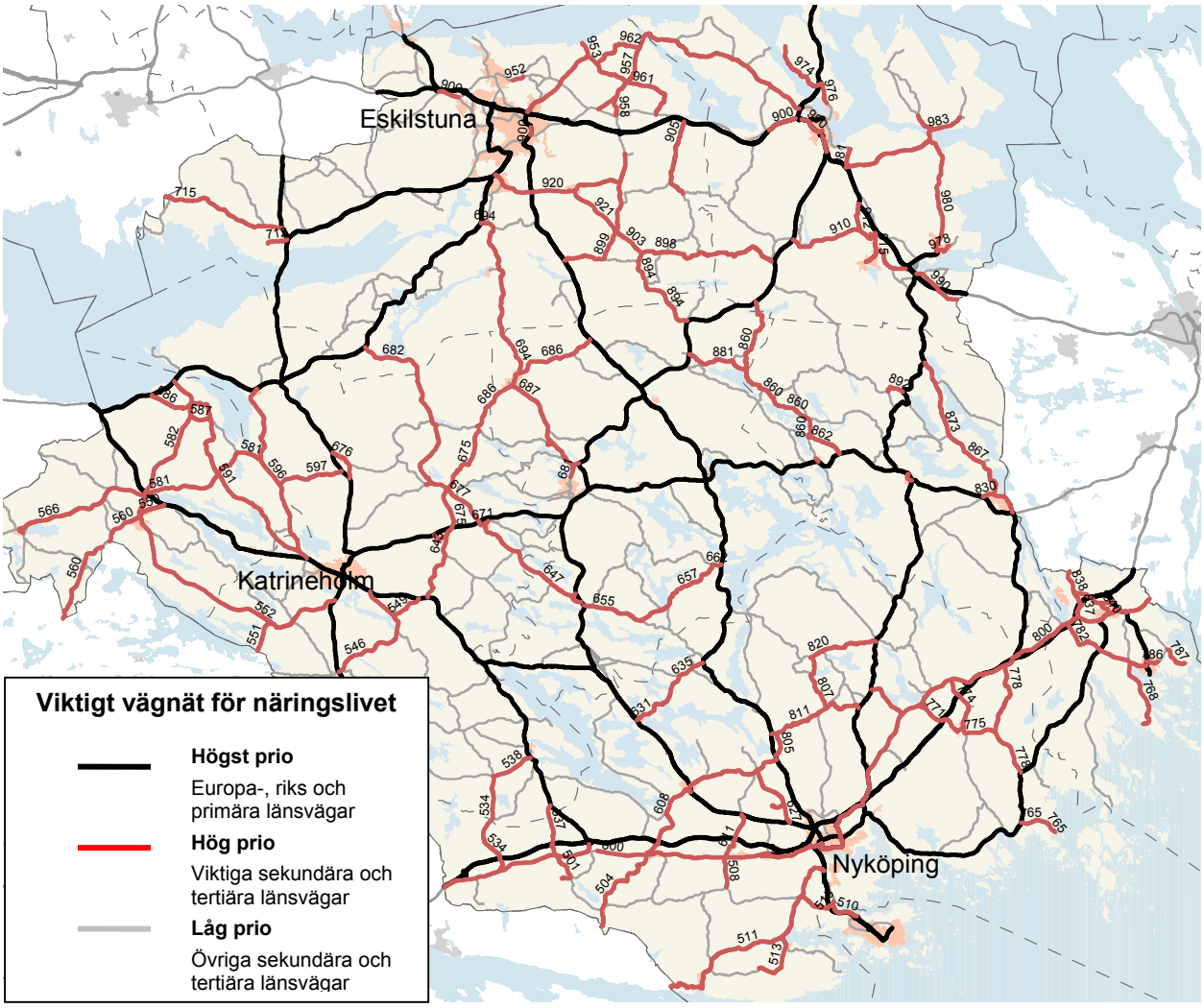
Källa: Vägverket Region Mälardalen

Näringslivet med både dess persontransporter och i första hand tunga godstransporter är i stort behov av ett framkomlighetsmässigt väl fungerande system. Det gäller i första hand att vägarna i länet utgör ett system med länkar som har bärighet nog för tunga transporter. Det är även av hög vikt att de transporter som sker med farligt gods kan framföras på ett nät som kan anses säkert för såväl medtrafikanter som övriga medborgare och naturmiljön i anslutning till vägen.

Vägverket har i samråd med verkstadsindustrierna, skogsindustrin med flera pekat ut ett viktigt vägnät i länet för näringslivet som i första hand ska tjälsäkras och få höjd bärighet. Nätet består av 102 km huvudvägar samt 84 km mindre länsvägar och redovisas på karta 13.[18]

[18] Vägverket Region Mälardalen

Karta 13 Viktigt vägnät för näringslivet i Södermanlands län.



Källa: Vägverket Region Mälardalen

För att transportera tungt gods på våra vägar måste bärigheten vara av hög klass. Vägar med bärighetsklass 1 (BK1) tillåter axellaster upp till 11,5 ton. Begränsningen för BK 2 innebär att vägarna tillåts axeltryck på 10 ton och på en BK 3 väg får endast axellaster upp till 8 ton transporteras. Länets statliga vägnät består av 96,4% BK1-klassade vägar och 3,4 % BK2-vägar, endast 0,2% är BK1.

Av det statliga vägnätet i länet är cirka 80% belagd väg och resterande 20% grusvägar.

Övriga färdmedel och samordningen dem emellan

Transportkvaliteten på järnvägsnätet likväl som på andra nät och transportsätt i länet utgörs av möjligheten att transportera personer och gods på dels ett bekvämt sätt, dels ett sätt som framkomlighetsmässigt är av hög kvalitet med tidsanpassning efter utsatta tider och som möjliggör en förutsägbarhet, ett förtroende för transporten.

Bekvämlighet för resande gäller för alla transportslag och inom kollektivtrafiken finns hela tiden utvecklingsmöjligheter för att anpassa färdmedlet och färden till användaren. Såväl fordonen som hållplatser och väntlägen bör utformas så att bekvämlighet för olika individer tillgodoses.

Flexibiliteten i ett transportsystem speglas av dess möjlighet att samordna olika färdmedel och delsystem. Därför är bytespunkterna viktiga. Framkomligheten för medborgare vad gäller persontransporter bör ses i ett större sammanhang där flera färdmedelssystem ingår och tillsammans utgör hela resan.

Slutsatser för en hög transportkvalitet

- Åkerier och näringar längs det mindre vägnätet, till exempel skogsnäringen och jordbruket med flera har önskemål om förbättringar på det mindre vägnätet. Ökade laster i kombination med bristande underhåll och behovet av att transportera året runt har lett till ökad skillnad mellan behov och det verkliga tillståndet på vägarna. En förbättring av de mindre vägarna är också av stor betydelse för landsbygden.
- Samordningen mellan olika transportmedel är viktiga för att uppfylla krav och förväntningar på tillförlitlighet och bekvämlighet i resandet och transporterandet av gods. Genom förbättringar på det viktiga mindre vägnätet höjs transportkvaliteten både för godstrafik, personbilsresande och kollektivtrafikresande på väg.

En säker trafik

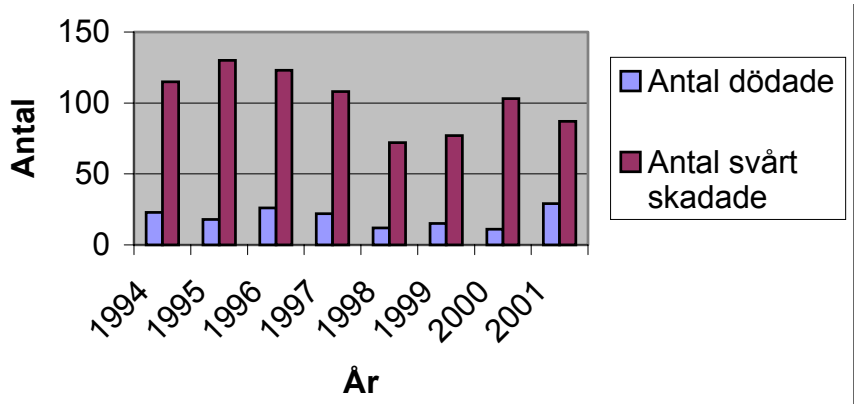
Nationellt mål: *Det långsiktiga målet för trafiksäkerhet är att ingen dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Transportsystemets utformning och funktion skall anpassas till de krav som följer av detta.*

Nollvisionen är det långsiktiga målet för trafiksäkerhet inom transportpolitiken och det som huvudparten av trafiksäkerhetsarbetet i landet är inriktat på. Etappmålet som regeringen har fastställt är att år 2007 ska antalet dödade i trafiken vara halverat utifrån den nivå som var 1998, det vill säga siffran för antalet dödade i trafiken skall ligga runt 270. Under 2001 dog knappt 600 personer i trafiken i Sverige och det innebär att antalet ökat något under de senaste åren efter det att etappmålet formulerats av riksdagen.

Var sker olyckorna och varför?

Vägtrafikanter

Diagram 7 Polisrapporterade olyckor i Södermanlands län, 1994-2000



Källa: Vägverket Region Mälardalen

I olyckorna med allvarlig utgång under åren 1994-2001 skedde cirka 40% i olycka med motorfordon-motorfordon, de flesta vid möte. Cirka 30% av olyckorna var singelolyckor och 20% motorfordon-oskyddad trafikant.

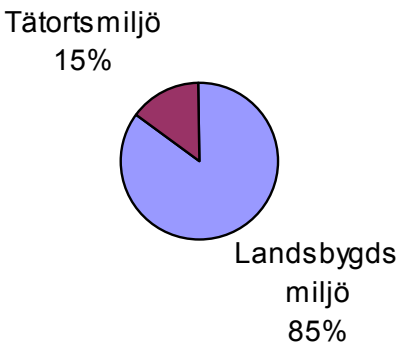
Under år 2001 dog 28 personer totalt i trafiken i Södermanlands län. Detta var en stor ökning från tidigare år vilket innebar att serien av år med minskat antal döda brutits. Bakom siffran för dödsfall under 2001 ligger några få olyckor med ett antal offer vid varje olycka och med stora konsekvenser vad gäller liv. Totalt skadades 78 personer svårt under samma år.

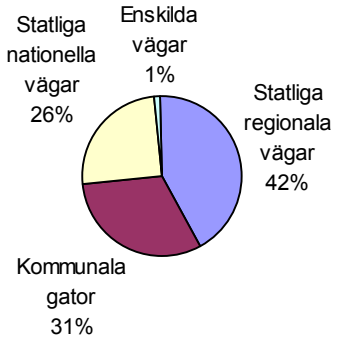
Av totalt antal dödade i Sverige under 2001, 583 personer, var den enskilt största trafikantgruppen personbilsförare, 45%. Av dessa var cirka 84% män. Generellt sett i riket är det fler män än kvinnor som förolyckas oavsett trafikantgrupp, 74% av det totala antalet är män.[19]

Genom att studera statistik över var dödsfall och svåra skador inträffat i transportsystemet i regionen går det att få fram en bild av var i vägsystemet olyckorna sker och vilka vägmiljöer som har störst problem.

[19] SIKA, *Kommunikationer Nr 2-3 2002*

Diagram 8 och 9 Andelen av olyckor på statliga vägnätet uppdelat på olika vägmiljöer och antalet dödade och svårt skadade på olika vägnät i regionen 1994-2000.

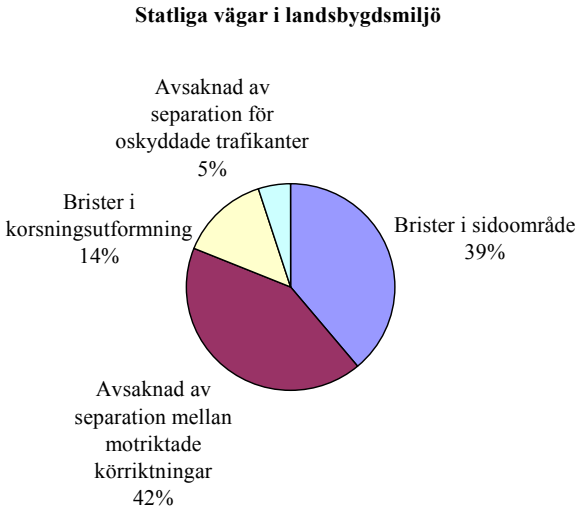


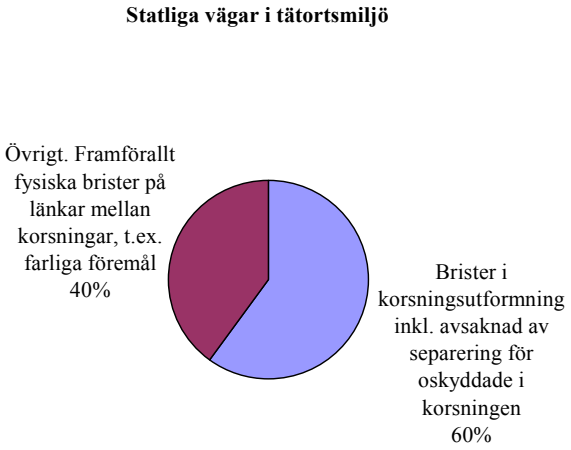


Källa: Vägverket Region Mälardalen

Fördelningen av de brister i vägmiljön som kan antas ha varit huvudorsak till de inträffade dödsfallen och svåra skadefallen skiljer sig mellan landsbygds- och tätortsmiljö.

Diagram 10 och 11 Brister i vägmiljön som antas ha varit huvudorsak till de inträffade dödsfallen och svåra skadefallen, 1994-2000 i Region Mälardalen.



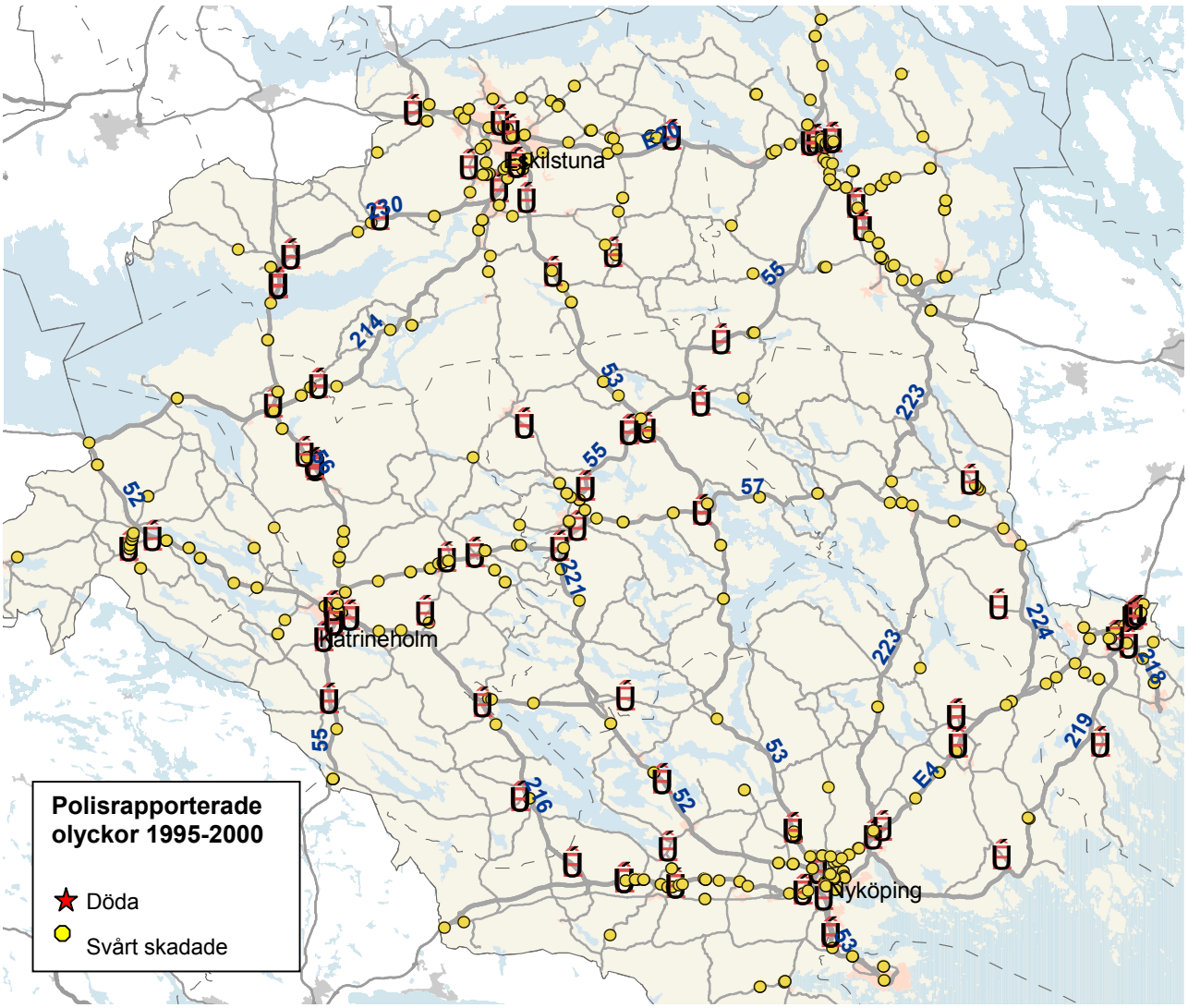


Vägverket Region Mälardalen som gjort dessa studier av olyckorna har kommit fram till följande slutsatser om bristerna i vägtransportsystemet.

- På det statliga vägnätet sker merparten (85%) av olyckorna med allvarliga påföljder i landsbygdsmiljö.
- Huvuddelen (81%) av olyckorna i landsbygdsmiljö kan antas bero på avsaknad av separation mellan motriktade körriktningar och brister i sidoområden.
- För tätortsolyckorna kan 60% av olyckorna på det statliga vägnätet antas bero på brister i korsningsutformning.
- På tätortsvägnätet finns mycket stora konfliktproblem mellan motorfordon och oskyddade trafikanter. Stor del av tätortstrafiken finns på kommunala vägar och gator och behovet av åtgärder för att trafiksäkra de korsningspunkter där framförallt oskyddade trafikanter och motorfordon möts är stort.

Det är viktigt att få en bild av var olyckorna sker rent geografiskt och Vägverket gör kontinuerligt kartredovisningar över platserna som olyckorna sker på. Det finns ett mörkertal i olycksrapporteringen, men det gäller främst för olyckor med lindriga skador och olyckor utan personskador, vid dödsfall är rapporteringen fullständig och för svårt skadade så gott som total.

Karta 14 Kartan visar var i länet olyckorna med dödsfall och svårt skadade inträffade mellan 1995 och 2000, observera: exklusive viltolyckor.

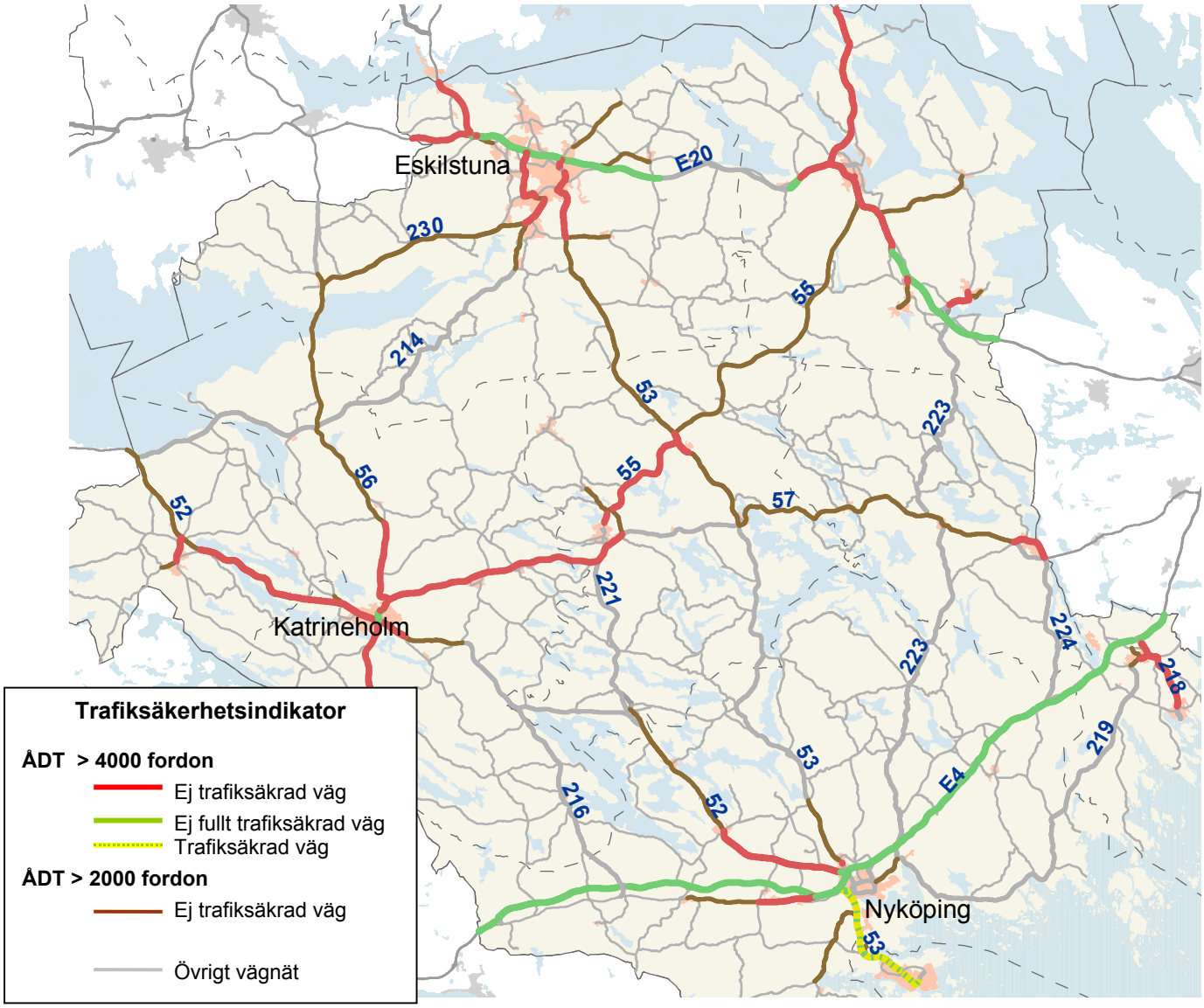


Källa: Vägverket Region Mälardalen

Trafiksäkerhetsbrister på länets vägar

Vägverket i regionen har tagit fram ett material som visar vilka vägar i länet som har trafiksäkerhetsbrister med behov av åtgärder. För vägarna med flöden över 4 000 fordon handlar åtgärderna om att sätta upp ett separerande vajerräcke så att mötesolyckorna förhindras. På vägar med högre flöden är det just i krockvåldet mellan mötande som de flesta olyckorna med allvarliga följder sker. För vägar med trafikflöden mellan 2 000 och 4 000 fordon sker trafiksäkring främst genom att rensa i vägens sidoområden för att ta bort till exempel stenar, träd, stolpar och andra hårda föremål som orsakar stor skada vid påkörning.

Karta 15 Vägverkets indikator på vägar med trafiksäkerhetsbrister i länet



Källa Vägverket Region Mälardalen.

Totalt sett finns störst potential att få ner antalet olyckor med allvarlig utgång bland trafikanterna själva. Det vill säga i ökad bilbältesanvändning, i minskning av rattonyktra bilförare och i ökning av antal cyklister med cykelhjälm. Detta gäller generellt i hela landet.

Strategiska val för transportsystemen som innebär säkrare trafik är bland annat för vägarna mitträcke som separerar mötande fordon och för gång- och cykeltrafikanter separata banor, vilket i första hand ger ökad trygghet. Viktigast för oskyddade trafikanter är reglerade alternativt planskilda korsningspunkter.

För att uppnå störst effekt skall enligt Vägverket Region Mälardalen följande prioritetsordning gälla på landsbygdsvägar: sidoområden 57,5%, separering av körriktningar 15%, korsningsåtgärder 15%, åtgärder för oskyddade trafikanter 10%, trygghetsskapande åtgärder (gång- och cykelseparering) 2,5%.

Olyckor för övriga trafikanter

Studier visar att det är i korsningar och konfliktpunkter där motorfordon och **oskyddad trafikant** möts och inte i samma utsträckning längs vägsträckor som olyckorna sker. Många medborgare önskar separata gång- och cykelvägar och det beror mycket på att det är en trygghetsaspekt som innebär högre känsla av säkerhet som oskyddad trafikant.

Från och med mitten av 90-talet stabiliserades nivån på olyckor med dödade och svårt skadade inom **järnvägstrafiken** i Sverige. Den har sedan dess legat på cirka 60 dödade och svårt skadade per år.

Av de 107 personer som omkom inom **luftfarten** i Sverige år 1999 förolyckades 72% inom privatflyget och 25% inom bruksflyget.

Antalet förlista svenskregistrerade **fartyg** på svenskt vatten har legat på mellan 2 och 6 fartyg under hela 90-talet med undantag för 10 stycken år 1990 och 11 stycken år 1994. Få av dessa olyckor har lett till personskador eller dödsfall. Antalet omkomna i olyckor med fritidsbåtar steg fram till början av 90-talet och har därefter minskat. Huvuddelen av olyckorna sker på sommaren och nästan 35% av de omkomna förolyckas i skärgården, cirka 15% vid kust och i öppet hav.

Slutsatser för en säker trafik

- Etappmålet för trafiksäkerhet på väg med minskat antal döda är tydligt och visar på en hög ambition. I dagsläget fokuseras mycket på att bygga bort de största riskerna i vägsystemet. Genom att undvika direkt möte mellan fordon på mer trafikerade vägar minskar den enskilt största risken att dödas i en krock. Därför är det strategiskt att på alla landsvägar med flöden över 4 000 fordon sätta upp mitträcke. På vägar med mindre flöden är insatser som att rensa sidoområden från tillexempel stenar, träd och skyltar viktiga för att minska krockvåldet vid avåkning.
- De största riskerna för oskyddade trafikanter att förolyckas är i korsningspunkter där fordonstrafik och oskyddade möts. Att åtgärda sådana punkter är mest trafiksäkerhetseffektivt i tätorter, där de olika trafikantgrupperna förekommer i hög grad. Korsningarna bör åtgärdas så att det blir tydligt för alla hur mötet ska ske utan att leda till allvarliga incidenter.

Ett jämställt transportsystem

Nationellt mål: *Ett jämställt transportsystem, där transportsystemet är utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män skall ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar skall tillmätas samma vikt.*

Bakgrunden till att detta nya delmål tillkommit är att regeringen i propositionen 2001/02:20, ”Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem”, uppmärksammat att det finns markanta skillnader mellan kvinnors och mäns förutsättningar och villkor. Det är viktigt att skillnader mellan kvinnors och mäns transportbehov beaktas och att möjligheterna att påverka transportsystemens utformning är rättvisa och att kvinnors och mäns värderingar tillmäts samma vikt. Därmed är det tydligt att delmålet innehåller två olika delar, dels den som berör själva resandet och transportsystemens utformning dels den som handlar om hur fördelningen är bland dem som arbetar med och beslutar om kommunikationer och utformningen av transportsystemen.

SIKA har nyligen tagit fram en rapport med förslag till etappmål för jämställt transportsystem, rapport 2002:5. Mycket i den följande texten kommer från den rapporten.

Kvinnors och mäns resande – hur skiljer det sig?

Kvinnors och mäns resmönster skiljer sig åt. Resmönstren är ett resultat av kvinnors och mäns olika vardagsliv, normer och värderingar men också av hur den fysiska strukturen kommit att utformas. Männen gör fler resor, reser längre sträckor och använder mer tid till resor än kvinnor. Män kör mer bil än kvinnor och kvinnor reser oftare kollektivt än män.

Kvinnors och mäns olika villkor och olika förhållanden till förvärvsarbete och konsumtion skapar olika resbehov. Av stor betydelse för resandet är alltså hur kvinnors och mäns vardagsliv är uppbyggt. Generellt sett så finns kvinnornas arbetsplats närmare hemmet än männens och kvinnorna är fortfarande huvudansvariga för hemmet vilket medför fler ärenden per huvudresa och kvinnors resmönster blir mer zickzackformat än männens som är mer rakt mellan olika målpunkter.

Under senare tid har statistiken visat att skillnaderna i kvinnors och mäns resande minskar och SIKA spår en fortsatt utveckling där skillnaderna i resande mindre härrör till kön och mer till andra faktorer i kvinnors och mäns liv. Det handlar till exempel om utbildningsnivå, inkomst och ålder.

En viktig aspekt bland de skillnader som finns i resmönster och i hur könsfördelningen bland planerande och beslutsfattande traditionellt sett har varit är att kvinnor, som använder kollektivtrafiken mer än män, ändå inte varit de som utformat den. Kvinnor har också ofta andra arbetstider än den traditionella åttatimmars dagen och ska dessutom hämta barn, göra serviceärenden och utföra allt detta med kollektivtrafik som utformats med tider som passar 8 till 5 jobb och raka resor mellan arbetsplats och bostadsområde.

Mot den bakgrundsbilden kan alltså konstateras att de kollektiva kommunikationerna är otillräckliga för kvinnor och deras krav på möjligheter att resa effektivt. Kvinnor är också mer utsatta och känner sig oftare otrygga i det offentliga rummet. Hög tillförlitlighet i kollektivtrafiken, men också enkla åtgärder som upplysta hållplatser och tunnelpassager har därför stor betydelse.

Att arbeta inom transportsektorn

En viktig aspekt på transportsystemet från jämställdhetssynpunkt är hur transportsektorn fungerar som arbetsplats för kvinnor och män. I detta ingår att identifiera eventuella hinder som kvinnor upplever med förvärvsarbete inom transportbranschen. Det kan förekomma hinder inom branschen såväl som inom samhället i övrigt. Det har visat sig i en rapport från NUTEK[20], att jämställdhet är positivt för företagens produktivitet och lönsamhet. Företag som har jämställda grupper av kvinnor och män inom olika utbildningskategorier når högre produktivitet och lönsamhet.

Bland myndigheterna inom transportsektorn fick trafikverken med flera under 1999 ett regeringsuppdrag att redovisa hur könsfördelningen inom myndigheten då såg ut. Siffrorna som följer är från år 2000 och med reservation för att de kan ha ändrats redovisas de här. Fördelningen som redovisades av Vägverket var att 22% av samtliga anställda var kvinnor. Det är dock stor variation mellan olika ålderskategorier och bland de anställda under 40 år var fördelningen mer jämn. Banverket redovisade att kvinnorna utgjorde 18% av det totala antalet anställda år 2000. Bland kollektivtrafikoperatörerna var cirka 30 % anställda kvinnor där det dock var stor skillnad på tjänster. Kvinnorna var till stor andel anställda för skötsel av catering, biljettbokning, kundmottagning, lokalvård och ekonomisk administration. SJs siffror är väldigt lika kollektivoperatörernas i övrigt det vill säga att cirka 30 % av samtliga anställda var kvinnor, men att det är stor skillnad på tjänster. SJ redovisar också att det i ledningen fanns 25% kvinnor.

Övergripande siffror för samtliga statliga trafikverk inklusive SIKA visar att en betydligt lägre andel kvinnor, 18% än män 82%, arbetar som chef eller i någon typ av ledningsbefattning. Vid totala andelen av de anställda är skillnaderna; kvinnor: 26%, män: 74%[21]

Förslag på etappmål

SIKA har på nationell nivå gjort förslag till etappmål för delmålet Ett jämställt transportsystem. Etappmålen rör följande delar:

- Tryggare transportsystem
- Jämnare könsfördelning i transportmyndigheterna
- Jämställdhetsanalys vid större åtgärder
- Systematisk genomgång av underlag och beslut – jämställdhetsrevision
- Mer forskning om manliga och kvinnliga perspektivet
- Fler kvinnliga forskare inom transportforskningsområdet
- Utbildning och information på verk och myndigheter

Dessa föreslagna etappmål kommer att vidare behandlas av regering och riksdag.

[20] Nutek, Jämställdhet och lönsamhet, R1999:19

[21] *Riksdagens utredningstjänst Dnr 2001:517, 2001-03-20*

Vad händer i länet?

Detta är som tidigare påpekats ett nytt delmål och arbetet är ännu i sin linda. I ett samarbetsprojekt mellan länsstyrelserna och trafikverken i Mälarregionen har arbetsgrupper bildats vars syfte är att dels hämta in kunskapsunderlag om kvinnors och mäns resande, dels söka effektsamband mellan åtgärder i tranportsystemet och kvinnors och mäns olika sätt att resa. Syftet är att med kartläggningen till grund sätta upp mål för att förändra där det anses önskvärt och att sedan följa upp och verkligen genomföra de förändringar som anses krävas för att länets och regionens transportsystem ska vara jämställt. Arbetet pågår och fortsätter under 2003.

Slutsatser för ett jämställt transportsystem

- Förbättrade kunskaper och fördjupad forskning krävs för att bygga upp en god bild av hur transportsystemen kan anpassas efter kvinnors och mäns behov. Kunskapen bör sedan ligga till grund för att mål formuleras och följs upp kontinuerligt.
- Genom att uppmärksamma könsfördelningen i sammanhang där planering av transportsystem sker kan ett mer jämställt transportplanerande nås. Ett steg mot ökad jämställdhet är också att särskilt titta på om båda kön ges samma möjlighet att nå positioner med inflytande över beslut som fattas.

En god miljö

Nationellt mål: *Transportsystemets utformning och funktion skall anpassas till krav på en god och hälsosam livsmiljö för alla, där natur- och kulturmiljö skyddas mot skador. En god hushållning med mark, vatten, energi och andra naturresurser skall främjas.*

Detta transportpolitiska delmål knyter an till ett antal övriga propositioner och regeringsskrivningar, bland annat till Energipropositionen, *Samverkan för en trygg, effektiv och miljövänlig energiförsörjning,* proposition 2001/02:143, Folkhälsomålen som finns redovisade i den kommande proppen hösten 2002, Naturvårdspolitiken, regeringens skrivelse *En samlad naturvårdspolitik,* 2001/02:173 och inte minst *Nationell strategi för hållbar utveckling*.

I Regeringens proposition 2001/02:20, ”Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem” anges att transportpolitiken bör bidra till att miljöpolitikens delmål nås. I regeringens proposition 1997/98:145 ”Svenska miljömål” har femton miljökvalitetsmål fastslagits. Dessa skall nås inom en generation.

Transporter och ekologisk hållbarhet

Transporter och infrastruktur har stor påverkan på miljön i flera aspekter. Den fysiska infrastrukturen har en direkt påverkan på mark och även vattenområden när den skall fram genom landskapet och kan bland annat innebära att barriärer i landskapet skapas.

Användandet av transportsystemen, resandet har stor påverkan på luft, mark och vatten då det åtgår energi och genererar utsläpp av olika ämnen som är skadliga för miljön. Transportsektorn är den enskilda sektor som har störst utsläppsmängder totalt sett. Utsläppen påverkar både människors och djurs hälsa, naturen och kulturföremål och byggnader.

Regeringen har sedan 1997 och beslutet om de femton miljökvalitetsmålen, årligen redovisat för riksdagen hur arbetet med att nå en ekologiskt hållbar utveckling framskridit. Regeringen har i sin skrivelse 2001/02:172, *Nationell strategi för hållbar utveckling* fastslagit att hållbar utveckling är det övergripande målet för regeringens politik och att utöver ekologisk hållbarhet innefattas social och ekonomisk hållbarhet. De tre aspekterna är beroende av varandra och måste vägas samman på ett balanserat sätt för att målet om en hållbar utveckling skall uppnås.

Transporternas påverkan på miljön utifrån miljökvalitetsmålen

Transportsystemen och miljökvalitetsmålen har många berörings- och konfliktpunkter. Nedan följer ett antal av miljömålen, de som kan anses ha störst anknytning till transporterna och infrastrukturen i Södermanlands län. En del av dessa miljökvalitetsmål är särskilt prioriterade i länet.

För att ge en bild av de många olika aspekterna där transportsystemen påverkar miljön och hur miljökvalitetsmålen tar upp de dessa aspekterna visas följande tabell. Texten för varje miljökvalitetsmål beskriver hur den särskilda aspekten påverkas av transportsystemen.

Tabell 9 Transportinfrastrukturen och dess användandes påverkan på miljökvalitetsmålen

Mål	Transporternas fysiska påverkan	Transportsystemens påverkan
God bebyggd miljö	X	X
Levande skogar	X	X
Ett rikt odlingslandskap	X	X
Frisk luft		X
Myllrande våtmarker	X	X
Skyddande ozonskikt		X
Begränsad klimatpåverkan		X
Ingen övergödning		X
Endast naturlig försurning		X
Grundvatten av god kvalitet	X	X
Giftfri miljö		X
Hav i balans och en levande skärgård	X	X

Transportsektorns största påverkan på marken handlar om att mark- och vattenområden tas i anspråk vid anläggning av infrastruktur. Vissa marktyper och vattenområden är mer känsliga och värdefulla ur resurssynpunkt än andra och kunskapen härom är viktig vid planering och anläggande av olika exploateringar. Några av de nationella miljökvalitetsmålen tar upp aspekter på planering och nyttjande av mark, vatten och olika naturtyper som är särskilt känsliga för fysisk påverkan och bör så långt möjligt skyddas från intrång. En annan aspekt som kan anses utgå från markanvändningen är att samhällsplaneringen i stort, bebyggelse och infrastrukturell planering, är samordnad för att nå ett långsiktigt hållbart samhälle med en livsmiljö som gör att transportsystemens negativa påverkan på människors hälsa begränsas.

Användandet av transporter är den största enskilda sektorn som ger upphov till utsläpp av olika förorenande ämnen som har skadlig inverkan på såväl natur, djur och människors hälsa. Våra resmönster med fordonsval och ressätt påverkar miljön påtagligt.

God bebyggd miljö (prioriterat mål i länet)

Nationellt mål: *Städer, tätorter och annan bebyggd miljö ska utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en lokalt och globalt god miljö. Natur- och kulturvärden ska tas tillvara och utvecklas. Byggnader och anläggningar ska lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt och så att en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas. Inriktningen är att miljökvalitetsmålet ska nås inom en generation.*

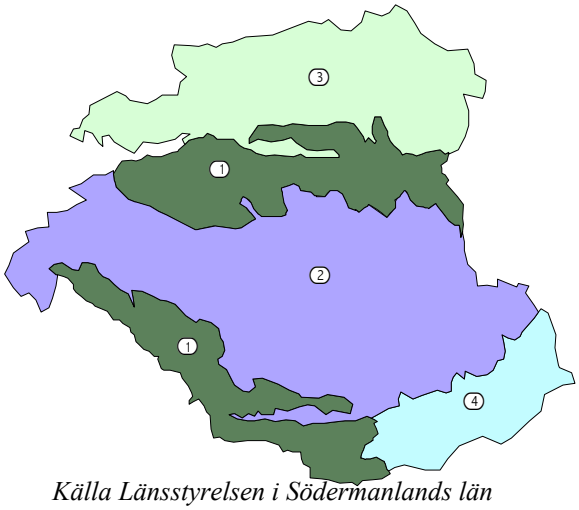
Målet är brett och består av 8 olika delmål med olika aspekter på samhällsbyggande.

I delen om **planering av transportsystem** har en av länets 9 kommuner, Eskilstuna, tagit fram en MaTS, miljöanpassade transporter, som är ett program med strategier och åtgärder för att skapa en god och hälsosam miljö utifrån transportsystemen i kommunen.

För att nå målet med att skapa en god och hälsosam livsmiljö har kommunerna i sin översiktsplanering verktyg och möjligheter att med planering av boendeområden, trafik och gröna ytor utforma en god livsmiljö i tätorterna och på landsbygden.

Vid planering av större kommunikationsstråk som tar nya markområden i anspråk är det viktigt att försöka anpassa sträckningen till landskapet och den mark som anläggs. Det sörmländska landskapet är omväxlande och rikt på värdefulla natur- och kulturmiljöer. En indelning i landskapstyper kan vara följande fyra naturgeografiska områden.

Karta 16 Indelning av länet i naturgeografiska områden.



Källa Länsstyrelsen i Södermanlands län

1. **Mårdarnas skogsområden** innehåller såväl skyddsvärda naturobjekt som stora obetydligt påverkade områden. Nya vägar och järnvägar i dessa områden kan bl.a. innebära att områdena splittras upp med nya barriärer. Dessa områden var också bosättningsområden för tidiga stenålderskulturer.
2. Den mellersta delen av länet upptas av **sjöplatån** som karaktäriseras av sprickdalar med en rikedom av sjöar och en småbruten växlande terräng. Stora krav på anpassning ställs på väg- och järnvägsprojekt i detta landskap. I detta karakteristiska, omväxlande, småskaliga landskap återfinns de för Södermanland så typiska herrgårdarna, men också välbevarade mindre byar och ensamgårdar. Området präglas i hög grad av sin bosättning från järnålder, som manifesteras av de talrika järnåldersgravfälten. Det är svårt att passa in storskaliga infrastrukturprojekt i det småskaliga landskapet utan att karaktär och värden går förlorade.
3. Förkastningar avgränsar **Mälar-Hjälmarbygden** från sjöplatån i söder. Koncentrationer av moränryggar kännetecknar vissa delar. Slättområden finns i norra och västra delen. Slättområdena i den västra delen övergår i ett mosaikartat landskap mot öster där öppen jordbruksmark omväxlar med skogspartier och moränryggar. Slättområdena är till stora delar centrala bygder från tidigare epoker med en stor mängd fornminnen. Den större skalan i slättbygderna gör dock att konflikten med själva landskapet här är mindre.
4. Betydande delar av **skärgården med kustlandskapet** har i stor utsträckning förblivit oexploaterade. Här finns relativt orörda skogsområden av bl a stor betydelse för hotade fågelarter. Dalgångar och de inre delarna av kustområdet kännetecknas oftast av ett småbrutet kulturlandskap känsligt för större ingrepp.

Trafikbuller upplevs ofta som det största lokala hälsomiljöproblemet i tätorter. Buller kan göra det svårt att uppfatta tal och medför irritation, sömnproblem och effekter på hjärt- och kärlsystemet. Uppskattningsvis är det ett 50-tal fastigheter i länet som är utsatta för buller i sin livsmiljö från trafik på det statliga vägnätet. Problemet i tätorter längs det kommunala vägnätet är mycket större.

Riksdagen har antagit ett etappmål för buller. Bullernivåer som överstiger 55 dBA inomhus och 65 dBA utomhus skall enligt det nationella etappmålet åtgärdas och senast 2010 skall alla fastigheter vara åtgärdade. Åtgärder för problemet kan till exempel vara byte av fönster (tätorter) eller uppsättning av bullerplank (landsbygd).

Levande skogar

Nationellt mål: *Skogens och skogsmarkens värde för biologisk produktion ska skyddas samtidigt som den biologiska mångfalden bevaras samt kulturmiljövärden och sociala värden värnas.*

Både produktionen och den biologiska mångfalden i skogen påverkas av luftföroreningar och klimat. Sedan decennier faller stora mängder försurande ämnen och atmosfäriskt kväve ner över skogen. Vi kan inte med säkerhet bedöma vilka konsekvenserna blir om den höga tillförseln fortsätter. Ännu svårare är det att förutspå effekterna av eventuella klimatförändringar.

Genom intrång i skogsmark kan känsliga biotoper i skogsmiljöer skadas och skogsområden splittras. Därmed kan djurens rörelsemönster påverkas.

Ett rikt odlingslandskap

Nationellt mål: *Odlingslandskapets och jordbruksmarkens värde för biologisk produktion och livsmedelsproduktion ska skyddas samtidigt som den biologiska mångfalden och kulturmiljövärdena bevaras och stärks.*

Södermanland är herrgårdarnas, ekhagarnas och alléernas landskap. Här och var påminns man om den gamla bondehushållningen och att odlingslandskapet skapats under flera tusen års brukande. Det är viktigt att berörda brukare och allmänheten har god kunskap om varför vi ska bevara den biologiska mångfalden och kulturmiljöerna i odlingslandskapet, samt om vilka åtgärder som krävs.

Infrastruktur påverkar odlingsområden genom intrång och uppsplittring av sammanhållen mark. Även nedfall påverkar och skadar känsliga odlingsmiljöer.

Myllrande våtmarker

Nationellt mål: *Våtmarkernas ekologiska och vattenhushållande funktion i landskapet ska bibehållas och värdefulla våtmarker bevaras för framtiden.*

Våtmarksområden är värdefulla och behöver skyddas. De skadas bland annat av övergödning och försurning. Genom intrång i våtmarker hotas livsmiljön genom att bland annat de hydrologiska förhållandena ändras. Vid anläggning av ny infrastruktur bör våtmarksområden tas särskild hänsyn till.

Skyddande ozonskikt

Nationellt mål: *Ozonskiktet ska utvecklas så att det långsiktigt ger skydd mot skadlig UV-strålning.*

Utsläppen av partiklar, kväveoxider och vattenånga från flygplan som flyger på hög höjd, samt halten av växthusgaser i atmosfären är exempel på faktorer som minskar ozonskiktets tjocklek.

Begränsad klimatpåverkan (nationellt prioriterat)

Nationellt mål: *Halten av växthusgaser i atmosfären ska i enlighet med FN:s ramkonvention för klimatförändringar stabiliseras på en nivå som innebär att människans påverkan på klimatsystemet inte blir farlig. Målet ska uppnås på ett sådant sätt och i en sådan takt att den biologiska mångfalden bevaras, livsmedelsproduktionen säkerställs och andra mål för hållbar utveckling inte äventyras. Sverige har tillsammans med andra länder ett ansvar för att det globala målet kan uppnås.*

Förbränning av fossila bränslen svarar för det största bidraget till växthuseffekten. Andelen förnybara energislag (vattenkraft, solenergi, vindkraft, träbränsle och bilgas) i Sveriges energiförsörjning har ökat samtidigt som energianvändningen effektiviserats. Utsläppen av koldioxid från transporter fortsätter däremot att öka. Koldioxidutsläppen varierar efter konjunkturer, tillgång på vattenkraft och vädret.

En schablonmässig beräkning visar att resande med personbil genererar ett koldioxidutsläpp som är upp mot 10 gånger så stort per person jämfört med resande i buss.[22] Betydande variabler är antal personer per fordon och vilken typ av körning som avses, landsbygd eller tätort.

Frisk luft

Nationellt mål: *Luften ska vara så ren att människors hälsa samt djur, växter och kulturvärden inte skadas.*

Luftföroreningar är orsaken till många negativa effekter på hälsan, som luftrörsbesvär, cancer, allergier och orsakar även dödsfall. Skogsträd och jordbruksgrödor skadas av luftföroreningar och nedbrytningen av olika material påskyndas.

Länets boendestruktur med stort andel boende i mindre orter och på landsbygden innebär relativt högt bilinnehav, 464 bilar/1 000 invånare jämfört med riket, 451 bilar/1 000 invånare. Det finns i länet inga stora tätorter med betydande luftkvalitetsproblem utan föroreningarna är spridda över hela länet.

Mätningar visar att utsläpp av förorenande ämnen vid transporter såsom kolväten, svaveldioxid, kväveoxider och partiklar är mellan fyra och sex gånger större per person vid resa i personbil jämfört med buss, (beroende på antalet personer i fordonet och om det är landsvägs alternativt tätortskörning).[21]

[22] Vägverket Region Mälardalen

Ingen övergödning (prioriterat i länet)

Nationellt mål: *Halterna av gödande ämnen i mark och vatten ska inte ha någon negativ inverkan på människors hälsa, förutsättningarna för biologisk mångfald eller möjligheterna till allsidig användning av mark och vatten.*

Övergödning orsakas av höga halter av närsalterna kväve och fosfor. Kväveoxiderna härstammar till stor del från vägtrafiken.

Endast naturlig försurning

Nationellt mål: *De försurande effekterna av nedfall och markanvändning ska underskrida gränsen för vad mark och vatten tål. Nedfallet av försurande ämnen ska heller inte öka korrosionshastigheten i tekniska material eller kulturföremål och byggnader.*

Försurningen påverkar växter och djur, främst i sjöar och vattendrag. Skogen kan också bli känsligare för klimatpåverkan, sjukdomar och insektsangrepp. Försurningen medför även vittring av byggnader och material. Människans hälsa kan också påverkas.

Utsläpp av svaveldioxid och kväveoxider utgör den största bidragande orsaken till försurningen. Försurningen orsakas bland annat av nedfall av försurande luftföroreningar genom utsläpp från transporter.

Giftfri miljö (prioriterat i länet)

Nationellt mål: *Miljön ska vara fri från ämnen och metaller som skapats i eller utvunnits av samhället och som kan hota människors hälsa eller den biologiska mångfalden.*

PAH är polyaromatiska kolväten, dessa är cancerogena och påverkar också vattenlevande organismer i stor utsträckning. Den största källan till PAH-utspridning är från däckslitaget på våra vägar. PAH finns i de mjukgörande oljor som ingår i däcken. Rester från bland annat däck har i undersökningar visat sig stå för en stor del av utsläppen av PAH.

Även vägsalter som sprids vid vinterväghållningen innebär negativ påverkan på mark och vatten i anslutning till vägar.

Grundvatten av god kvalitet

Nationellt mål: *Grundvattnet ska ge en säker och hållbar dricksvattenförsörjning samt bidra till en god livsmiljö för växter och djur i sjöar och vattendrag. Inriktningen är att miljökvalitetsmålet ska nås inom en generation*

Sverige har jämförelsevis gott om vatten. Urbaniseringen, liksom koncentrationen av fritidsbebyggelse till vissa kustområden kombinerat med väderförhållanden, gör att grundvattnet inte alltid finns i tillräcklig mängd där det behövs.

Vatten-, livsmedels- och energiförsörjning, anläggningsverksamhet och transporter påverkar grundvattnet. Under de senaste decennierna har användningen av vägsalt (natriumklorid) vintertid medfört den största påtagliga förändringen i grundvattnets kvalitet. Saltet orsakar korrosion bland annat på vattenledningar.

Hav i balans och en levande skärgård (prioriterat i länet)

Nationellt mål: *Västerhavet och Östersjön skall ha en långsiktigt hållbar produktionsförmåga och den biologiska mångfalden skall bevaras. Kust och skärgård skall ha en hög grad av biologisk mångfald, upplevelsevärden samt natur- och kulturvärden. Näringar, rekreation och annat nyttjande av hav, kust och skärgård bedrivs så att en hållbar utveckling främjas. Särskilt värdefulla områden skall skyddas mot ingrepp och andra störningar.*

Miljöproblemen i kust- och havsområden orsakas av övergödning, miljögifter och överfiske, vilka leder till störningar av den biologiska mångfalden och den marina miljöns produktionsförmåga. Kustnära ekosystem hotas dessutom av fysisk påverkan från exempelvis bebyggelse, effekter av fartygs- och småbåtstrafik och vissa fiskemetoder. Alla dessa verksamheter kan störa bottenlevande djur- och växtsamhällen. De grunda bottnarna är särskilt betydelsefulla som rekryteringslokaler för fisk.

Sjöfarten orsakar miljöproblem dels genom utsläpp av försurande ämnen till luft och dels genom utsläpp av olja och kemikalier till vatten.

När det gäller utsläppen av försurande ämnen står sjöfarten för cirka 9% av det totala utsläppet av svaveldioxid och 7% av kväveoxidutsläppen i Sverige och bidrar därför förhållandevis mycket till försurningen.[23]

Slutsatser för en god miljö

- Det är viktigt att samordna planeringen av infrastruktur och trafik med bebyggelseplanering på olika nivåer. Att ha en god planering för markanvändningen innebär också större möjlighet att undvika intrång i värdefulla kultur- och naturområden.
- Det utpekade etappmålet med buller är viktigt att nå. Buller har stor påverkan på enskilda personer och med den prognostiserade ökningen av trafikarbete är det extra viktigt att så snart möjligt åtgärda de fastigheter som är särskilt utsatta.
- Gemensamt för alla miljökvalitetsmål är att åtgärder som bidrar till ett minskat resande med utsläppsgivande färdmedel, till exempel personbil, bidrar till ökad måluppfyllelse för de delmål som har koppling till användandet av transportsystemen. Att öka resande med cykel och gående på korta sträckor inom tätorter bidrar i hög utsträckning till bättre luft och mindre negativ påverkan på vatten och mark. För kommuner kan det handla om att ta fram MaTs-program med åtgärder anpassade till platsen och med attitydpåverkan som viktig faktor.
- På nationell och internationell nivå kan mycket göras inom produktionssektorn för att finna nya bränslen med mindre påverkan på miljön och energieffektivare fordon.
- Ökningen av resande med kollektiva färdmedel, främst på halvlånga men också på längre sträckor är en annan stor påverkansfaktor för andelen utsläpp av hälso- och miljöskadliga föroreningar. Kollektivtrafikbolagen och deras samarbete med planerande myndigheter både vad gäller sträckningar och betalningssystem och taxor är viktiga för att öka resandet med buss och tåg.

[23] Naturvårdsverkets rapport 5000 ”Bara naturlig försurning”

Utgivna rapporter under 2001:

Nr utgivare	Titel	Ansvarig
1	Redovisning av kemikalietillsynsprojekt	Anette Gillström

Utgivna rapporter under 2002:

Nr utgivare	Titel	Ansvarig
1	Miljömål för Södermanlands län	Anders Jansson Carina Lundgren

Länsstyrelsen	**Ansvarig utgivare**	**År 2002**
611 86 Nyköping Tel växeln: 0155-26 40 00 E-post: lansstyrelsen@d.lst.se	**Carina Jönhill** **Lars Wogel**	**Nr 2**