



Plats och tid: Fullriggaren, Kommunhuset Strömsvik, 2025-10-29, 08:15:00

- Upprop
- Val av protokollsjusterare

Sammanträdet inleds med följande föredragningar:

Carina Magnusson, *HR-chef kl. 8:15*

- Personalfrågor (information KS-AU)
- HME-enkät
- Vakansprövning 2025

Sven Stengard, *ekonomichef kl. 8:45*

- Ekonomisk uppföljning

Maria Feltborn, *verksamhetschef AME kl. 9:00*

- Statistik arbetslöshet
- Lägesrapport för AME

Elin Asklöf, *renhållningschef kl. 9:30*

- Information om mätning av företagsbesök på Återvinningscentralen

Sven-Inge Arnell, *tf. samhällsbyggnadschef kl. 9:45*

- Simhallen i Gusum
- Aktuella frågor och projekt

Kristina Lohman, *kommundirektör kl. 10:15*

- Kommundirektörens information

Nr	Dnr	Ärende	Anmärkning
1	KLK.2025.4	Vakansprövning 2025	
2	KLK.2025.3	Ekonomisk uppföljning	
3	KLK.2025.84	Omställningsstöd och pension för förtroendevalda (OPF-KR25)	
4	KLK.2025.96	Julgåva 2025	
5	KS-SHB.2025.50	Handlingsplan för bostadsförsörjning	
6	KS-SHB.2025.171	Begäran om yttrande gällande försöksverksamhet med längre fordonståg	
7	KS-SHB.2025.144	Remissvar: länstransportplan för Östergötland 2026-2037	
8	KS-SHB.2025.2	Parkeringsavgifter 2025 för hyrda parkeringsplatser i Fyrudden samt uppdrag om boendeparkering	
9	Nämnd.2025.1	Information till kommunstyrelsens arbetsutskott	



NrParagrafNrLittera

ÄrendeNr Kod Fastighet

ProtokollBeskrivning

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

Ärendebeskrivning

Beslutet skickas till

Beslutsmottagare

Akten

Justerare

.....

.....



NrParagrafNrLittera

ÄrendeNr Kod Fastighet

ProtokollBeskrivning

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

Ärendebeskrivning

Beslutet skickas till

Beslutsmottagare

Akten

Justerare

.....

.....



NrParagrafNrLittera

ÄrendeNr Kod Fastighet

ProtokollBeskrivning

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

Ärendebeskrivning

Beslutet skickas till

Beslutsmottagare

Akten

Justerare

.....

.....



Tjänsteställe/Handläggare

Kommunledningskontoret

Carina Magnusson

HR-chef

Tel: 0123-191 59

E-post: carina.magnusson@valdemarsvik.se

Mottagare

Kommunstyrelsens arbetsutskott

Omställningsstöd och pension för förtroendevalda (OPF-KR25)

Förslag till beslut i kommunfullmäktige

Kommunfullmäktige beslutar att anta bestämmelser om omställningsstöd och pension för förtroendevalda (OPF-KR25) som ersätter tidigare OPF-KL18.

Ärendebeskrivning

Sedan 2014 benämns SKRs regelverk OPF – förslag till bestämmelser om omställningsstöd och pension för förtroendevalda. En bärande tanke med OPF är att bestämmelserna ska underlätta och möjliggöra för förtroendevald att förena arbetsliv och uppdrag och därmed har bestämmelserna i möjligaste mån anpassats till de pensions- och omställningsavtal som gäller för anställda inom kommuner, regioner och kommunalförbund

Anledningen till förändringen i OPF-KR25 är att det ska följa samma förutsättningar som för anställda. Det innebär att avsättningen höjs från nuvarande 4,5% till 6% i likhet med anställdas pensionsavtal.

Bifogat OPF-KR25

Beslutet skickas till

HR-chef

Akten

VALDEMARSVIKS KOMMUN

Kristina Lohman
Kommundirektör

Carina Magnusson
HR-chef

Förslag till bestämmelser om omställningsstöd, pension och familjeskydd för förtroendevalda (OPF-KR25)

Allmänt om bestämmelserna

OPF-KR25 innehåller omställningsstöd, pensionsbestämmelser samt familjeskydd för förtroendevalda som avses i 4 kap. 1 § kommunallagen. OPF-KR25 antas lokalt av fullmäktige inom kommun, region eller kommunalförbund.

OPF-KR25 indelas i fyra kapitel:

1. Inledande bestämmelser
 - Lokal pensionsmyndighet
 - Ändringar av och tillägg till bestämmelserna
2. Omställningsstöd
 - Aktiva omställningsinsatser
 - Ekonomiskt omställningsstöd
 - Förlängt ekonomiskt omställningsstöd
3. Pensionsbestämmelser
 - Avgiftsbestämd pensionsbehållning
 - Sjukpension
 - Efterlevandeskydd
4. Familjeskydd

Kapitel 1

Inledande bestämmelser

§ 1 Lokal pensionsmyndighet

I anslutning till att OPF-KR25 antas ska en lokal pensionsmyndighet utses. Pensionsmyndigheten har i uppgift att tolka och tillämpa bestämmelserna i OPF-KR25.

§ 2 Ändringar av och tillägg till bestämmelserna

Förtroendevald är skyldig att följa de ändringar av och de tillägg till dessa bestämmelser som kommunen, regionen eller kommunalförbundet från tid till annan beslutar.

Kapitel 2

Bestämmelser om omställningsstöd för förtroendevalda

§ 1 Tillämpningsområde m.m.

Bestämmelser om omställningsstöd gäller för förtroendevald som avses i 4 kap. 1 § kommunallagen och som fullgör uppdrag hos kommunen, regionen eller kommunalförbundet på heltid eller betydande del av heltid, med sammanlagt minst 40 procent av heltid.

Bestämmelserna gäller för förtroendevalda som tillträtt i samband med valet 2014 eller senare. Bestämmelserna gäller från samma tidpunkt även för förtroendevalda som i tidigare uppdrag inte omfattats av PBF, PRF-KL eller andra omställnings- och pensionsbestämmelser för förtroendevalda.

§ 2 Omställningsstöd

Omställningsstöd syftar till att under en begränsad tid underlätta övergången till arbetslivet när en förtroendevald lämnat sitt (sina) uppdrag. Omställningsstöd kan bestå av aktiva omställningsinsatser, ekonomiskt omställningsstöd och förlängt ekonomiskt omställningsstöd.

Omställningsstöd förutsätter att den förtroendevalde själv aktivt verkar för att få ett nytt arbete.

§ 3 Aktiva omställningsinsatser

Möjlighet till aktiva omställningsinsatser har förtroendevald som innehaft ett eller flera uppdrag och som lämnat sitt (sina) uppdrag efter minst fyra års sammanhängande uppdragstid och som inte uppnått motsvarande i 32 a § LAS angiven ålder när han eller hon lämnar sitt (sina) uppdrag.

Respektive kommun, region och kommunalförbund har att utifrån den förtroendevaldes individuella förutsättningar ta ställning till lämpliga aktiva omställningsinsatser samt vilken kostnadsram som ska gälla. De åtgärder som erbjuds kan exempelvis, som på arbetsmarknaden i övrigt, bestå av rådgivningsinsatser och kompletterande utbildning.

§ 4 Ekonomiskt omställningsstöd

Rätt till ekonomiskt omställningsstöd har förtroendevald som lämnat sitt (sina) uppdrag efter minst ett års sammanhängande uppdragstid.

För varje år i uppdraget utges ett ekonomiskt omställningsstöd om tre månader. Ekonomiskt omställningsstöd utges i högst tre år.

Det ekonomiska omställningsstödet utges med 85 procent under de två första åren och med 60 procent under år tre. Det ekonomiska omställningsstödet beräknas på den förtroendevaldes genomsnittliga månadsarvode gånger tolv under det senaste året.

Ekonomiskt omställningsstöd utges av kommunen, landstinget/regionen eller kommunalförbundet som längst till och med kalendermånaden innan den förtroendevalde uppnått motsvarande i 32 a § LAS angiven ålder.

Rätten att erhålla ekonomiskt omställningsstöd upphör om den förtroendevalde på nytt blir innehavare av uppdrag med sammanlagt minst 40 procent av heltid hos kommunen, regionen eller kommunalförbundet eller får uppdrag i riksdagen eller regeringen i minst motsvarande omfattning.

§ 5 Förlängt ekonomiskt omställningsstöd

Rätt till förlängt ekonomiskt omställningsstöd har förtroendevald som lämnat sitt (sina) uppdrag efter minst åtta års sammanhängande uppdragstid.

Förlängt ekonomiskt omställningsstöd kan utges till förtroendevald från den tidigaste uttagsåldern för allmän pension och endast i omedelbar anslutning till att ekonomiskt omställningsstöd enligt § 4 upphört. Förlängt ekonomiskt omställningsstöd kan utges för ett år i taget och som längst till och med kalendermånaden innan den förtroendevalde uppnått motsvarande i 32 a § LAS angiven ålder.

Förlängt ekonomiskt omställningsstöd motsvarar 60 procent av den förtroendevaldes årsarvode året innan avgångstidpunkten.

Rätten att erhålla förlängt ekonomiskt omställningsstöd upphör om den förtroendevalde på nytt blir innehavare av uppdrag med sammanlagt minst 40 procent av heltid hos kommunen, regionen eller kommunalförbundet, eller får uppdrag i riksdagen eller regeringen.

§ 6 Samordning

Omställningsersättningarna enligt §§ 4 och 5 ska samordnas/minskas med andra förvärvsinkomster om inte annat anges.

Det första årets utbetalning av ekonomiskt omställningsstöd samordnas inte med förvärvsinkomster. De två följande åren undantas årligen ett prisbasbelopp från samordning.

§ 7 Uppgiftsskyldighet

En förtroendevald är skyldig att lämna de uppgifter som pensionsmyndigheten begär för att kunna fastställa rätten till och beräkna omställningsstöd, ekonomiskt omställningsstöd och förlängt ekonomiskt omställningsstöd.

Har förtroendevald erhållit omställningsstöd, ekonomiskt omställningsstöd eller förlängt ekonomiskt omställningsstöd obehörigen eller med för högt belopp genom oriktiga uppgifter, underlåtenhet att fullgöra anmälningsskyldighet eller på annat sätt eller har förtroendevald i annat fall bort inse att utbetalningen var oriktig, ska det för mycket utbetalda beloppet återbetalas. Pensionsmyndigheten kan – om särskilda skäl föreligger – besluta att helt eller delvis avstå från efterkrav.

§ 8 Ansökan om omställningsstöd

Ansökan om omställningsstöd enligt §§ 3-5 ska göras skriftligt enligt de anvisningar som pensionsmyndigheten utfärdar.

Ansökan om omställningsstöd enligt §§ 3-5 ska göras i anslutning till att den förtroendevalde lämnar/minskar sitt (sina) uppdrag.

§ 9 Utbetalning av ekonomiskt eller förlängt ekonomiskt omställningsstöd

Om rätt till ekonomiskt eller förlängt ekonomiskt omställningsstöd föreligger bör den förtroendevalde få sådant omställningsstöd utbetalat inom tre månader efter det att pensionsmyndigheten tagit emot sådan ansökan.

Kapitel 3

Pensionsbestämmelser

§ 1 Tillämpningsområde m.m.

Bestämmelser om pension gäller för förtroendevald som avses i 4 kap. 1 § kommunallagen och som fullgör uppdrag hos kommunen, regionen eller kommunalförbundet.

Bestämmelserna gäller för förtroendevalda som tillträtt i samband med valet 2014 eller senare. Bestämmelserna gäller från samma tidpunkt även för förtroendevalda som i tidigare uppdrag inte omfattats av PBF, PRF-KL eller andra omställnings- och pensionsbestämmelser för förtroendevalda.

Pensionsbestämmelserna tillämpas för förtroendevald, oavsett uppdragets omfattning, om inte annat anges.

Pensionsbestämmelserna gäller inte för förtroendevald som vid tillträdet av sitt (sina) uppdrag har uppnått motsvarande i 32 a § LAS angiven ålder.

§ 2 Pensionsförmånernas omfattning

Pensionsförmåner enligt dessa bestämmelser är:

- a. avgiftsbestämd ålderspension
- b. sjukpension
- c. efterlevandeskydd

§ 3 Avgiftsbestämd ålderspension

En förtroendevald har rätt till avgiftsbestämd ålderspension enligt §§ 4 – 9.

§ 4 Pensionsgrundande inkomst

En förtroendevalds pensionsgrundande inkomst beräknas per kalenderår och begränsas till högst 30 inkomstbasbelopp.

Den pensionsgrundande inkomsten utgörs av den förtroendevaldes årsarvode, sammanträdesersättningar samt andra i det pensionsgrundande uppdraget (uppdragen) utgivna kontanta ersättningar.

För förtroendevald med uppdrag på heltid eller betydande del av heltid som under ledighet till följd av sjukdom, olycksfall, arbetsskada eller

föräldraledighet fått avdrag från sitt arvode, ska den pensionsgrundande inkomsten räknas om (höjas) med vad som avdragits.

I den pensionsgrundande inkomsten ska inte ingå ersättning som betalas ut till förtroendevald enligt 4 kap. 12 § kommunallagen för förlorad arbetsinkomst, semesterförmån eller tjänstepensionsförmån eller ersättning som utgör traktamente eller kostnadsersättning.

§ 5 Pensionsavgifter

Pensionsavgiften beräknas i procent på den förtroendevaldes pensionsgrundande inkomst enligt § 4.

Pensionsavgiften är 6 procent på den pensionsgrundande inkomsten upp till och med 7,5 inkomstbasbelopp.

Pensionsavgiften är 31,5 procent på de delar av den pensionsgrundande inkomsten som överstiger 7,5 inkomstbasbelopp, intill dess den förtroendevalde har uppnått motsvarande i 32 a § LAS angiven ålder. Därefter är pensionsavgiften 6 procent på hela den pensionsgrundande inkomsten.

För förtroendevald med uppdrag på heltid eller betydande del av heltid med sammanlagt minst 40 procent av heltid, och som får rätt till sjuk- eller aktivitetsersättning enligt SFB och som en följd härav med stöd av 4 kap. 6 § kommunallagen befrias från sitt uppdrag före mandatperiodens utgång, ska pensionsavgift tillgodoräknas under tid då den förtroendevalde har rätt till sjuk- eller aktivitetsersättning enligt SFB.

Anmärkning

Pensionsavgift ska avsättas i förhållande till nedsatt arbetsförmåga i uppdraget (uppdragen). Pensionsavgiften beräknas på den pensionsgrundande inkomsten året före den förtroendevalde beviljas sjuk- eller aktivitetsersättning. Pensionsavgiften avsätts till den förtroendevaldes pensionsbehållning.

Förtroendevald tillgodoräknas pensionsavgift från kommunen, regionen eller kommunalförbundet endast om den för kalenderåret är högre än 3 procent av samma års inkomstbasbelopp. Då förtroendevald inte tillgodoräknas pensionsavgift betalar kommunen, regionen eller kommunalförbundet ut motsvarande belopp direkt till den förtroendevalde i form av ersättning som inte är pensionsgrundande. Belopp understigande 200 kr avseende ett kalenderår utbetalas inte. Från och med 2019 uppräknas nivån 200 kr årligen med förändringen av inkomstbasbeloppet.

§ 6 Pensionsbehållning

Pensionsavgiften för ett kalenderår avsätts senast den 31 mars följande år till en pensionsbehållning hos respektive kommun, region eller kommunalförbund, där den förtroendevalde har innehaft uppdrag. Med pensionsbehållning avses summan av de årliga pensionsavgifter som intjänats hos respektive kommun, region eller kommunalförbund.

Pensionsbehållningen räknas upp årligen (indexeras) med förändringen av inkomstbasbeloppet.

Pensionsbehållningen innehåller ett efterlevandeskydd enligt § 11.

Den förtroendevalde kan erbjudas möjlighet att välja bort efterlevandeskyddet i anslutning till ansökan om uttag.

§ 7 Information

Pensionsmyndigheten ska lämna information till den förtroendevalde om hans eller hennes pensionsbehållning, pensionsgrundande inkomst och avsättning av pensionsavgift.

§ 8 Utbetalning av avgiftsbestämd ålderspension

Utbetalning av avgiftsbestämd ålderspension, dvs pensionsbehållningen enligt § 6, sker månadsvis, livsvarigt, tidigast från den tidpunkt den förtroendevalde kan få allmän pension utbetalad och i övrigt enligt överenskommelse mellan den förtroendevalde och pensionsmyndigheten.

Ansökan om avgiftsbestämd ålderspension ska göras enligt de anvisningar som pensionsmyndigheten fastställt. Den förtroendevalde bör få pension utbetalad inom tre månader efter det att pensionsmyndigheten tagit emot sådan ansökan.

Avgiftsbestämd ålderspension kan utbetalas som engångsersättning till förtroendevald om värdet av pensionsbehållningen är högst 150 % av inkomstbasbeloppet året innan utbetalning av förmånen börjar.

§ 9 Uppgiftsskyldighet

Förtroendevald är skyldig att lämna de uppgifter som pensionsmyndigheten begär för att kunna fastställa rätten till och beräkna avsättning till pensionsbehållning. Lämnas inte sådana uppgifter kan pensionsmyndigheten besluta att avsättningen ska minskas i skälig omfattning.

Om förtroendevald genom att lämna oriktiga uppgifter inte fullgör sin uppgiftsskyldighet eller på annat sätt orsakar att för hög pensionsavgift avsätts,

kan detta belopp återkrävas eller avräknas på kommande avsättningar av pensionsavgift.

Pensionsmyndigheten kan besluta att helt eller delvis efterge beloppet.

§ 10 Sjukpension

Sjukpension betalas ut till förtroendevald med uppdrag på heltid eller betydande del av heltid med sammanlagt minst 40 procent av heltid och som får rätt till sjuk- eller aktivitetsersättning enligt SFB och som en följd härav med stöd av 4 kap. 6 § kommunallagen avgår från sitt uppdrag före mandatperiodens utgång.

Sjukpensionen grundas och beräknas på det genomsnittliga månadsarvodet som den förtroendevalde hade kalenderåret före insjuknandetidpunkten gånger tolv. Pensionsmyndigheten kan i särskilt fall fatta beslut om annat beräkningsunderlag.

Sjukpensionens nivå motsvarar nivån för den månadsersättning som utgår till anställda enligt AGS-KL.

Sjukpension utges under tid som den förtroendevalde har rätt till sjuk- eller aktivitetsersättning enligt SFB. Upphör rätten till sjuk- eller aktivitetsersättning upphör också rätten till sjukpension.

Anmärkningar

1. Sjukpensionen utges i förhållande till nedsatt arbetsförmåga i uppdraget (uppdragen).
2. Sjukpensionen ska värdesäkras på motsvarande sätt som i de bestämmelser som gäller för utbetalning av månadsersättning enligt AGS-KL.

Förtroendevald som befrias/frånträder sitt uppdrag p g a sjukdom har rätt till efterskydd under 270 kalenderdagar. Efterskyddet innebär att rätt till sjukpension föreligger om förtroendevald under efterskyddstid beviljas sjuk- eller aktivitetsersättning.

Den förtroendevaldes rätt till efterskydd upphör om den förtroendevalde tillträder en anställning eller annat uppdrag förenat med pensionsrätt.

Pensionsmyndigheten kan i särskilt fall fatta beslut om förlängd efterskyddstid.

§ 11 Efterlevandeskydd

Efterlevandeskydd enligt § 6 innebär att den förtroendevaldes pensionsbehållning betalas till efterlevande make/maka, registrerad partner, sambo eller barn vid förtroendevalds dödsfall.

Efterlevandeskydd betalas i första hand till efterlevande make/maka, registrerad partner och sambo. I andra hand betalas efterlevandeskydd till barn.

Om det finns flera barn med rätt till efterlevandeskydd ska pensionsbehållningen delas lika mellan dessa barn.

Vid dödsfall utbetalas värdet av pensionsbehållningen, enligt § 6, till förmånsberättigad efterlevande under fem år.

Efterlevandeskydd kan utbetalas som en engångsersättning till efterlevande om värdet av pensionsbehållningen är högst 150 % av inkomstbasbeloppet året före utbetalning av förmånen börjar.

§ 12 Vissa inskränkningar i rätten till pensionsförmån

Angående påföljd i pensionsförmånshänseende för den som uppsåtligen framkallat förtroendevalds arbetsoförmåga eller död ska gälla vad som anges i 18, 19, 20 a och 100 a §§ lagen om försäkringsavtal.

§ 13 Finansiering

För utfästelser enligt dessa bestämmelser svarar kommun, region och kommunalförbund.

§ 14 Ansökan om och utbetalning av sjukpension och efterlevandeskydd

Utbetalning av sjukpension och efterlevandeskydd sker månadsvis.

Ansökan om sjukpension och efterlevandeskydd ska göras enligt de anvisningar som pensionsmyndigheten utfärdar. Den förtroendevalde eller förmånsberättigade bör få sjukpension eller efterlevandeskydd utbetalad inom tre månader efter det att pensionsmyndigheten tagit emot sådan ansökan.

§ 15 Uppgiftsskyldighet m.m.

Förtroendevald eller hans eller hennes efterlevande är skyldig att lämna de uppgifter som pensionsmyndigheten begär för att fastställa rätten till sjukpension och efterlevandeskydd. Förtroendevald eller efterlevande som inte fullgör de skyldigheter pensionsmyndigheten fastställt förverkar rätten till förmåner och kan inte genom att senare fullgöra skyldigheten återfå rätten till förverkat belopp mer än sex månader tillbaka. Pensionsmyndigheten kan dock medge undantag.

Kapitel 4

Familjeskydd vid förtroendevalds dödsfall

§ 1 Tillämpningsområde m.m.

Bestämmelser om familjeskydd gäller för förtroendevald som avses i 4 kap. 1 § kommunallagen och som fullgör uppdrag hos kommunen, regionen eller kommunalförbundet på heltid eller betydande del av heltid, med sammanlagt minst 40 procent av heltid.

Bestämmelserna om familjeskydd träder ikraft vid den tidpunkt då OPF-KR25 antas av fullmäktige, eller från den tidpunkt som fullmäktige beslutar.

Bestämmelserna gäller från samma tidpunkt även för förtroendevalda som i tidigare uppdrag inte omfattats av PBF, PRF-KL eller andra omställnings- och pensionsbestämmelser för förtroendevalda.

§ 2 Rätt till familjeskydd

En förtroendevalds efterlevande har rätt till

- familjeskydd vid förtroendevalds dödsfall till efterlevande vuxen, och
- familjeskydd vid förtroendevalds dödsfall till efterlevande barn.

§ 3 Familjeskydd vid förtroendevalds dödsfall

En förtroendevalds efterlevande har rätt till familjeskydd om den förtroendevalde avlider:

- a) under tid då han eller hon uppfyller förutsättningarna enligt § 1,
- b) under tid då han eller hon får sjukpension enligt Pensionsbestämmelser § 10

Rätten till familjeskydd vid den förtroendevaldes dödsfall gäller också om den förtroendevalde avlider:

- c) inom sex månader efter det att den förtroendevalde befrias/frånträder sitt uppdrag.

En förtroendevalds efterlevande har inte rätt till familjeskydd enligt punkterna

- b) – c) om den förtroendevalde vid tidpunkten för dödsfallet hade en anställning eller uppdrag med pensionsrätt och den förtroendevalde genom anställning eller uppdrag hade motsvarande skydd för efterlevande.

§ 4 Familjeskydd till efterlevande vuxen

Familjeskydd till efterlevande vuxen betalas ut till den förtroendevaldes make, maka, sambo och registrerad partner som den avlidne hade vid tidpunkten för dödsfallet.

§ 5 Beräkning och utbetalning av familjeskydd till efterlevande vuxen

En efterlevande vuxen, med rätt till familjeskydd till efterlevande vuxen enligt ovan, har rätt till förmån i fem års tid.

Från och med månaden efter att den förtroendevalde avlidit och fram till och med slutet av samma år motsvarar den månatliga förmånens värde 1,1 inkomstbasbelopp delat med tolv. Förmånen ska därefter årligen räknas upp med förändringen av prisbasbeloppet.

Familjeskydd till efterlevande vuxen ska utbetalas månadsvis och i lika stora delar.

§ 6 Familjeskydd till efterlevande barn

Familjeskydd till efterlevande barn betalas ut till den förtroendevaldes arvsberättigade barn till och med månaden innan barnet fyller arton år.

Rätten till familjeskydd till efterlevande barn gäller även för den tid då barnet har rätt till barnpension enligt SFB.

Rätt till familjeskydd till efterlevande barn har även det barn som den förtroendevalde med socialnämndens medgivande tagit emot i sitt hem för vård och fostran i adoptionssyfte.

§ 7 Beräkning och utbetalning av familjeskydd till efterlevande barn

Ett efterlevande barn, med rätt till familjeskydd enligt ovan, har, från och med månaden efter att den förtroendevalde avlidit och fram till och med slutet av samma år, rätt till en månatlig förmån motsvarande 0,5 inkomstbasbelopp delat med tolv. Förmånen ska därefter årligen räknas upp med förändringen av prisbasbeloppet.

Det sammanlagda månatliga förmånsvärdet av familjeskydd till efterlevandes samtliga barn kan dock aldrig överstiga värdet av 1,5 inkomstbasbelopp det år dödsfallet inträffade delat med tolv.

Vid fler än tre efterlevande barn bestäms den månatliga förmånens värde till vart och ett av de efterlevande barnen till motsvarande en tolfedel av värdet av 1,5 inkomstbasbelopp året då den förtroendevalde avled delat med antalet efterlevande barn med rätt till familjeskydd till efterlevande barn, därefter årligen uppräknat med förändringen av prisbasbeloppet.

Om ett efterlevande barn till en förtroendevald framställer anspråk på familjeskydd till efterlevande barn först efter det att sådan förmån har börjat betalas ut, ska redan utbetalda förmåner inte omfördelas mellan barnen.

Familjeskydd vid den förtroendevaldes dödsfall till efterlevande barn ska utbetalas månadsvis och i lika stora delar.

§ 8 Utbetalning av förmåner

Familjeskyddet betalas ut till den förtroendevaldes efterlevande månadsvis, senast tre månader efter det att kommunen, regionen eller kommunalförbundet har tagit emot ett fullständigt underlag för utbetalningen.

Om den förtroendevalde har befriats/frånträtt sitt uppdrag och den förtroendevalde omfattas av familjeskydd, ska den som gör anspråk på förmån anmäla dödsfall enligt anvisningar från pensionsmyndigheten.

När anmälan inkommit, anses kommun, region eller kommunalförbund ha fått kännedom om dödsfallet.

För att rätten till förmån ska kunna bedömas ska den som gör anspråk på förmån lämna de uppgifter som begärs av pensionsmyndigheten samt låta pensionsmyndigheten hämta in uppgifter om den förtroendevalde från nuvarande och tidigare arbetsgivare, uppdragsgivare, Skatteverket, Försäkringskassan eller försäkringsinrättning.

Om efterlevande lämnar oriktiga uppgifter som leder till att för högt familjeskydd utbetalas, kan det för högt utbetalda beloppet avräknas från kommande utbetalningar eller helt eller delvis återkrävas. Detta gäller under förutsättning att efterlevande insett eller borde ha insett att lämnade uppgifter var oriktiga. Pensionsmyndigheten kan besluta att helt eller delvis efterge beloppet.

Pensionsmyndigheten kan besluta att en efterlevande förlorar sin rätt till familjeskydd med anledning av att han eller hon uppsåtligen har framkallat den förtroendevaldes död. Omständigheterna ska vara sådana som anges i 12 kap. 8 § första stycket FAL.



Tjänsteställe/Handläggare

Kommunledningskontoret

Carina Magnusson

HR-chef

Tel: 0123-191 59

E-post: carina.magnusson@valdemarsvik.se

Mottagare

Kommunstyrelsens arbetsutskott

Julgåva 2025

Förslag till beslut i kommunstyrelsen

Arbetsgivarens julgåva till personalen 2025 består av ett presentkort på 400 kronor per anställd. Att kunna användas lokalt i Valdemarsvik.

Ärendebeskrivning

En mindre julgåva i form av ett presentkort till personalen har varit en populär present som har visat arbetsgivarens uppskattning för insatsen under året det gångna året. Gåvan har kunnat bidra till julens firande eller något annat som den anställda önskat prioritera. Därtill har julgåvan kunnat öka omsättningen i den lokal handeln. Förvaltningen föreslår att julgåvan ökar för att uppgå till 400 kr/anställd och finansieras inom respektive verksamhet. Under flera år så har gåvans värde uppgått till 300 kronor och ingen ökning har tidigare skett med anledning av inflation eller dylikt.

De som är aktuella för julgåva är tillsvidareanställda, månadsavlönade vikarier och vikarier som kontinuerligt varit inne och jobbat minst 50% under innevarande höst. Sammanlagt ca 720 personer.

Samma regler som tidigare år ska gälla för julgåvan. Bland annat att den inte ska kunna användas för inköp av alkoholhaltiga drycker på Systembolaget. Presentkortet får ej heller kunna bytas mot pengar. Det får ej heller ske någon kontanthantering vid inlösen av presentkortet. Övriga detaljer kring gåvan fastställs av HR-avdelningen.

Ekonomiska konsekvenser

Detta innebär en kostnad på 288 000kr.

Beslutet skickas till

Verksamhetschefer

Akten

VALDEMARSVIKS KOMMUN



Kristina Lohman
Kommundirektör

Carina Magnusson
HR-chef



NrParagrafNrLittera

ÄrendeNr Kod Fastighet

ProtokollBeskrivning

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

Ärendebeskrivning

Beslutet skickas till

Beslutsmottagare

Akten

Justerare

.....

.....



Tjänsteställe/Handläggare

Samhällsbyggnad
Johanna Knutsson
Planarkitekt

Tel: 0121 – 187 22

E-post: johanna.knutsson@soderkoping.se

Mottagare

Kommunstyrelsens arbetsutskott

Handlingsplan för bostadsförsörjning, Valdemarsviks kommun, gällande för 2026-2028

Förslag till beslut i kommunfullmäktige

Kommunfullmäktige antar Handlingsplan för bostadsförsörjning, Valdemarsviks kommun, gällande för 2026-2028

Sammanfattning

Varje kommun enligt lag (2000:1383) om kommunernas bostadsförsörjningsansvar måste ha antagen handlingsplan för bostadsförsörjning. Dessa ska tas fram varje mandatperiod.

Valdemarsviks kommun har sedan tidigare ingen handlingsplan för bostadsförsörjning. Arbetet att upprätta en handlingsplan påbörjades hösten 2024 och har varit på remiss 28 april – 31 augusti 2025 hos länsstyrelsen, regionen och kommunens grannkommuner. Efter remissperioden har handlingen justerats utifrån inkomna synpunkter, förändrad lagstiftningen och ändrade förutsättningar.

Ärendebeskrivning

Varje kommun enligt lag (2000:1383) om kommunernas bostadsförsörjningsansvar måste ha antagen handlingsplan för bostadsförsörjning. Dessa ska tas fram varje mandatperiod. Kommunen enligt lagen om kommunernas bostadsförsörjningsansvar ska redovisa

- 1. behovet av tillskott av bostäder i kommunen,*
- 2. kommunens mål för bostadsbyggande och utveckling av bostadsbeståndet,*
- 3. kommunens planerade åtgärder för att nå sina mål, och*
- 4. hur kommunen har tagit hänsyn till relevanta nationella och regionala mål, planer och program som är av betydelse för bostadsförsörjningen.*

Handlingsplanen har varit på remiss på länsstyrelsen, regionen och kommunens grannkommuner mellan 28 april – 31 augusti 2025. Övergripande är remissinstanserna nöjda med handlingsplanen men ser att kommunen behöver utveckla mål kopplat till bostadsbyggande och bostadsbeståndet.

Sedan kommunen påbörjade arbetet med bostadsförsörjning har lagstiftningen uppdaterats. Istället för riktlinjer för bostadsförsörjning ska



kommunen ta fram en handlingsplan för bostadsförsörjning. För att uppfylla de nya lagkraven har kommunen uppdaterat handlingen efter remissperioden för att uppfylla de nya lagkraven.

Handlingsplan för bostadsförsörjning ska uppfylla följande mål:

- Skapa en förståelse för bostadsmarknaden i Valdemarsvik
- Öka samverkan för bostadsförsörjning
- Möta bostadsmarknadens behov för byggande och bostadsbestånd
- Öka planeringsberedskapen för att möta särskilda grupper på bostadsmarknaden

Till dessa mål finns det en handlingsplan där det framgår att vilka aktiviteter och verktyg som ska användas för att nå målsättningen. Bland annat bedöms det finnas ett behov av seniorbostäder och trygghetsboende för att möta en åldrande befolkning. Det finns även ett behov av en kommunal lokalförsörjningsplan (en plan för att jobba strategiskt med kommunens behov av lokaler).

Ekonomiska konsekvenser

Handlingsplan för bostadsförsörjning förväntas generera projekt som ska in i kommunens verksamhetsplaner och kommer prioriteras med andra uppdrag, uppgifter och projekt som verksamheterna ska genomföra. För att genomföra handlingsplan för bostadsförsörjning kommer nedlagd arbetstid belasta kommunen.

I övrigt förväntas handlingsplan för bostadsförsörjning inte generera några ekonomiska konsekvenser för Valdemarsviks kommun.

Beslutsunderlag

Tjänsteutlåtande - Handlingsplan för bostadsförsörjning, 2025-09-30
Handlingsplan för bostadsförsörjning, Valdemarsviks kommun, gällande för 2026-2028, 2025-09-30

Beslutet skickas till

Planarkitekt (Johanna Knutsson)
Akten

VALDEMARSVIKS KOMMUN

Kristina Lohman
Kommundirektör

Handlingsplan för bostadsförsörjning Valdemarsviks kommun

Gällande för 2026-2028



Antagen av Kommunfullmäktige 202x-xx-xx §xx.



Förord

Valdemarsviks kommun har genomfört ett omfattande arbete när vi tagit fram en handlingsplan för bostadsförsörjning. Detta görs för att kunna ha ett så bra underlag som möjligt för den långsiktiga bostadsförsörjningen i vår kommun.

Varje kommun har sina utmaningar när det gäller att skapa förutsättningar för att alla invånare i kommunen ska ha möjligheter att leva i goda bostäder och för kommunens del att ha en grund för de ändamålsenliga åtgärder som måste vidtas för bostadsförsörjning.

Det är mycket viktigt att kommuner jobbar samlat och långsiktigt med sin bostadsförsörjning. Vi vill gärna se en växande bostadsmarknad som skapar förutsättningar för goda boenden för alla.

Genom den handlingsplan som nu tagits fram skapas viktiga verktyg för det fortsatta arbetet med bostadsförsörjning.

Per Hollertz

Kommunstyrelsens ordförande

Innehållsförteckning

1.	Syfte och bakgrund	4
1.1.	Syfte	4
1.1.1.	Mål	4
1.2.	Bakgrund	4
1.2.1.	Framtagande av handlingsplan	5
2.	Sammanfattande reflektion	6
3.	Handlingsplan	8
4.	Planeringsunderlag	10
4.1.	Lagar med koppling till människors rätt till bostad	10
4.1.1.	Plan- och bygglagen (2010:900)	10
4.1.2.	Socialtjänstlag (2001:453)	10
4.1.3.	Lag om stöd och service till vissa funktionshindrade (LSS) (1993:387)	11
4.1.4.	Lag om mottagande av vissa nyanlända invandrare för bosättning (2016:38)	11
4.1.5.	Barnkonventionen (2016:19)	11
4.2.	Samhället i stort	11
4.3.	Nationella mål	12
4.3.1.	Mål för boende och samhällsplanering	12
4.3.2.	Regeringens strategi för att motverka hemlöshet 2022 - 2026	12
4.3.3.	Agenda 2030	13
4.4.	Regionala styrdokument	14
4.4.1.	Utvecklingsstrategi för Östergötland	14
4.4.2.	Skärgårdsprogrammet för Region Östergötland och Region Kalmar län	14
4.4.3.	Nära vård	16
4.5.	Kommunala styrdokument	17
4.5.1.	Översiktsplan 2040	17
4.5.2.	Verksamhetsplan 2022 – 2026	18
4.5.3.	Riktlinjer för markanvisning	19
5.	Förutsättningar för Valdemarsviks kommun	20
5.1.	Valdemarsvik i sitt omland	20
5.1.1.	Arbetspendling	20
5.1.2.	Sjukvård	22
5.2.	Demografi	22
5.2.1.	Nuläge	22
5.2.2.	Befolkningsprognos	23
5.3.	Den ordinarie bostadsmarknaden	27
5.3.1.	Bostadsbeståndet och behovet	27
5.3.2.	Rörlighet på bostadsmarknaden	30
5.3.3.	Marknadsdjup – efterfrågan av nyproducerade bostäder	33
5.3.3.1	Marknadsdjup för Valdemarsviks tätort, Ringarum och Gusum	36
5.4.	Särskilda grupper och boendesituationer	38
5.4.1.	Den äldre befolkningen	38
5.4.2.	Den yngre befolkningen	41
5.4.3.	Nyanlända och ensamkommande barn	42
5.4.4.	Funktionsnedsatta enligt LSS	45
5.4.5.	Bedömning om bostadsbrist	46
5.4.5.1	Ansträngd boendekonomi B - Fördjupning	49
6.	Källor	50

1. Syfte och bakgrund

Här kan du läsa varför Valdemarsviks kommun tar fram handlingsplan för bostadsförsörjning och vad de ska leda till.

1.1. Syfte

Syftet med handlingsplan för bostadsförsörjning är att redovisa kommunens planerade mål och åtgärder för bostadsförsörjning och ange vilka insatser från det allmänna som behövs för att tillgodose behoven på den lokala bostadsmarknaden. Handlingsplanen sträcker sig till 2028 och ska därefter omvärderas utifrån den nya mandatperioden.

1.1.1. Mål

Målet för bostadsförsörjningen är att skapa en väl avvägd handlingsplan för kommunens förvaltningar att implementera i respektive verksamhetsplanering.

Genom detta arbete ska följande uppnås:

1. Skapa en förståelse för bostadsmarknaden i Valdemarsvik
2. Öka samverkan för bostadsförsörjning
3. Möta bostadsmarknadens behov för byggande och bostadsbestånd
4. Öka planeringsberedskapen för att möta särskilda grupper på bostadsmarknaden

1.2. Bakgrund

I Sverige finns det ett flertal lagar som ska säkerställa människors rättigheter till ett eget hem och goda boendemiljöer.

En av dessa lagar är Lag (2000:1383) om kommunernas bostadsförsörjningsansvar som menar att kommunerna med planering för bostadsförsörjning ska skapa förutsättningar för alla i kommunen att leva i goda bostäder och att främja att ändamålsenliga åtgärder för bostadsförsörjning förbereds och genomförs. En handlingsplan ska antas varje mandatperiod av kommunfullmäktige.

Kommunernas handlingsplan för bostadsförsörjning ska minst innehålla följande uppgifter (2§):

1. Behovet av tillskott av bostäder i kommunen,
2. kommunens mål för bostadsbyggande och utveckling av bostadsbeståndet,
3. kommunens planerade insatser för att nå uppsatta mål, och
4. hur kommunen har tagit hänsyn till relevanta nationella och regionala mål, planer och program som är av betydelse för bostadsförsörjningen.

Uppgifterna ska särskilt grundas på en analys av den demografiska utvecklingen, marknadsförutsättningarna, och vilka bostadsbehov som inte tillgodoses på den lokala bostadsmarknaden.

(4§) Kommunens handlingsplan för bostadsförsörjning ska vara vägledande för kommunens planläggning i fråga om bostadsbyggande och utveckling av bostadsbeståndet (se 2 kap 3 § första stycket i plan- och bygglagen (2010:900)).(7§) När kommunen vidtar åtgärder för bostadsförsörjning ska kommunen ta hänsyn till behovet av samordning med andra kommuner.



Planläggning enligt denna lag (PBL 2010:900 2 kap 3§) ska med hänsyn till natur- och kulturvärden, miljö- och klimataspekter samt mellankommunala och regionala förhållanden främja

1. en ändamålsenlig struktur och en estetiskt tilltalande utformning av bebyggelse, grönområden och kommunikationsleder,
2. en från social synpunkt god livsmiljö som är tillgänglig och användbar för alla samhällsgrupper,
3. en långsiktigt god hushållning med mark, vatten, energi och råvaror samt goda miljöförhållanden i övrigt,
4. en god ekonomisk tillväxt och en effektiv konkurrens, och
5. bostadsbyggande och utveckling av bostadsbeståndet.

Även i andra ärenden enligt denna lag ska hänsyn tas till de intressen som anges i första stycket 1-5.

Den kommunala handlingsplanen för bostadsförsörjningen enligt lagen (2000:1383) om kommunernas bostadsförsörjningsansvar ska vara vägledande vid tillämpningen av första stycket 5.

Valdemarsviks kommun jobbade fram riktlinjer för bostadsförsörjning i samband med gällande översiktsplan 2018. Bostadsförsörjningen har därmed ingått som ett övergripande ställningstagande i översiktsplanen med målet om att bryta ut bostadsförsörjningen till sina egna riktlinjer. I översiktsplanen framgår det att kommunen har hanterat behoven för särskilt utsatta grupper men inte jobbat strukturerat med bostadsförsörjning.

På grund av resursbrist har kommunen inte arbetat fram en handlingsplan för bostadsförsörjning och har därmed inte uppfyllt gällande lagkrav om kommunernas bostadsförsörjningsansvar.

1.2.1. Framtagande av handlingsplan

Under hösten 2024 påbörjades ett utredningsarbete att kartlägga förutsättningar av bostadsmarknaden i Valdemarsvik. Ett inledande möte genomfördes med Länsstyrelsen Östergötland 25 september 2024 där de gav tips och råd kring bostadsförsörjning och vilket ansvar kommunen har i frågan.

Arbetet har genomförts av planarkitekt Johanna Knutsson i samråd med en tvärssektoriell arbetsgrupp bestående av mark- och exploateringsingenjör, bygglovshandläggare och äldreomsorgschef.

Handlingsplanen har förankrats med styrgrupp för bostadsförsörjning bestående av kommundirektör, socialchef och samhällsbyggnadschef, samt kommunstyrelsens arbetsutskott.

Handlingsplanen har varit på remiss till Länsstyrelsen Östergötland, Region Östergötland och grannkommuner under 28 maj – 31 augusti 2025. Förslaget till handlingsplan var även på remiss hos kommunens Tillgänglighetsråd.

2. Sammanfattande reflektion

**Här kan du läsa Valdemarsviks kommuns reflektion kring planerings-
förutsättningarna i kapitlen 4 – 5.**

Rätten till bostad regleras genom ett flertal olika lagstiftningar bland annat genom kommunallagen som har principer om likabehandling. Människors rätt till goda livsmiljöer ska vara likvärdiga. Det tar sitt uttryck ibland annat socialtjänstlagen (2001:453), lag om stöd och service till vissa funktionshindrade (LSS) (1993:387) och lag om mottagande av vissa nyanlända invandrare för bosättning (2016:38). Utöver det så har kommunerna via plan- och bygglagen (2010:900) ensamt ansvar att planlägga mark- och vattenanvändningen i kommunen och ska således göra bedömningen om lämplig byggnation.

Nationellt finns det mål för boende och samhällsplanering som syftar till att en långsiktigt god hushållning med naturresurser och energi främjas samt där bostadsbyggande och ekonomisk utveckling underlättas. Regeringen har även antagit en nationell hemlöshetsstrategi 2022 – 2026 för att minska antalet vuxna och barn som befinner sig i hemlöshet. Handlingsplan för bostadsförsörjning ska ta hänsyn till de nationella och regionala mål som finns kopplat till bostadsförsörjning.

Valdemarsviks kommun är en skärgård- och landsbygdskommun. Kommunen är även en pendlingskommun nära större stad (i detta fall till Norrköping) enligt SKR:s definition men över 50% av befolkningen bor och arbetar i kommunen. Det går att sätta i relation till Söderköping där 33% av befolkningen bor och jobbar i kommunen.

Generellt blir Sveriges befolkning äldre och Valdemarsviks kommun har redan i nuläget en äldre befolkning än rikssnittet. Det föds även färre barn som kan bidra till att upprätthålla den välfärd som finns i Sverige, kombinerat med en minskad invandring. Det finns därmed svåra förutsättningar för många kommuner att öka befolkningsmässigt. Valdemarsvik, liksom många andra kommuner, minskar i befolkning och ökar i snittålder. Genom avsiktsförklaringen Nära vård med Region Östergötland kommer det bli fler personer som vårdas hemma. Det återstår att se hur det kommer att påverka kommunernas åtaganden.

Valdemarsviks kommun har en bostadsmarknad som ligger lägre i prisklass än andra kommuner i Östergötland. En förklaring är distansen till den större arbetsmarknaden i Norrköping. Desto längre tid det tar att pendla, desto lägre incitament finns det även för personer att bosätta sig i Valdemarsvik. Det finns såklart en niansering på bostadsmarknaden. Vissa lägen är mer attraktiva än andra. Det är exempelvis högre priser i skärgården med fritidshus i attraktiva lägen.

Bostadsmarknaden i Valdemarsvik definieras av en hög rörlighet, där Gusum och Valdemarsviks tätort ligger på samma rörlighet som Linköping och Norrköping. Det finns många förklaringar till detta, men en av grunderna kan härstamma till flyktingvågen 2015 – 2017. Valdemarsvik tog emot många nyanlända och många har sedan flyttat från kommunen. En annan anledning kan även en lägre boendestandard i vissa flerbostadshus. I Valdemarsviks tätort har det under de senaste åren renoverats i flertal av de flerbostadshus som har varit i dåligt skick.

I Valdemarsvik tenderar yngre att flytta från kommunen, speciellt kvinnor. Rikstrenden är att yngre som flyttar generellt inte kommer tillbaka till sin födelsekommun, om det inte är så att det finns tydliga attraktiva boendekvaliteter som lockar.



På grund av de relativt billiga boendepreiserna, tillsammans med höga genomförandekostnader, är det svårt att bygga nyproducerat i Valdemarsvik. Detta är en trend som är genomgripande för majoriteten av Östergötlands kommuner.

Även om Valdemarsviks kommun har en minskande befolkning och svårigheten att genomföra nyproduktion, finns det ett behov av bostäder som matchar boendepreferenser. Bland annat saknas det seniorboenden och trygghetsboenden, vilket skulle kunna frigöra småhus på successionsmarknaden.

Den ordinarie marknaden har på vissa håll svårt att klara sig själv och kan behöva stöd från kommunen. Kommunen har dock begränsade möjligheter att själv vara en aktiv aktör på bostadsmarknaden. Kommunen har inget eget bostadsbolag och relativt lite markinnehav.

För vissa särskilda grupper har kommunen ett ansvar att lösa boendesituationen. I handlingsplan för bostadsförsörjning har kommunen fokuserat på grupperna äldre, nyanlända och ensamkommande barn samt funktionsnedsatta enligt LSS. Boverkets statistik om bostadsbrist skapar en bra bild över vilka grupper som kan ha det svårt på bostadsmarknaden. Tillsammans med de mål som är antagna på nationell nivå finns det en god grund att jobba med bostadsförsörjning i Valdemarsvik.

Genom arbetet med handlingsplan för bostadsförsörjning synliggörs det arbete som redan pågår inom kommunen. Det föreslås även åtgärder som behövs för att ytterligare jobba strategiskt med bostadsförsörjning, med särskild fokus på särskilda grupper.

3. Handlingsplan

Här kan du läsa vad för handlingsplan Valdemarsviks kommun har gällande bostadsförsörjning. Det går även att läsa vad för typ av uppföljning kommunen avser att ha när det kommer till handlingsplanen.

Utifrån de mål som är satta och genom planeringsunderlaget har följande handlingsplan tagits fram. Åtgärder ska leda till att målen uppföljs. I handlingsplanen är aktiviteterna numrerade för att ange vilka mål som uppfylls.

1. Skapa en förståelse för bostadsmarknaden i Valdemarsvik
2. Öka samverkan för bostadsförsörjning
3. Möta bostadsmarknadens behov för byggande och bostadsbestånd
4. Öka planeringsberedskapen för att möta särskilda grupper på bostadsmarknaden

Handlingsplan för bostadsförsörjning				
Vi behöver	Varför?	Aktivitet	Verktyg	Ansvarig
Fler bostäder	Förverkliga översiktsplanen	Synliggör möjliga bidrag för privata aktörer att söka (uppfyller mål 2 & 3)	Marknadsför Boverkets bidrag	KS ¹ /MBN ²
	Uppfylla verksamhetsplan	Detaljplaner som möjliggör permanent-bostäder inom	Prioritering av detaljplaner	KS
	Uppfylla marknadsdjup	Valdemarsvik och Ringarum (uppfyller mål 3)	Kommunen, när det är möjligt, tar fram detaljplaner	KS
			Utred möjligheten till kommunalt strategiskt markinnehav	KS
Ändamålsenliga bostäder	Skapa variation i bostadsutbudet	Möjliggöra flyttkedjor på bostadsmarknaden (uppfyller mål 3)	Prioritering av detaljplaner	KS
	Alla ska bo i bra boendemiljöer	Tillgänglighetsanpassa bostäder (uppfyller mål 3 & 4)	Handlägga ansökningar om bostadsanpassning	MBN
		Tillsyn av klagomål i boenden (uppfyller mål 3)	Granska inkomna ärenden	MBN
		Synliggör möjliga bidrag för privata aktörer att söka (uppfyller mål 2 & 3)	Marknadsför Boverkets bidrag	KS/MBN

¹ Kommunstyrelsen

² Miljö- och byggnämnden



	Planera för en åldrande befolkning	Bostäder till äldre (uppfyller mål 1, 3 & 4)	Prioritering av detaljplaner innehållande trygghetsboende och seniorboende	KS
			Trygghetsboende och seniorboende via markanvisningar där det bedöms lämpligt	KS
			Följ upp behovet av särskilt boende (SÄBO)	KS-SOU ³
			Ta fram lokalstrategisk plan	KS
	Fler ska komma in på bostadsmarknaden	Bostäder till särskilda grupper (Nyanlända och ensamkommande barn, funktionsnedsatta enligt LSS och de med ansträngd boendeeekonomi) (uppfyller mål 1, 3 & 4)	Vräkningsförebyggande insatser	KS-SOU
			Utred möjligheten till Bostad först	KS-SOU
			Öka samverkan med privata fastighetsägare	KS-SOU
			Öka samverkan med andra kommuner	KS-SOU
			Följ upp behovet av LSS-boende	KS-SOU
			Ta fram lokalstrategisk plan	KS
Förstå bostadsmarknaden	Följa upp behovet av bostäder	Leverera underlag till BME ⁴ (uppfyller mål 1 & 2)	Intern samverkan	KS
		Omvärldsbevaka boendetrender (uppfyller mål 1)	Delta i regionala och nationella sammanhang om bostadsmarknaden	KS

Uppföljning

Handlingsplanen ska omvärderas varje mandatperiod utifrån planeringsförutsättningar.

Uppföljning av handlingsplanen sker av kommande uppdragsplaner och verksamhetsplaner enligt befintliga uppföljningsstrukturer. Det åligger respektive nämnd och förvaltning att ansvara för detta.

³ Kommunstyrelsens stöd och omsorgsutskott

⁴ Bostadsmarknadsenkät

4. Planeringsunderlag

Här kan du läsa om vilka övergripande ställningstaganden som har fattats av regeringen, regionen och kommunen som påverkar människors rätt till bostad.

4.1. Lagar med koppling till människors rätt till bostad

Rätten till bostad regleras genom ett flertal olika lagstiftningar på både internationell nivå som nationell. Det är därmed inte alltid lätt att redan ut vilken lagstiftning som berör den enskilde individens rätt till bostad.

För kommunerna ligger grundprincipen i kommunallagen (2017:725) som anger att kommunerna har hand om angelägenheter av allmänt intresse som har anknytning till kommunens eller regionens område eller deras medlemmar. Ett sådant allmänt intresse är bostadsförsörjningen. I kommunallagen har det inte uttryckligen uttalat att bostadsförsörjningen är ett sådant allmänt intresse men bland annat genom annan lagstiftning som plan- och bygglagen (2010:900) kommer detta till uttryck.

Kommunernas möjlighet att agera styrs av allmänna principer som bland annat principen om likabehandling, även kallad likställighetsprincipen, i kommunallagen. Likställighetsprincipen innebär att kommunmedlemmar eller grupper av kommunmedlemmar i samma situation ska behandlas lika.

Särbehandling får endast ske på saklig och objektiv grund. Det krävs således att kommuner och regioner iakttar objektivitet och rättvisa i sin behandling av medlemmarna.

4.1.1. Plan- och bygglagen (2010:900)

Kommunernas främsta verktyg för planläggning av mark och vatten är via plan- och bygglagen (PBL). I denna lag framgår det att det är en kommunal angelägenhet att planlägga användningen av mark och vatten, vilket i folkmun brukar kallas för det kommunala planmonopolet.

I PBL framgår det att syftet med bestämmelserna i denna lag är att ta *"hänsyn till den enskilda människans frihet, främja en samhällsutveckling med jämlika och goda sociala levnadsförhållanden och en god och långsiktigt hållbar livsmiljö för människorna i dagens samhälle och för kommande generationer"* (PBL 1 kap 1§).

Genom PBL finns det verktyg som gör att kommunerna kan möjliggöra för bostäder genom detaljplanering och kommunen ska redovisa för hur kommunen avser att lösa det långsiktiga behovet av bostäder genom översiktsplanen.

4.1.2. Socialtjänstlag (2001:453)

Socialtjänstlagen bygger på målsättningen att samhällets socialtjänst skall på demokratins och solidaritetens grund främja människornas

- Ekonomiska och sociala trygghet
- Jämlikhet i levnadsvillkor
- Aktiva deltagande i samhällslivet

Kommunen har det yttersta ansvaret för att personer som bor i kommunen får den hjälp och det stöd som de behöver. Kommunerna kan på olika sätt bidra för att nå det övergripande målet till exempel genom att ordna olika former av akuta



boendelösningar, biståndsbedömning eller särskilt boende (SÄBO) för äldre eller funktionsnedsatta.

Socialtjänstlagen riktar sig mot olika grupper som bland annat äldre, funktionsnedsatta, barn och unga samt hemlösa. Socialtjänstlagen uppdaterades under 2025 som framhäver tydligare att kommunen ska jobba förebyggande och fokusera mer på individens behov och förutsättningar.

4.1.3. Lag om stöd och service till vissa funktionshindrade (LSS) (1993:387)

Lagen om stöd och service till vissa funktionsnedsatta (LSS) anger att vissa grupper av funktionsnedsatta har rätt till vissa insatser för att säkerställa att målgruppen har goda levnadsvillkor. Till dessa insatser finns bland annat möjligheten till bostad med särskild service.

4.1.4. Lag om mottagande av vissa nyanlända invandrare för bosättning (2016:38)

En kommun är skyldig att efter anvisning ta emot en nyanländ för bosättning i kommunen.

Vid fördelningen av anvisningar mellan kommuner ska hänsyn tas till kommunens arbetsmarknadsförutsättningar, befolkningsstorlek, sammantagna mottagande av nyanlända och ensamkommande barn samt omfattningen av asylsökande som vistas i kommunen.

4.1.5. Barnkonventionen (2016:19)

Den 1 januari 2020 blev FN:s barnkonvention svensk lag. Konventionen lyfter barnets rätt till den levnadsstandard som krävs för barnets fysiska, psykiska, moraliska och sociala utveckling där rätt till bostad utgör en väsentlig grund.

Exempel på artiklar från barnkonventionen som har koppling till bostadsförsörjning

- 26. Barn har rätt till social trygghet samt till statligt stöd, ifall föräldrar eller annan vårdnadshavare saknar tillräckliga resurser.
- 27. Barn har rätt till skälig levnadsstandard, till exempel bostad, kläder och mat.
- 31. Barn har rätt till lek, vila och fritid.

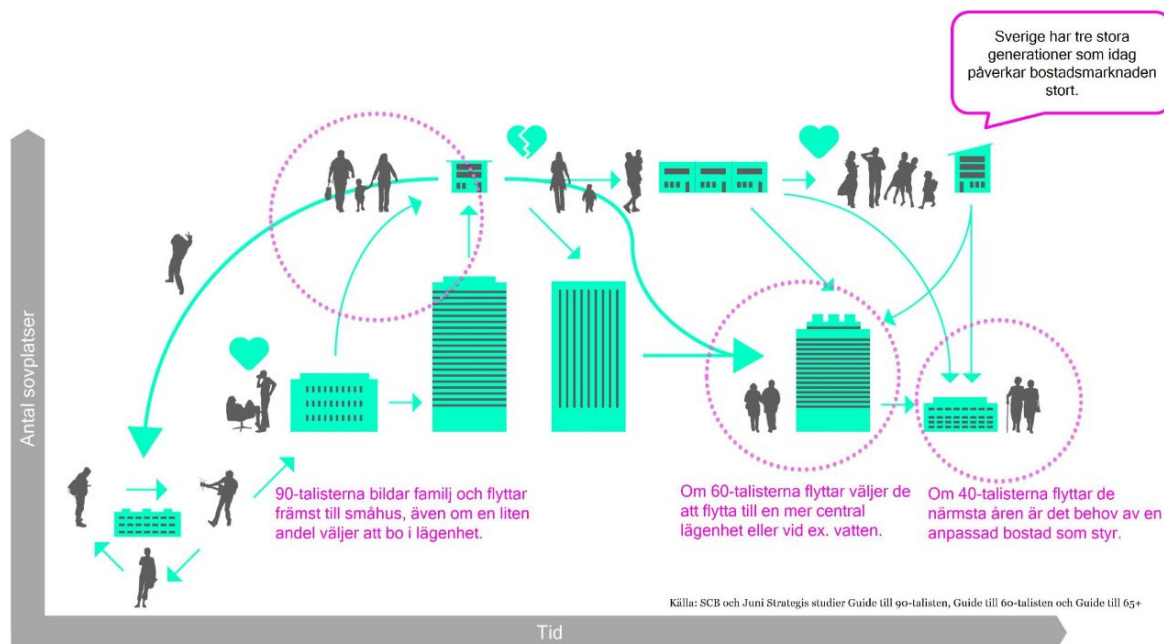
4.2. Samhället i stort

I Sverige finns det ett antal megatrender som påverkar boendepreferenser. Genom åren har Sverige upplevt en stark urbanisering som innebär att 85% av befolkningen numera bor i tätorter. Urbanisering fortsätter att pågå men inte till samma starka trend som tidigare.

Det har även blivit en förändring kring varför folk flyttar. Från att ha varit på grund av att göra arbetskarriär flyttar allt fler till vad som uppfattas som en attraktiv plats.

Det är unga som tenderar att flytta oftare och längre sträckor. Desto äldre vi blir desto färre flyttar gör vi, tills att vi är pensionärer då det finns de som vill till stadsmiljöer, till barn och barnbarn eller till fritidshuset (figur 1).

Generellt blir Sveriges befolkning äldre och det föds allt färre barn som kan bidra till att upprätthålla den åldrande befolkningens välfärd.



Figur 1. Illustration av flyttkedja utifrån ålder och livssituation (Källa: Marknadsdjup bostäder 2020)

4.3. Nationella mål

4.3.1. Mål för boende och samhällsplanering

Det övergripande målet för samhällsplanering, bostadsmarknad, byggande och lantmäteriverksamhet är att ge alla människor i alla delar av landet en från social synpunkt god livsmiljö där en långsiktigt god hushållning med naturresurser och energi främjas samt där bostadsbyggande och ekonomisk utveckling underlättas. Målet är också långsiktigt väl fungerande bostadsmarknader där konsumenternas efterfrågan möter ett utbud av bostäder som svarar mot behoven.

4.3.2. Regeringens strategi för att motverka hemlöshet 2022 - 2026

Sveriges regering har under nuvarande mandatperiod antagit en nationell hemlöshetsstrategi. Syftet är att tydliggöra regeringens insatser för att minska antalet vuxna och barn som befinner sig i hemlöshet samt insatser för att förebygga att människor blir hemlösa.

Orsakerna bakom hemlöshet är olika men behovet av en bostad kvarstår. Det kräver både individuellt inriktade sociala insatser och insatser på strukturell nivå. För att motverka hemlöshet finns det åtgärdsplaner som krävs både i socialpolitik och bostadspolitik samt andra politikområden som utbildnings- och arbetsmarknadspolitik. Nationellt finns det även en bostadsbrist som gör att allt fler vänder sig till socialtjänsten för att få hjälp med sin bostadssituation.

Socialstyrelsens definition av hemlöshet:

1. **Akut hemlöshet** – personer som sover i offentliga lokaler, utomhus eller i trappuppgångar eller på akutboenden, härbärgen, jourboenden, skyddade boenden, vandrarhem eller motsvarande
2. **Institutionsvistelse och stödboende** – anstalt/institutionsvistelse eller boende på stödboende som är utan bostad inför planerad utflytt
3. **Långsiktiga boendelösningar** – boenden ordnade av socialtjänsten

4. **Eget ordnat kortsiktigt boende** – inneboende hos bekanta/släkt/familj eller boende i andrahand utan kontrakt eller med tillfälligt kontrakt

Regeringens målsättningar för att motverka hemlöshet är

Mål 1. Hemlöshet ska förebyggas

Mål 2. Ingen ska bo eller leva på gatan

Mål 3. Metoden Bostad först⁵ bör införas nationellt

Mål 4. Det sociala perspektivet i samhällsplaneringen ska stärkas

4.3.3. Agenda 2030

Agenda 2030 är en handlingsplan antagen av FN:s medlemsstater för att leda världen mot en hållbar och rättvis framtid, att utrota fattigdom och hunger överallt, att bekämpa ojämlikheter inom och mellan länder, att bygga fredliga, rättvisa och inkluderande samhällen, att alla ska kunna åtnjuta de mänskliga rättigheterna, att främja jämställdhet och kvinnors och flickors egenmakt, att vidta ansträngningar för att nå dem som är mest utsatta först samt att säkerställa ett varaktigt skydd för planeten och dess naturresurser.

Agenda 2030 bygger på 17 globala miljömål som Sverige och alla dess kommuner förbinder sig att uppfylla. Valdemarsviks bedömning är att följande miljömål berörs av handlingsplan för bostadsförsörjning.



Figur 2. FN:s 17 globala miljömål (Källa: Agenda 2030 för hållbar utveckling. Bearbetad av Valdemarsviks kommun)

1. Ingen fattigdom

Fattigdom omfattar fler dimensioner än den ekonomiska. Fattigdom innebär även brist på frihet, inflytande, hälsa, utbildning och säkerhet.

10. Minskad ojämlikhet

Ett jämlikt samhälle bygger på principen om allas lika rättigheter och möjligheter oberoende av t.ex. kön, etnicitet, religion, funktionsvariation, ålder och annan ställning.

⁵ Bostad först (Housing first) är en beprövad metod för att motverka hemlöshet för personer med social problematik. Metoden utgår från att människor behöver ett tryggt boende för att kunna göra något åt sina övriga problem. Metoden innebär att personer i akut hemlöshet erbjuds en bostad på samma villkor som andra hyresgäster. Detta kombineras sedan med frivilliga och individuellt anpassade hjälpinsatser.

11. Hållbara städer

Hållbar stadsutveckling omfattar hållbart byggande och hållbar planering av bostäder, infrastruktur, offentliga platser, transporter, återvinning och säkrare kemikaliehantering som i sin tur kräver ny teknik och samarbete mellan flera sektorer. Inkluderande och innovativ stadsplanering behövs för att göra städerna säkra och hållbara för framtiden.

4.4. Regionala styrdokument

4.4.1. Utvecklingsstrategi för Östergötland

Region Östergötland har under 2021 tagit fram en utvecklingsstrategi för regionen som ska vara en gemensam målbild för hur livet i Östergötland ska vara år 2040.

Den övergripande målbilden lyder som följande:

Goda livsvillkor i Östergötland

Goda livsvillkor tar sin utgångspunkt både i individen och i samhället. Goda livsvillkor förutsätter en hållbar utveckling i hela Östergötland. En hållbar utveckling där ekologiska, sociala och ekonomiska perspektiv integreras och balanseras med varandra. För att uppnå utvecklingsstrategins målbild beskrivs även delmål, med utgångspunkt i de tre hållbarhetsdimensionerna.

För att nå den övergripande målbilden har sex strategiska områden prioriterats, se figur 3. Det område som främst berör kommunens handlingsplan för bostadsförsörjning är att *Skapa attraktiva livsmiljöer*.

Att skapa attraktiva livsmiljöer handlar bland annat om att skapa god tillgång till kommersiell och offentlig service så att det finns förutsättningar att bo, verka och leva i alla delar av Östergötland.

En ytterligare aspekt är att skapa tillgänglighet till god och jämlik hälso- och sjukvård som kan möta vårdhavaren utifrån olika förutsättningar och boendeplatser.



Figur 3 Prioriterade målbilder
(Källa: Utvecklingsstrategi för Östergötland, sida 12)

4.4.2. Skärgårdsprogrammet för Region Östergötland och Region Kalmar län

Region Östergötland och region Kalmar län har tagit fram ett nytt skärgårdsprogram, antaget hösten 2025. Syftet med programmet är att ge en fördjupad bild och skapa samsyn kring kustens och skärgårdens förutsättningar och behov.

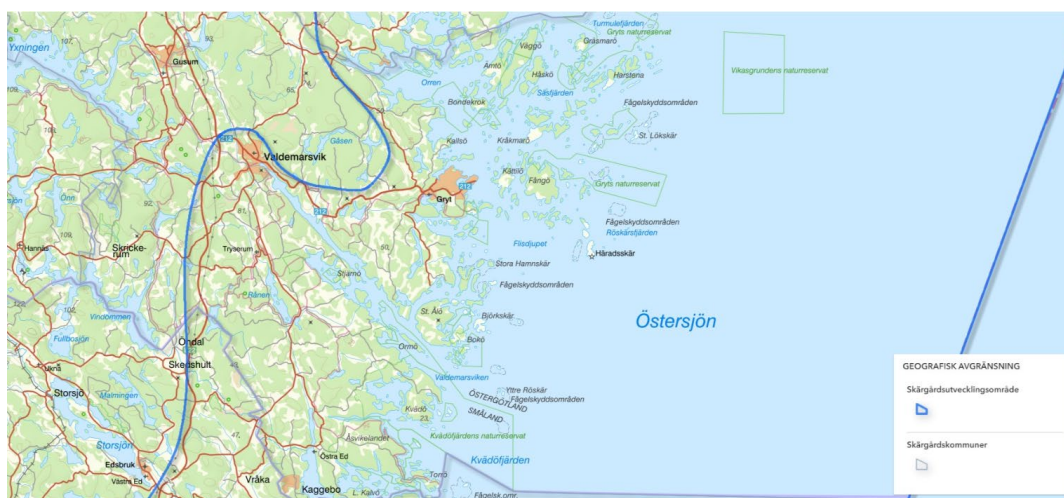
Målet för skärgårdsprogrammet är att det ska finnas:

- Förutsättningar för att bo, leva och bedriva verksamhet här året runt
- Ändamålsenlig infrastruktur och transporter
- Skärgårdens natur-, kultur- och rekreationsvärden utvecklas och tas tillvara i samverkan med lokala aktörer



För kommunens handlingsplan för bostadsförsörjning innebär detta att kommunen ska bidra till att skapa förutsättningar för alla att bo i skärgården där det finns möjlighet.

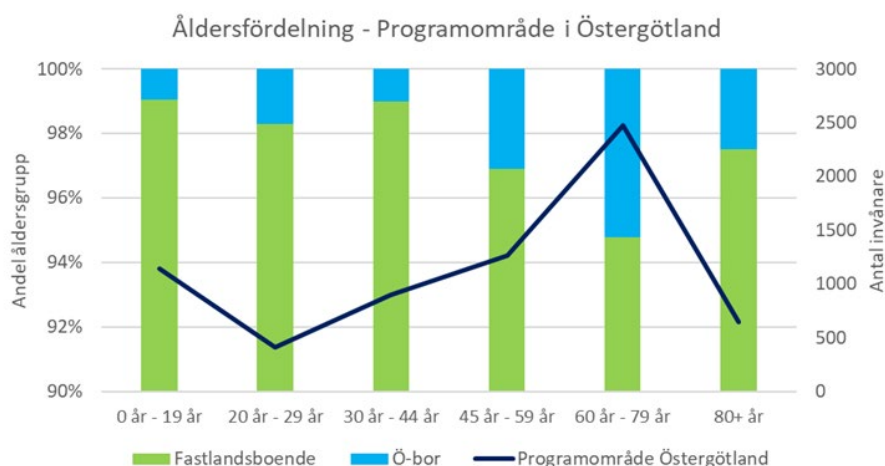
Valdemarsviks tätort ligger inom skärgårdsprogrammet geografiska avgränsning av kust och skärgård. Gryt samhälle ligger inom Gryts skärgård och är en naturlig nod med både förskola och äldreboende. Nära ligger Fyrudden som med sin större hamn har kommersiell service som livsmedelsbutik, caféer med mera. De södra delarna av Valdemarsviks kommun ligger inom Tjust härad och utgör norra delen av Tjust skärgård. Här finns välbesökta naturområden på Torrö och Åsvikenlandet, ett större fritidshusområde i Kaggebo samt småorterna Tryserum, Östra Ed, Skeppsgården och Långrådna.



Figur 4 Geografisk avgränsning av skärgårdsprogrammet för Valdemarsviks kommun.
(Källa: Skärgårdsprogram)

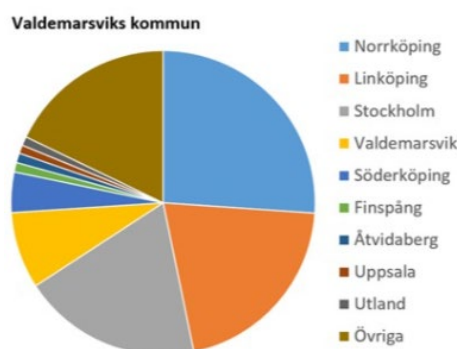
Regionen avser att rikta sina resurser och insatser till vissa strategiska platser och Gryt-Fyrudden är utpekad som skärgårdsnod i programmet. Kommunen kan bidra genom goda boendemiljöer, för att säkerställa att det bibehålls underlag för service och kollektivtrafik.

Generellt för skärgårdarna är det tämligen hög medelålder på befolkningen och yngre, 20–29 år, tenderar att flytta från området. Andelen invånare med utländsk bakgrund är låg.



Tabell 1 Diagram över åldersfördelningen inom planprogrammet i Östergötland (Källa: Skärgårdsprogrammet)

Den dominerande boendeformen är småhus och en stor del av bostadsbeståndet i skärgården är fritidsboenden. 40% av alla bostäder inom programområdet är fritidshus, och 90% av alla bostäder på öarna längs ostkusten är fritidshus. Valdemarsviks kommun sticker särskilt ut med en särskild hög andel fritidshus i relation till befolkningsmängd. I förhållande till cirka 7500 kommuninvånare har kommunen cirka 2800 fritidshus. Mer än 80% av fritidshusägarna är folkbokförda i en annan kommun.



Tabell 2 Cirkeldiagram över var fritidshusägare är folkbokförda. (Källa: Skärgårdsprogrammet)

Detta innebär att bostadspriserna tenderar att stiga då det finns ett stort antal potentiella köpare. Ekonomiskt svagare grupper har svårt att konkurrera på bostadsmarknaden. Det finns få hyresrätter och nybyggnation i attraktiva lägen är begränsad, bland annat på grund av strandskyddslagstiftningen.

4.3.3. Nära vård

Regionens kommuner och Region Östergötland har en avsiktsförklaring för att skapa bästa möjliga förutsättningar för omställning till Nära vård.

Målbilden är att möta framtidens hälso- och sjukvård med de stora utmaningar som regionerna och kommunerna ser framför sig. Antalet äldre i samhället ökar snabbare än den arbetsföra befolkningen, vilket ställer utmaningar på både ekonomiska förutsättningar och att klara en tillräcklig bemanning.

Det finns nya förväntningar på tillgänglighet som regionen och kommunerna behöver svara upp till, samtidigt en snabb medicinteknisk utveckling som skapar möjligheter att behandla patienter i högre åldrar än vad som tidigare var möjligt. Den tekniska utvecklingen gör även att det finns möjligheter att behandla patienter i en annan miljö än på sjukhus.

Hälso- och sjukvården är ett delat ansvar mellan regioner och kommuner och det är därför ett gemensamt ansvar bygga ihop hälso- och sjukvårdssystemet på ett tydligt sätt för patienter och medarbetare. Omställning till Nära vård kommer kräva nära samverkan för att skapa förutsättningar för ett fullgott hälso- och sjukvårdssystem.

Målbilden för Östergötlands kommuner och Region Östergötlands gemensamma arbete:

- Senast år 2030 ska alla invånare erbjudas en god, nära, jämlik och samordnad hälso- och sjukvård, omsorg och socialtjänst som förebygger ohälsa och stärker hälsan.
- Hälso- och sjukvård, omsorg och socialtjänst ska vara lätt tillgängliga och invånare ska vara delaktig utifrån sina förutsättningar och behov.
- Primärvården⁶ ska vara navet.

⁶ Från 1 juli 2021 ändrades definitionen av primärvård i hälso- och sjukvårdslagen. Den nya definitionen innebär att primärvården ska svara för behovet av medicinsk bedömning och behandling, omvårdnad, förebyggande arbete och rehabilitering som inte kräver särskilda medicinska eller

- En effektivare användning av kommunernas, regionens och invånarens egna resurser ska uppnås.

4.5. Kommunala styrdokument

4.5.1. Översiktsplan 2040

Valdemarsviks kommuns översiktsplan antogs 2018 och ger, med tidshorisonten 2040, inriktning i grova drag för mark- och vattenanvändning, hur den bebyggda miljön ska utvecklas samt vilka allmänna intressen som ska beaktas.

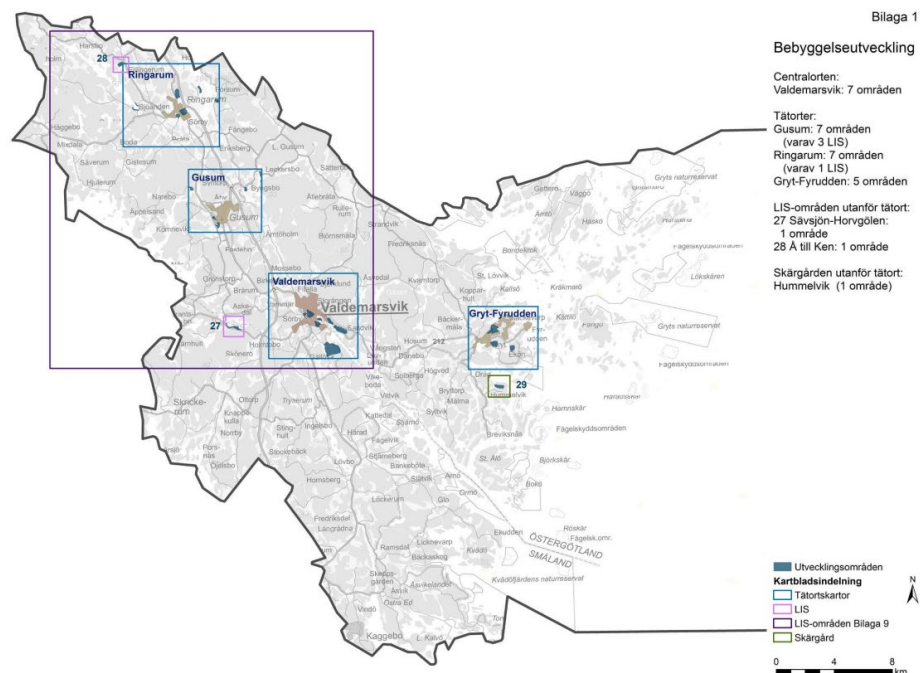
Översiktsplanen bygger på en övergripande VISION VALDEMARSVIK 2025, i balans med naturen, som kommunens ställningstaganden i översiktsplanen ska stärka.

Valdemarsvik 2025 är bilden av en gemenskap där kreativitet, öppenhet, respekt för naturen och ekonomisk hushållning skapar förutsättningar för ett liv i balans. Här är det lätt att leva, och enkelt att forma boendet och tillvaron efter eget sinne och smak. Enastående livsmiljöer, mångsidigt kulturliv, spänstigt näringsliv och omtänksam samhällsservice är exempel på faktorer som får oss att trivas, och fler att lockas hit. Resultatet är en miljö där människor känner äkta stolthet och framtidstro. En alldeles speciell anda i en alldeles speciell kommun. Valdemarsviks kommun.

Till visionen finns det sex delbilder som ska konkretisera visionen:

1. Östersjöns ledande miljökommun
2. En plats där alla kan växa och trivas
3. En upptäcktsresa bland miljöer och människor
4. En naturlig arena för aktiv livsstil
5. En plats i världen att vara stolt över
6. Ett näringsliv med självförtroende

Valdemarsvik har fyra tätorter: Valdemarsvik, Ringarum, Gusum och Gryt-Fyrudden som enligt översiktsplanen omfattas av utvecklingsplaner. Samtidigt ställer sig kommunen positiv till byggande på landet och bebyggelse i skärgården inom områden där det finns utbyggd infrastruktur.



tekniska resurser eller annan särskild kompetens. Den nya bestämmelsen anger vad som ska ingå i primärvårdens grunduppdrag. Lag (2020:1043)



Figur 5 Bebyggelseutveckling enligt Översiktsplan 2018, bilaga 1

4.5.1.1. Bostadsförsörjning

I Valdemarsviks översiktsplan finns det med ett kapitel om bostadsförsörjning, där det också framgår att inför den nya mandatperioden ska nya riktlinjer tas fram.

Enligt översiktsplanen ska kommunen uppfylla den övergripande visionen genom följande åtgärder:

Så uppfyller vi visionen:

- Kommunen ska kunna erbjuda mark för ett brett urval av boenden i olika geografiska lägen.
- Planläggning av tomter ska prioriteras i Ringarum och Valdemarsvik.
- Marknära, tillgängliga och centralt belägna bostäder för äldre ska prioriteras i tätorterna.
- Mark för bostäder i attraktiva lägen ska planeras i tätorterna, samt i sjö- eller skärgårdsmiljöer.
- Bostadsförsörjningen ska lyftas på den kommunala agendan, och kommunen ska ta en aktiv roll för att skapa markreserver i syfte att kunna erbjuda mark.
- En långsiktig behovsanalys ska tas fram för utveckling av olika boendeformer för äldre och personer med funktionsnedsättning
- Kommunen ska underlätta för enskilda och exploatörer att finna lämpliga områden för bostadsbebyggelse såväl inom som utanför tätorterna.

Figur 6 Måluppfyllelse enligt Översiktsplan 2018, sida 26

Kommunens prioriterade insatser för att nå målen är:

- **Samverkan inom bostadsförsörjningen:** kommunen har tidigare inte sett något större behov av samarbete internt kring bostadsförsörjningen men kommunen behöver samverka för att möta framtida behov och skaffa sig en nyanserad bild över vilka insatser som behöver göras.
- **Prioriterade områden för bostadsbebyggelse:** Prioritera Valdemarsvik och Ringarum för bostadsbebyggelse.

4.5.2. Verksamhetsplan 2022 – 2026

I verksamhetsplanen för nuvarande mandatperiod framgår det att Valdemarsviks kommun ska erbjuda:



En bra och trygg boendekommun⁷

Valdemarsvik ska erbjuda attraktiva, trygga boendemiljöer. För att främja inflyttning ska kommunen bedriva ett aktivt arbete som leder till byggnation bla. nya byggbara tomter för bostäder och företagsetableringar. En annan nyckelfaktor att arbeta med är att det finns goda kommunikationer till och från och inom kommunen. Kommunen skall erbjuda stöd och omsorg vid behov samt en bra och nära vård. Valdemarsviks kommun har historiskt tagit emot många nyanlända. Valdemarsviks kommun skall ha ett begränsat mottagande av nyanlända och fokusera på arbetet att få de som redan bor här att komma i självförsörjning och integreras i samhället.

Resultatmål

- Möjliggöra ny bostadsbyggnation genom framtagande av nya tomter.

Indikatorer och mått

- Färdigställda detaljplaner eller detaljplaner under aktivt planarbete för tillskapande av tomter till bostadsändamål. Målvärde: 3 stycken

4.5.3. Riktlinjer för markanvisning

Kommuner har möjlighet att tilldela mark för byggherrar som ger byggherren ensamrätt att under begränsad tid och under givna villkor förhandla med kommunen om överlåtelse eller upplåtelse av ett visst av kommunen ägt markområde för byggnation⁸.

Syftet är att skapa förutsättningar för ett urval av attraktiva boendeformer, lägen och prisnivåer.

Det finns tre tilldelningsmetoder som Valdemarsviks enligt riktlinjerna kan använda:

1. **Anbud:** konkurrensutsatt anbudsförfarande där byggherrar får inkomma med anbud utifrån förutsättningar och krav som ställs för det aktuella området.
2. **Direktanvisning:** sker utan konkurrens och används när det endast finns en intressent som är aktuell, till exempel när kommunen har mycket projektspecifika krav eller markanvisningen ingår i markbytesaffär.
3. **Markanvisningstävling:** alla aktörer är välkomna att inkomma med förslag utifrån det program som kommunen tar fram som beskriver förutsättningar och kriterier för bedömning.

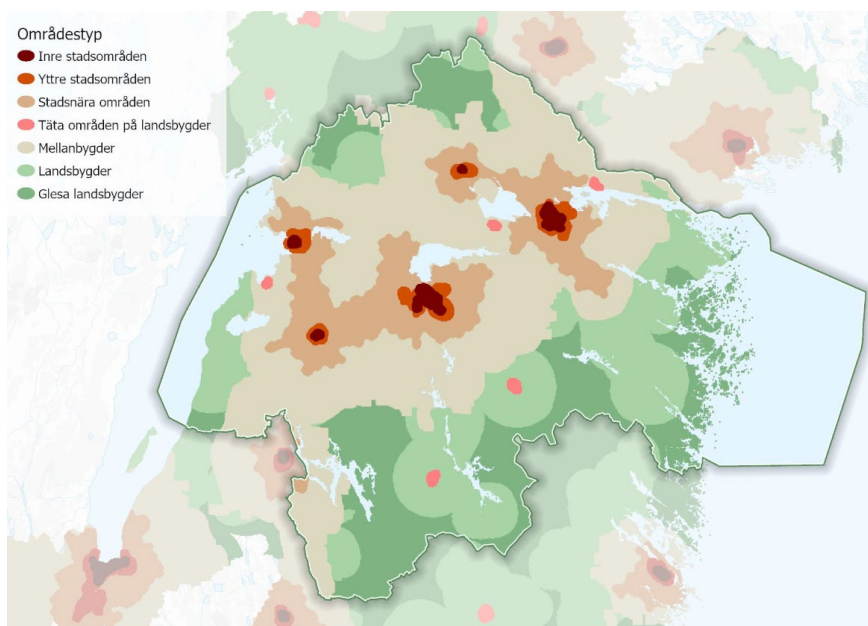
Försäljning av kommunens mark ska ske enligt marknadsmässiga priser.

⁷ Utdrag från Verksamhetsplan 2022 - 2026 av de ställningstaganden som bedöms bidra till bostadsförsörjning.

⁸ Gäller inte försäljning av småhustomter för enskilt byggande

5.1. Valdemarsvik i sitt omland

Som beskrivet i 4.3.2 Skärgårdsprogrammet för Region Östergötland och Region Kalmar län består en stor del av Valdemarsviks geografi av kust och skärgård, vilket ger unika förutsättningar.



5.1.1. Arbetspendling

Större delen av Östergötland, inklusive Valdemarsvik, ingår i den funktionella arbetsmarknaden⁹ Linköping. Det innebär dock inte att befolkningen i

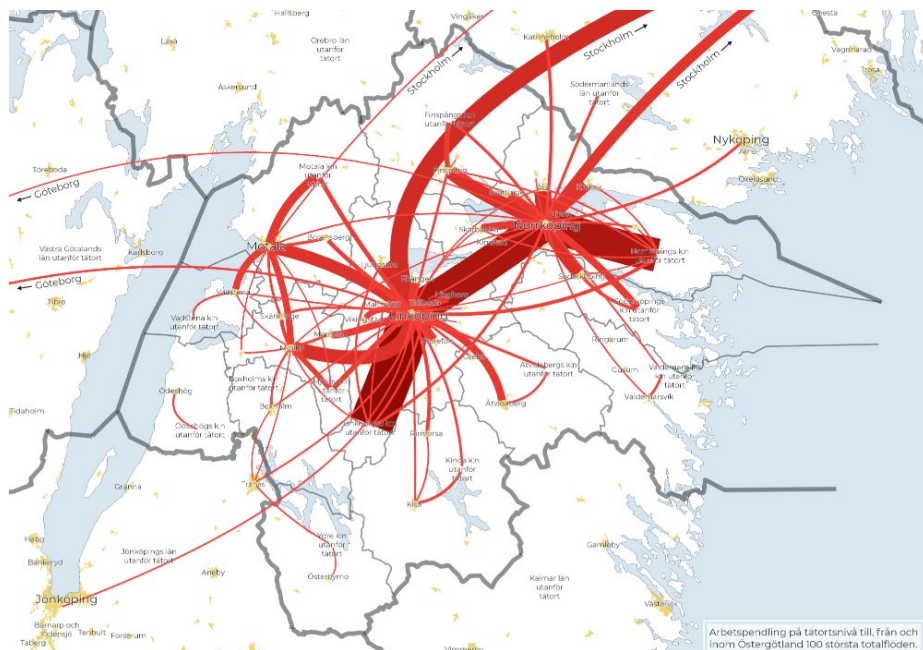
⁹ En funktionell arbetsmarknad är ett geografiskt område där människor kan bo och arbeta utan att göra allt för tidsödande resor.

Valdemarsviks kommun arbetspendlar i hög grad till Linköping. Snarare har Valdemarsvik en relativt låg pendling och arbetar inom kommungränsen (tabell 3).

LA-Region	Kommun	Pendlingskvot (inpendlare/utpendlare)	Andel som bor och arbetar i kommunen	Sysselsättningskvot (dagbef/ nattbef)
Norrköping	Finspång	1,1	55%	1,0
Norrköping	Norrköping	1,1	67%	1,0
Norrköping	Valdemarsvik	0,5	53%	0,8
Norrköping	Söderköping	0,4	33%	0,6

Tabell 3 Pendlingskvot i kommunerna som tidigare tillhörde Norrköpings arbetsmarknadsregion.
(Källa: Det funktionella Östergötland, 2021)

Genom att granska pendlingsflöden för Östergötland går det att se att pendlingsflödet sker från Valdemarsvik går främst till Norrköping (observera att kartan i figur 8 representerar Östergötlands 100 största pendlingsströmmar).



Figur 8 Arbetspendling på tätortsnivå (Källa: Det funktionella Östergötland, 2021)

Genom att ta bort Norrköping och Linköping från pendelsflödena, då de har så stark dragningskraft, uppträder mer nyanserade flöden (figur 9). I Valdemarsvik finns det en stark pendlingsström inom kommun men även till Söderköping.

Trafikverket arbetar aktivt med att starta markarbetet av ny dragning av E22:an förbi Söderköping. Detta skulle påverka restiden norrut och minska restiderna men än så länge är det oklart hur E22:an kommer att påverka pendlingsströmmarna till och från Valdemarsvik.



Figur 9 Inzoomad bild på arbetspendling på tätortsnivå, exkluderat Norrköping och Linköping.
(Källa: Det funktionella Östergötland, 2021)

Restiden ner till Västervik är i nuläget nästan lika lång som till Norrköping men pendlingsströmmarna är mindre. Troligen är det den administrativa gränsen mellan regionerna som gör att denna koppling är svagare. Då regionerna ansvarar för kollektivtrafiken och över länsgränser är kollektivtrafikförbindelserna generellt sämre.

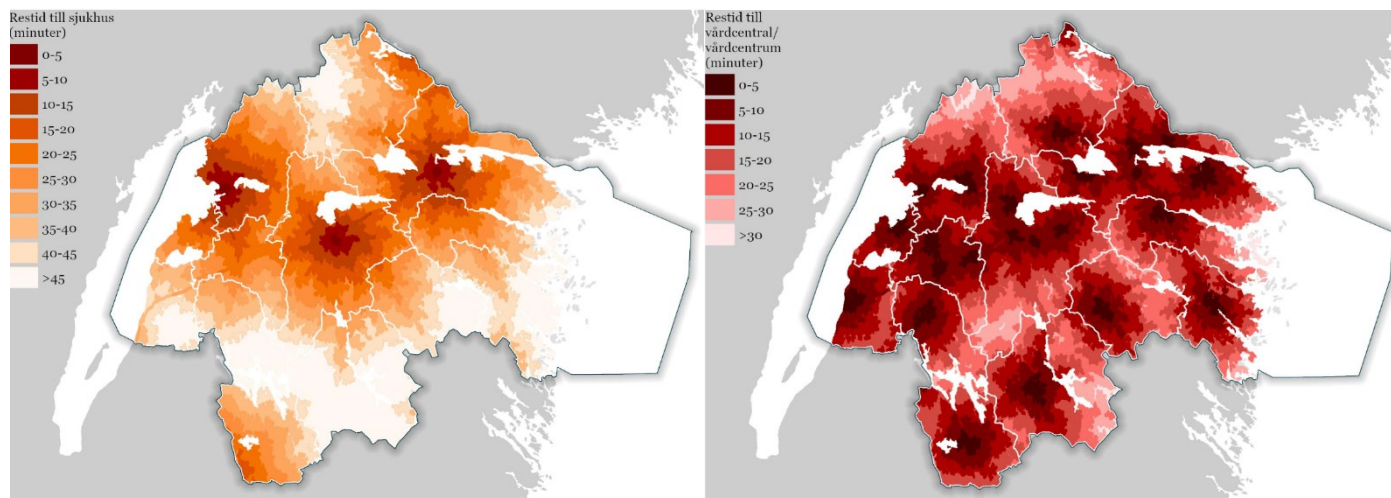
5.1.2. Sjukvård

Då Valdemarsvik ligger i utkanten av regionen, ligger kommunen därmed också längre ifrån specialistsjukvården i Norrköping och Linköping.

Via region Östergötlands kartläggning hade invånarna i Valdemarsvik under 2023 som längst mer än 45 minuters restid till närmsta sjukhus.

Erfarenhetsmässigt har de som bor ute i skärgården längre än 45 minuter restid till sjukvård. Vid dåligt väder och vintertid kan det ta flera timmar.

På grund av den längre restiden till större sjukhus har Valdemarsviks tätort ett vårdcentrum som ökar tillgängligheten till vård. Vårdcentrum är ett vårdkoncept med flera verksamheter under samma tak, till exempel vårdcentral, rehabilitering och viss specialistvård. Vårdcentrumet i Valdemarsvik har dock färre listade än vad det finns folkbokförda i kommunen, troligtvis för att det är enklare att utföra sina vårdbesök i anslutning till arbetstid.



Figur 10 Restid till sjukhus (minuter), vänster bild. Restid till vårdcentral/vårdcentrum (minuter), höger bild. (Källa: Hur går det för Östergötland? 2023)

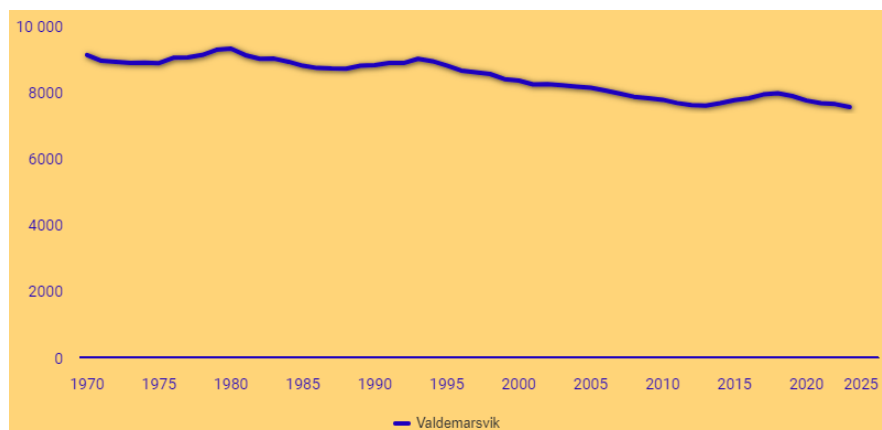
5.2. Demografi

5.2.1. Nuläge

I Valdemarsviks kommun uppnådde befolkningsantalet, i slutet av 2023, till 7541 personer och visar därmed på en generell minskning i befolkningsantal över tid, tabell 4. Det är fler män som bor i kommunen med 51,7% män mot 48,3% kvinnor.

10,2% av befolkningen är födda utomlands. 62% bor inom tätort medan 38% bor på landsbygd.

Under 2023 såldes 69 småhus till ett genomsnittligt pris på 1 677 000 kronor, vilket är ungefär 2 miljoner kronor billigare än genomsnittet i Sverige. 50,1% av befolkningen är sammanboende medan 45,4% är ensamstående. 4,5% är övriga hushåll.

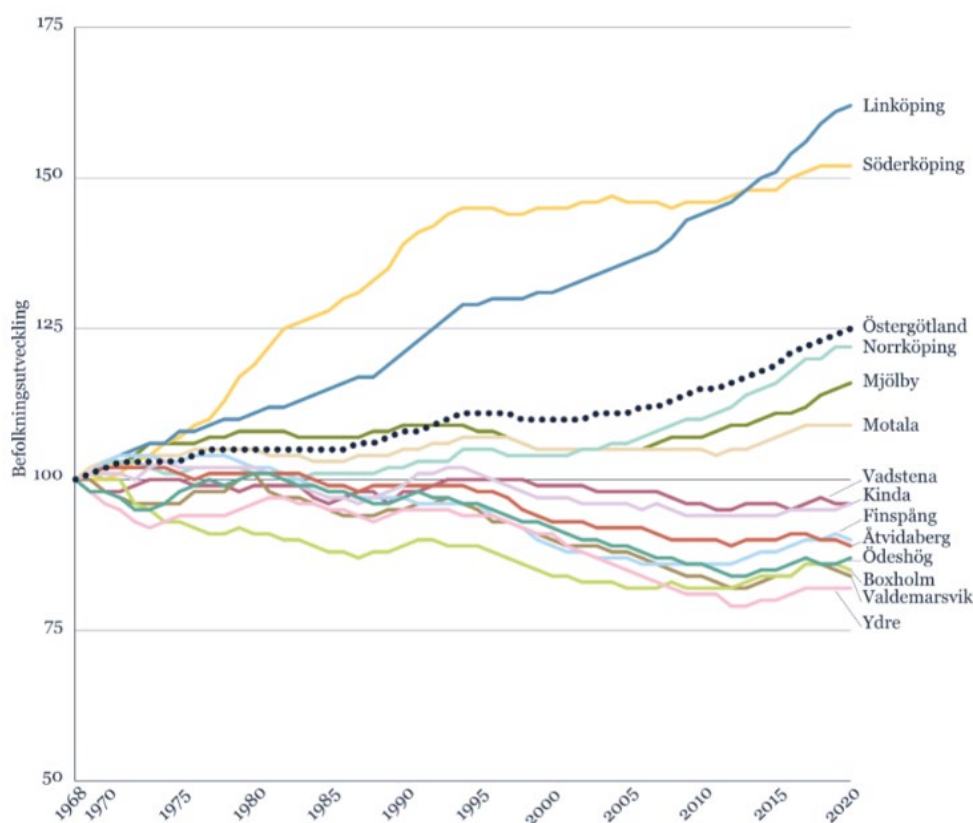


Tabell 4 Befolkningsförändring i antal Valdemarsviks kommun från 1970
(Källa: Kommuner i siffror, 2023)

5.2.2. Befolkningsprognos

Generellt för Sverige så ökar befolkningen. Under 2024 stod 80% av tillväxten av en utrikes flyttnetto och de återstående 20% av ett födelseöverskott..

I Östergötland har det sedan 2010 ökat i befolkningsantal från att på många håll minskat. Nästan tre fjärdedelar av inflyttning till länet kom från övriga Sverige och en fjärdedel från utlandet. Utvandringen är generellt sett låg från länets orter men invandringen varierar påtagligt. Särskilt i Gusum, men även i Valdemarsviks tätort, utgjorde invandringen en relativt stor del av den totala inflyttningen.



Tabell 5 Befolkningsutveckling 1968 - 2020 mellan Östergötlands olika kommuner
(Källa: Det funktionella Östergötland, 2021)

Statisticon har på uppdrag av Valdemarsviks kommun genomfört en analys av befolkningsutvecklingen från 2025 fram till 2034. Prognosen bygger på tillgänglig statistik från 2024 via SCB¹⁰.

Sammanfattningsvis förväntas befolkningen i Valdemarsvik att minska från 7 525 invånare 2024 till 7 162 personer 2034.

Flyttnettot förväntas bli i genomsnitt 25 personer per år och födelsenettot -61 personer per år. Totalt ger detta en förändring med -36 personer per år.

Antalet inflyttade beräknas bli i genomsnitt 466 personer per år medan antalet utflyttade skattas till 441 personer. Detta ger ett årligt flyttnetto på 25 personer för varje år under prognosperioden.

Antalet barn som föds förväntas vara 53 per år i genomsnitt under prognosperioden medan antalet avlidna skattas till 114 personer. Detta medför en befolkningsförändring med -61 personer per år.

I tabell 6 sammanfattas befolkningens utveckling över tid avseende folkmängd och förändringskomponenter. Observera att uppgifterna från 2025 och framåt är prognosticerade värden. Uppgifter om befolkningsmängden under i slutet av 2023 framgår under 5.2.1. *Nuläge*.

Folkmängd och förändringskomponenter i Valdemarsviks kommun

	1980	1990	2000	2024	2025	2034
Födda	114	117	70	51	52	54
Döda	121	121	118	109	110	118
Födelseöverskott	-7	-4	-48	-58	-58	-64
Inflyttade	430	634	421	510	480	456
Utflyttade	386	619	424	466	456	428
Flyttnetto	44	15	-3	44	24	28
Folkökning	37	11	-51	-14	-34	-36
Folkmängd	9 303	8 804	8 337	7 525	7 491	7 162

Tabell 6 Folkmängd och förändringskomponenter i Valdemarsviks kommun
(Källa: Befolkningsutveckling 2025 – 2034 Valdemarsviks kommun)

Folkmängden kan i sin tur delas upp i tre åldersgrupper:

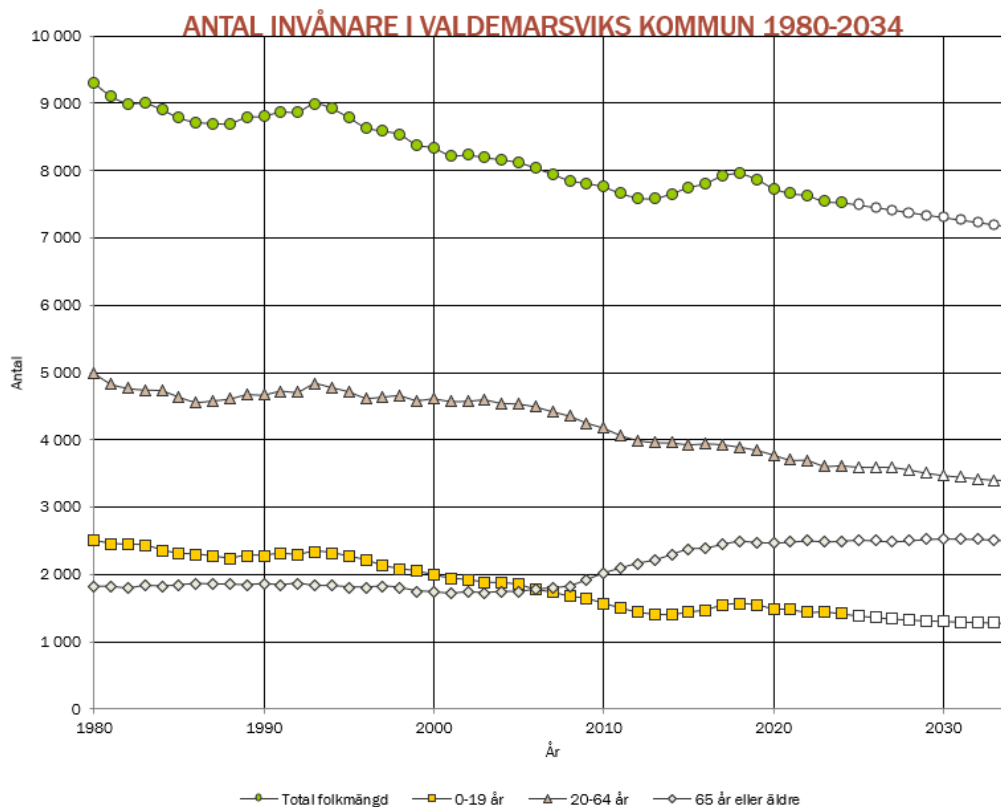
- 0 - 19 år
- 20 - 64 år samt
- 65 och äldre

Trots att uppdelningen är grov ger den en god överblicksbild som gör det lätt att följa utvecklingen över tiden. I tabell 7 visas utvecklingen av dessa åldersgrupper från 1980 till 2034. En tydlig struktur i tabellen är att

¹⁰ Statistiken avseende 2024 är officiell folkmängd enligt SCB. På grund av justeringar som myndigheten gör överensstämmer inte alltid summan av angivna förändringar exakt med den totala förändringen i folkmängd. Kontakta SCB för vidare information. (Källa: Statisticon, Befolkningsutveckling 2022 – 2031 Valdemarsviks kommun)

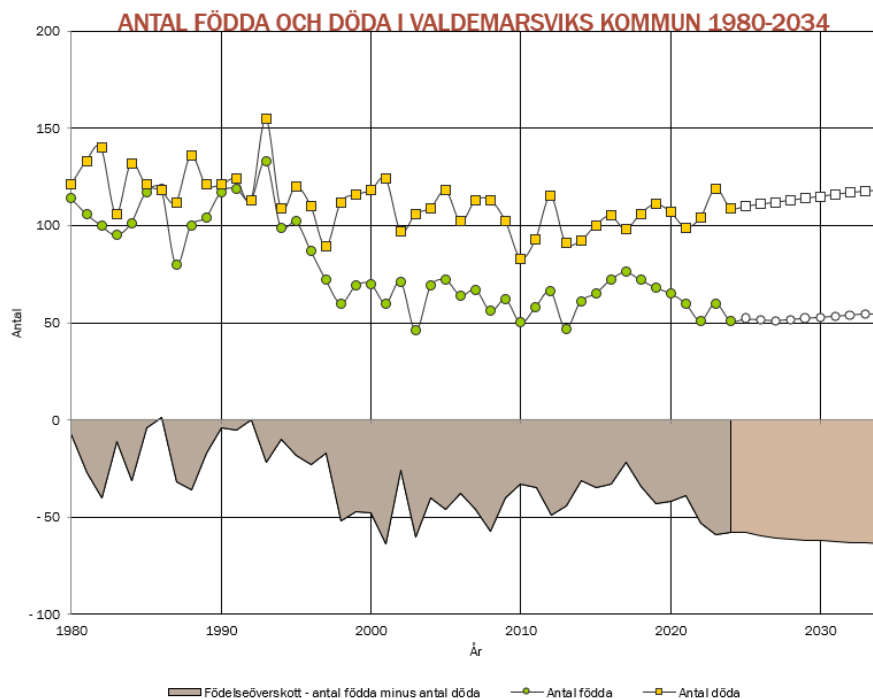


befolkningsantalet prognostiseras att minska men också att andel 65 år eller äldre kommer att öka i relation till de andra ålderskategorierna som minskar.



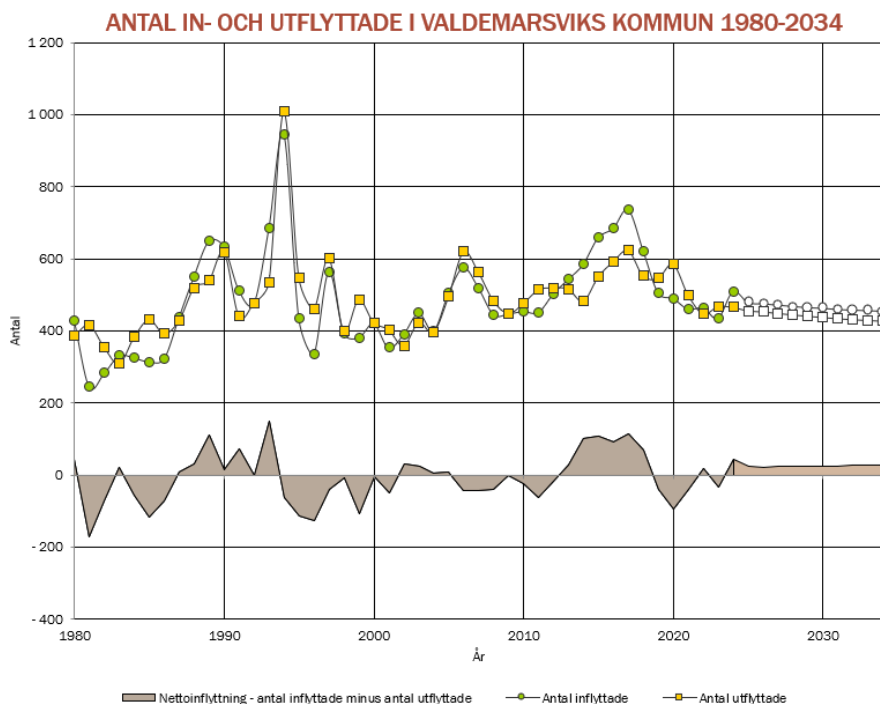
Tabell 7 Antal invånare i Valdemarsviks kommun 1980 - 2034
(Källa: Befolkningsutveckling 2025 – 2034 Valdemarsviks kommun)

Antalet födda minus döda kallas för födelseöverskott eller naturlig befolkningsökning. Antalet födda har sedan 2014 varierat mellan 51 och 76. År 2024 föddes 51 barn och under prognosperioden förväntas i genomsnitt 53 barn att födas per år. Antalet avlidna har sedan 2014 varierat mellan 92 och 119. År 2024 avled 109 personer och under prognosperioden förväntas i genomsnitt 114 personer att avlida per år.



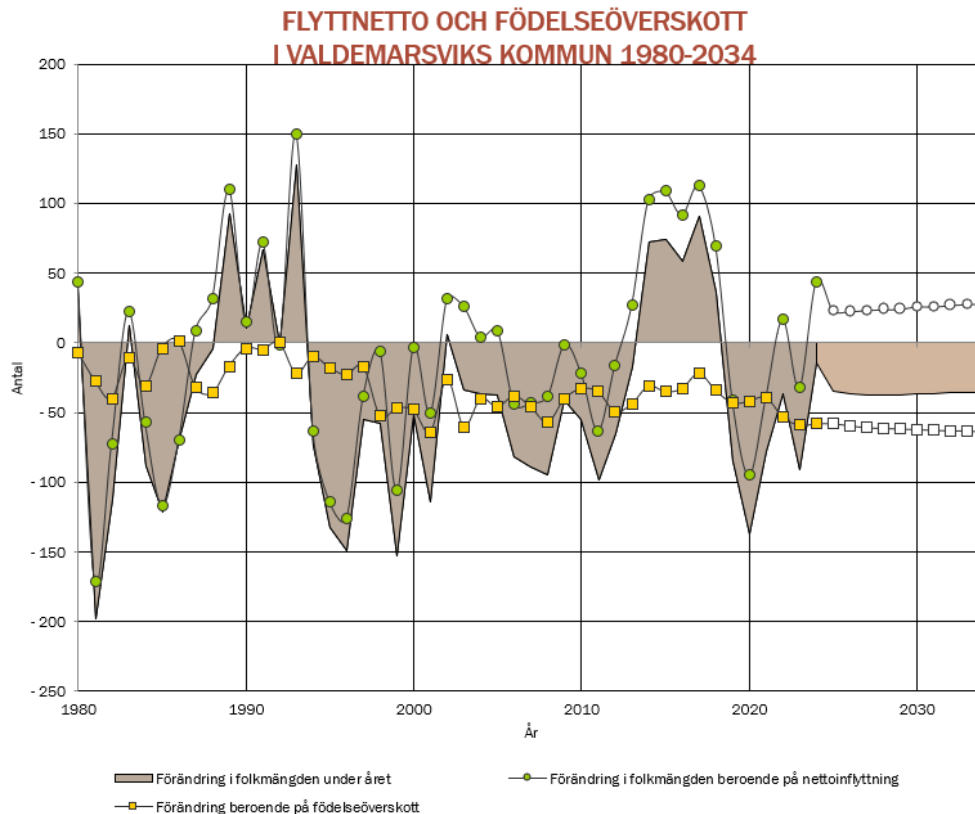
Tabell 8 Antal födda och döda i Valdemarsviks kommun 1980 - 2034
(Källa: Befolkningsutveckling 2025 – 2034 Valdemarsviks kommun)

Flyttnettot beräknas som inflyttade minus utflyttade. Antalet inflyttade har sedan 2014 varierat mellan 436 och 737. År 2024 flyttade 510 personer till kommunen och under prognosperioden förväntas i genomsnitt 466 personer flytta in per år. Antalet utflyttade har sedan 2014 varierat mellan 448 och 624. År 2024 flyttade 466 personer från kommunen och under prognosperioden förväntas i genomsnitt 441 personer flytta ut per år.



Tabell 9 Antal in- och utflyttade i Valdemarsviks kommun 1980 - 2034
(Källa: Befolkningsutveckling 2025 – 2034 Valdemarsviks kommun)

Folkmängden har minskat med 132 personer sedan 2014. Från 2024 fram till prognosperiodens slut 2034 förväntas folkmängden att minska med 363 personer. Födelseöverskottet har sedan 2014 varierat mellan -59 och -22 personer. År 2024 var överskottet -58 personer och under prognosperioden förväntas överskottet bli i genomsnitt -61 personer per år. Flyttnettot har sedan 2014 varierat mellan -95 och 113. År 2024 var flyttnettot 44 personer och under prognosperioden förväntas flyttnettot bli i genomsnitt 25 personer per år.



Tabell 10 Flyttnetto och födelseöverskott i Valdemarsviks kommun 1980 - 2034
(Källa: Befolkningsutveckling 2025 – 2034 Valdemarsviks kommun)

5.3. Den ordinarie bostadsmarknaden

5.3.1. Bostadsbeståndet och behovet

Varje år ska kommunerna leverera underlag till länsstyrelsen om det bedömda bostadsmarknadsläget i särskilda enkäter som kallas bostadsmarknadsenkät (BME). Syftet är att skapa en nulägesbild över hur bostadsmarknaderna ser ut i Sverige.

Varje år rapporteras därmed regionens samlade bostadsmarknad i en bostadsmarknadsanalys (BMA). För 2025 har Valdemarsviks kommun rapporterat till länsstyrelsen att dagens bostadsmarknadsläge är i balans men att det är ett överskott i centralorten. Denna bedömning håller sig över en treårsperiod.

Dagens bostadsmarknadsläge sett till behovsuppfyllelse visar även på att bedömningen är att bostadsmarknaden är relativt tillmötesgående över vad befolkningen behöver.



Bedömning av det nuvarande bostadsmarknadsläget i kommunen

	Ydre	Kinda	Valdemarsvik	Norrköping	Vadstena	Mjölby	Boxholm	Åtvidaberg	Finspång	Motala	Ödeshög	Linköping	Söderköping
I helhet	Ö	Ö	B	B	B	B	U	B	U	U	U	U	U
I centralorten	Ö	Ö	Ö	B	B	B	U	B	U	U	U	U	U
Övriga kommunen	B	B	B	B	B	B	B	U	B	B	U	U	U

Bedömning av bostadsmarknadsläget i kommunen om tre år.

	Ydre	Kinda	Valdemarsvik	Norrköping	Vadstena	Mjölby	Boxholm	Åtvidaberg	Finspång	Motala	Ödeshög	Linköping	Söderköping
I helhet	Ö	Ö	B	B	B	B	B	U	U	U	U	U	U
I centralorten	Ö	Ö	Ö	B	B	B	B	U	U	U	U	U	U
Övriga kommunen	B	B	B	B	B	B	B	U	B	B	U	U	U

Tabell över bostadsmarknadsläget sett till behovsuppfyllelse per kommun

	Ydre	Kinda	Valdemarsvik	Norrköping	Vadstena	Mjölby	Boxholm	Åtvidaberg	Finspång	Motala	Ödeshög	Linköping	Söderköping
Grad av tillfredsställelse	4	5	4	5	4	4	4	4	4	4	2	4	3

Tabell 11 Nuvarande bostadsmarknadsläge i kommunerna och bostadsmarknadsläge sett till behovsuppfyllelse, samt bedömning om bostadsmarknadsläget om 3 år. (Ö – överskott, B – balans och U – underskott) (Skala från 1: i låg grad tillfredsställd, till 6: i hög grad tillfredsställd). (Källa: Regional bostadsmarknadsanalys Östergötland 2025)

Valdemarsviks kommun är en kommun som till stor del består av småhus, över 60% av bostadsbeståndet består av småhus, sedan är den andra dominanta formen flerbostadshus. Majoriteten av bostadsbeståndet är äganderätt och enbart en mindre del av beståndet är bostadsrätt (figur 11).



Figur 11 Antal bostäder per hustyp och per upplåtelseform (Källa: Marknadsdjup bostäder 2024)

Valdemarsviks kommun sticker särskilt ut med en särskilt hög andel fritidshus i relation till befolkningens mängd. I förhållande till cirka 7500 kommuninvånare har kommunen cirka 2800 fritidshus. Mer än 80% av fritidshusägarna är folkbokförda i en annan kommun. En stor del av fritidshusen ligger i skärgården.

Under de föregående åren (2022 – 2024Q1) har 33 stycken färdigställda bostäder byggts i Valdemarsviks kommun, det är enbart äganderätt småhus som har byggts under denna period (figur 12). 29 stycken bostäder har påbörjats under denna period men inte avslutats, 4 av dessa är hyresrätter. Under denna period har det inte påbörjats eller avslutats några bostadsrätter. Ägarlägenheter har varit under flera år den dominerande bostadsformen som har byggts.

Under 2026 förväntas det att påbörjas byggandet av 14 småhus i Valdemarsvik (tabell 12).

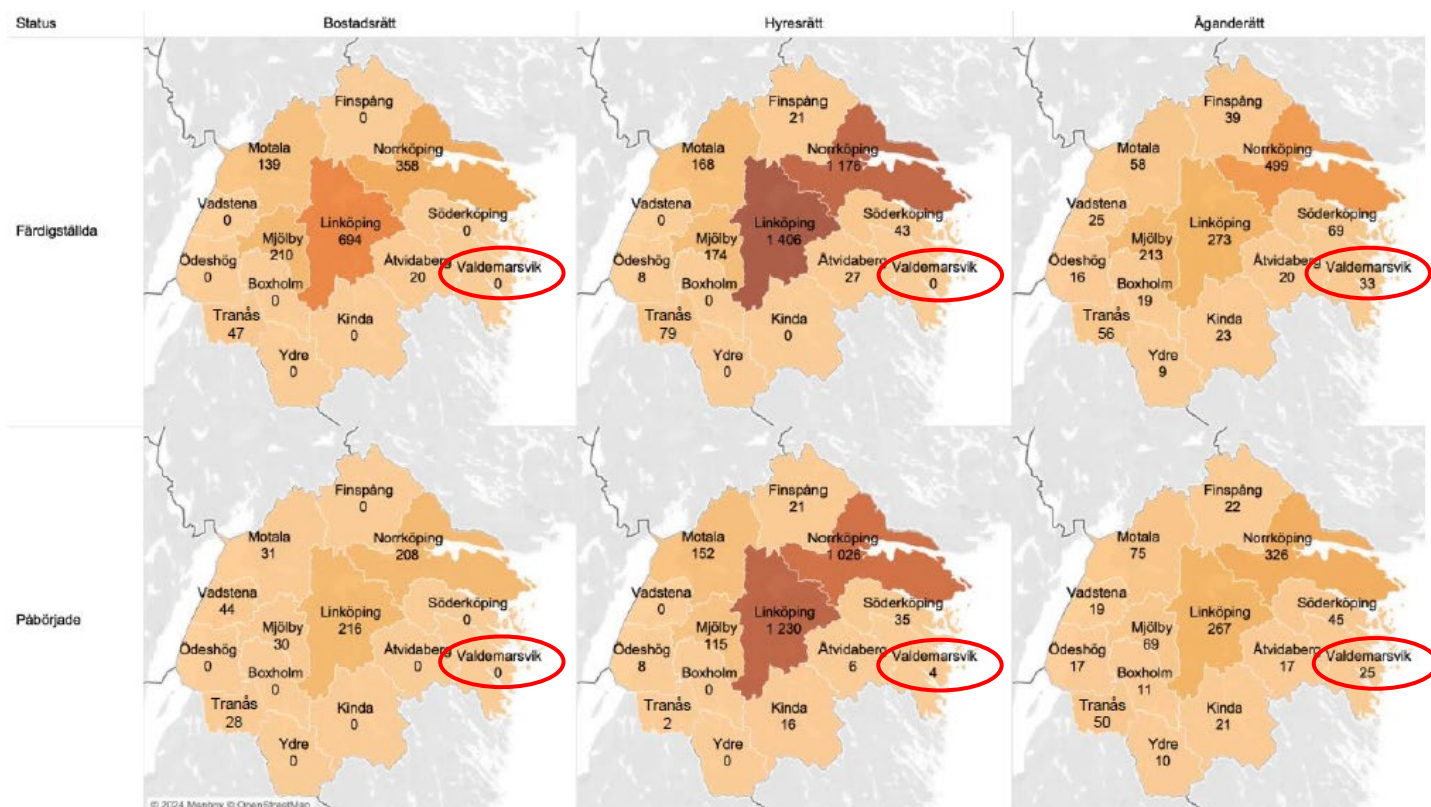
Kommunernas bedömningar av bostadsbyggande år 2026

	Linköping	Norrköping	Finspång	Söderköping	Mjölby	Vadstena	Kinda	Motala	Ydre	Åtvidaberg	Boxholm	Valdemarsvik	Ödeshög	Totalt
Hyresrätter	743	134	125		55			5					6	1068
Bostadsrätter	146	300		50	18	10				12			a	536
Ägarlägenheter														0
Småhus	277	60	30	75	20	5	30	92	5	15	10	15	5	639
Totalt 2026	1166	494	155	125	93	15	30	97	5	27	10	15	11	2243

Varav

Studentbostäder														0
Seniorbostäder		25												25
Trygghetsbostäder					a									0
Särskilda boendeformer för äldre	80	a	120		55		60							315
Bostäder för personer med funktionsnedsättning	12	29	6											47
Övriga											10			10
Summa särskilda bostäder	92	54	126	0	55	0	60	0	0	0	10	0	0	397

Tabell 12 Förväntad byggnation per kommun under år 2026
(Källa: Regional bostadsmarknadsanalys Östergötland 2025)



Figur 12 Totalt antal påbörjade och färdigställda bostäder (ink. Specialbostäder) 2022 – 2024Q1 Östergötland
ink. Tranås (Källa: Omvärlds- och marknadsrapport - konjunkturläget och bostadsmarknaden i Östergötland)



I Valdemarsvik finns det ungefär 1500 hyresrätter och av dessa finns det en vakansgrad på ungefär 4% (tabell 13). I jämförelse med övriga kommuner i Östergötland ligger denna vakansgrad högt. Det byggs generellt få flerbostadshus i Valdemarsvik och det tillskapas därmed inte så många nya lägenheter.

Nyproduktionsmarknaden för hyresrätter, hyra i kr/kvm/år, vakansgrad i procent					
Kommun	Bedömd betalningsvilja nyproduktion (jämviktshyra)		Nyproduktionshyra allmännyttan*	Värderad hyra byggår 2024**	Genomsnittlig vakansgrad**
	2 RoK, 50 kvm	3 RoK, 70 kvm			
Valdemarsvik	1 510	1 410	Saknar nyproduktion 2023-2024	1 450	4,0

Tabell 13 Vakansgrad och nyproduktionsmarknaden för hyresrätter (Källa: Marknadsdjup bostäder 2024)

5.3.2. Rörlighet på bostadsmarknaden

I samband med att Region Östergötland undersökte hur funktionaliteten för arbetspendling såg ut i Östergötland, gjordes även en analys kring flyttmönster på bostadsmarknaden.

Dock ska det poängteras att flyttströmmar ska tolkas med försiktighet då det är mönster som sällan upprepar sig på så sätt som arbetspendling. I små orter kan även förändringar i bostadsbeståndet ge stora utslag i flyttstatistiken enskilda år.

Ett generellt mönster som går att tyda enligt studien är att merparten av alla flyttar i Östergötland skedde innanför kommungränserna.

Tre fjärdedelar av all inflyttning till Östergötland kom från övriga Sverige och en fjärdedel från utlandet. Särskilt i Gusum och Valdemarsvik tätort utgjorde invandringen en relativt stor del av den totala inflyttningen under 2019.

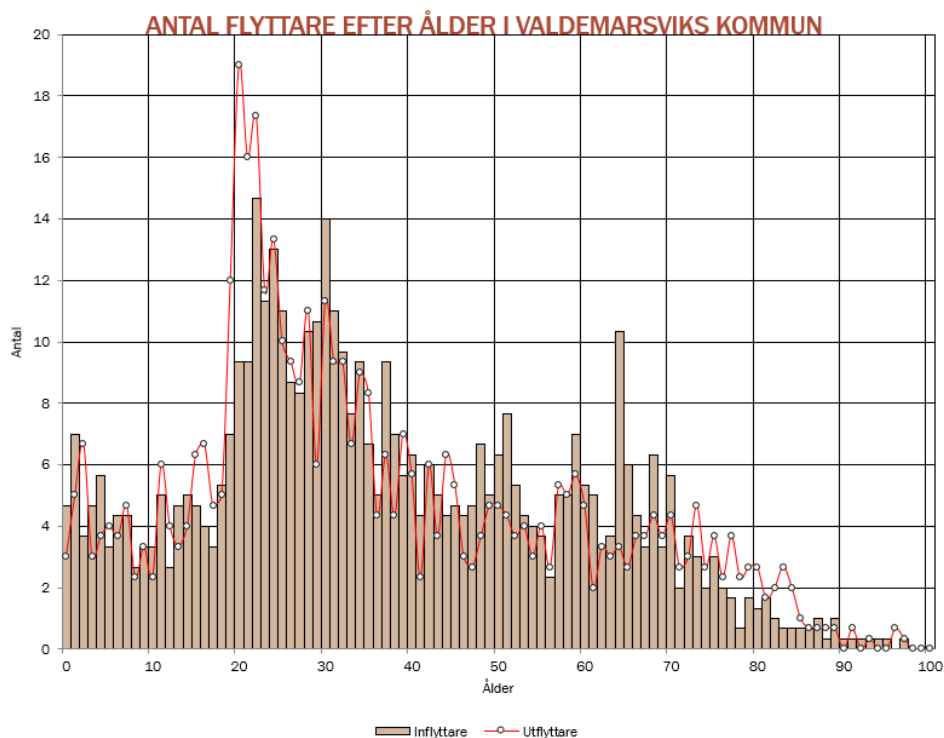
Orter med hög inflyttning tenderar vara orter med hög utflyttning, vilket framgår av figur 13. Det innebär i praktiken att nettoflyttningen, det vill säga inflyttning minus utflyttning är relativt liten i nästan alla orter. Skillnaden är således snarare större mellan orter som kännetecknas av hög respektive låg rörlighet på bostadsmarknaden, än mellan inflyttnings- och utflyttningsorter. Generellt sett hänger rörligheten ihop med ortsstorlek – stora orter har högre rörlighet. Ännu tydligare är dock att orter med hög rörlighet, med några få undantag, nästan uteslutande är kommunhuvudorter. Valdemarsvik och Gusum har en hög rörlighet. Gusum särskiljer sig från liknande orter med en hög rörlighet.

Som det framgår i tabell 24 i kapitlet 5.4.3. *Nyanlända och ensamkommande barn* på sida 43 tog Valdemarsvik emot en stor andel nyanlända under 2015 – 2017.



Figur 13 Rörlighet på bostadsmarknaden avspeglad i in- och utflyttningar till respektive ort. Flyttningar inom orter är inte beaktade. (Källa: Det funktionella Östergötland, 2021)

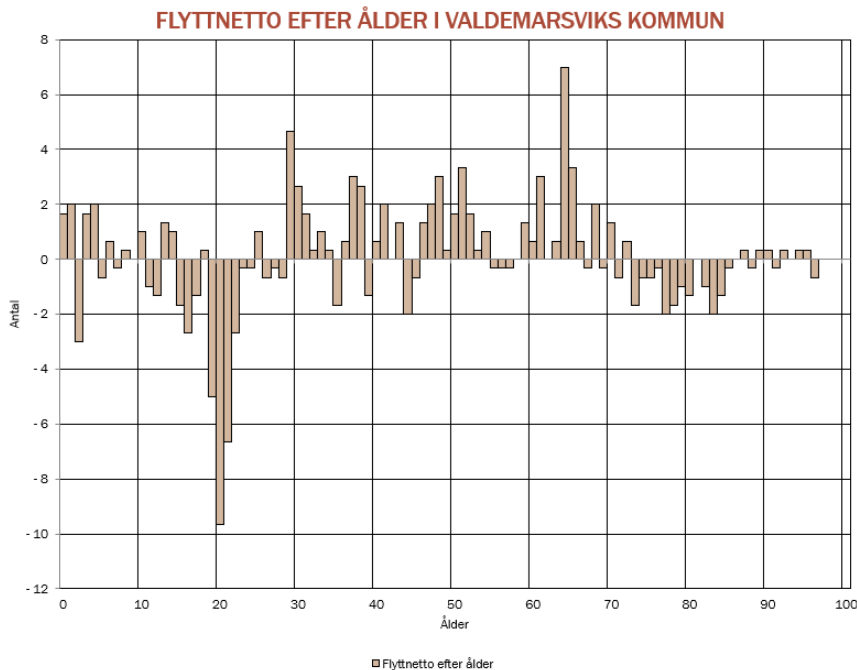
Demografiskt för Valdemarsviks kommun är det skillnad i hur flyttmönster ter sig. Hur många som flyttar till respektive från kommunen i olika åldrar visas i tabell 14. Även om lika många flyttar in som ut ur kommunen i en viss åldersgrupp så betyder detta inte att kommunens förutsättningar är oförändrade. Det kan finnas en stor skillnad på in- och utflyttarna avseende socioekonomiska faktorer såsom utbildning, inkomst eller arbetsmarknadsstatus.



Tabell 14 Antal flyttare efter ålder i Valdemarsviks kommun (Källa: Befolkningsutveckling 2025 – 2034 Valdemarsviks kommun)

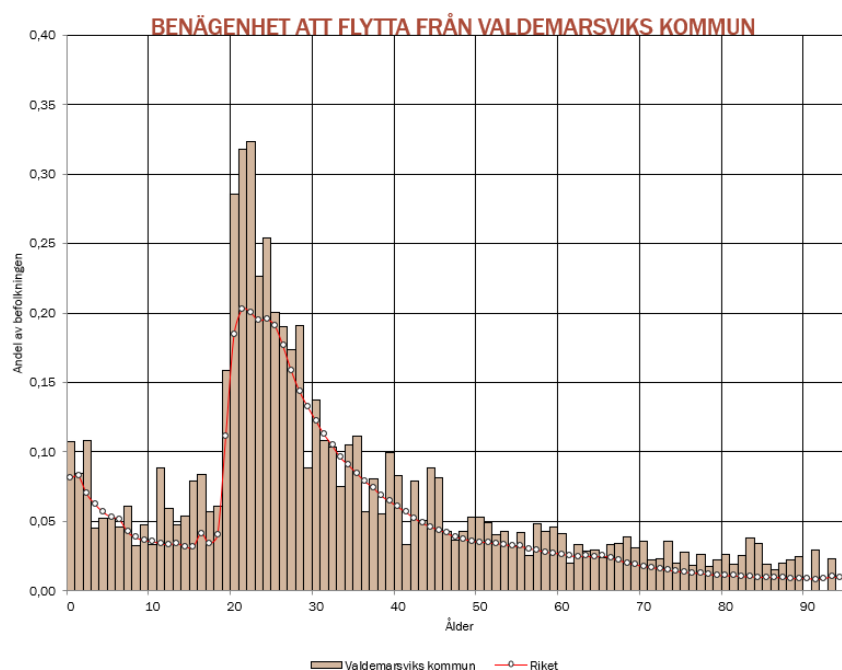


Tabell 15 visar effekten av in- och utflyttningen på åldersstrukturen. Staplarna visar flyttnettot, det vill säga vilka åldersgrupper som ökar respektive minskar på grund av flyttningar. Nettot har beräknats som skillnaden mellan antalet inflyttade och utflyttade i tabell 15 nedan. Ett negativt värde betyder att fler flyttar från kommunen än till kommunen i den åldern.



Tabell 15 Flyttnetto efter ålder i Valdemarsviks kommun, genomsnitt för perioden 2022 - 2024 (Källa: Befolkningsutveckling 2025 – 2034 Valdemarsviks kommun)

Flyttbenägenheten visar på sannolikheten att en person i en viss ålder flyttar från kommunen. I kommunen har 22-åringarna den högsta flyttbenägenheten med 0,32. Detta innebär att 32 procent av alla 22-åringar under ett givet år flyttar från kommunen.

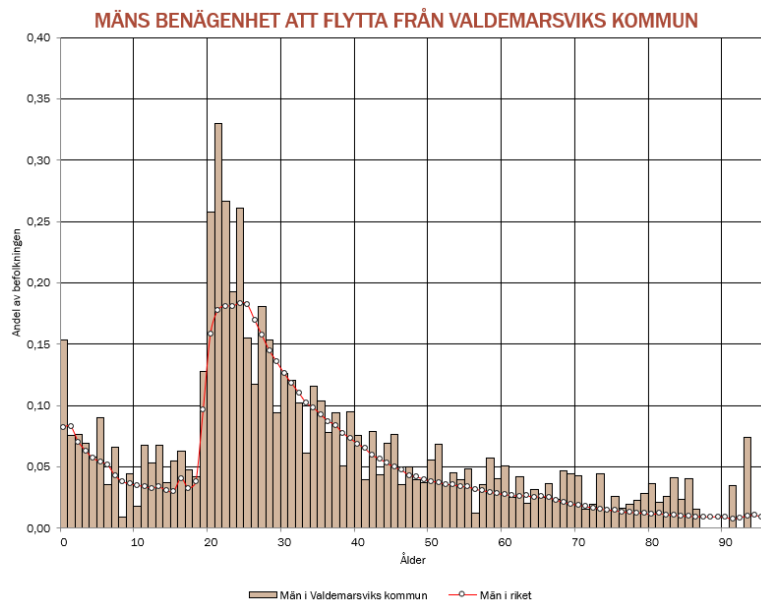
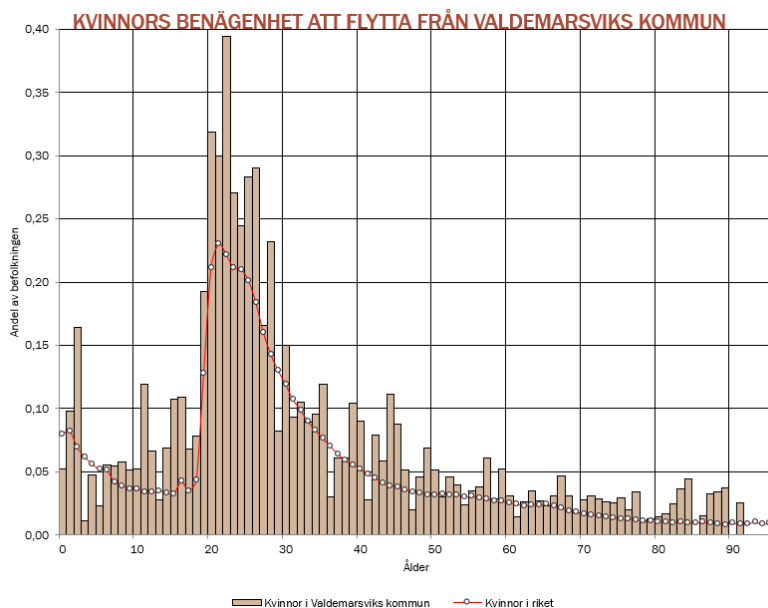


Tabell 16 Benägenhet att flytta från Valdemarsviks kommun, genomsnitt för perioden 2022 - 2024 (Källa: Befolkningsutveckling 2025 – 2034 Valdemarsviks kommun)



På riksnivå har både män och kvinnor en mycket hög flyttbenägenhet mellan 20 och 30 år, men yngre kvinnor är betydligt mer flyttbenägna än männen. De söker sig tidigare än män till orter som erbjuder studie- och arbetsmöjligheter. Vid 30-års ålder blir de dock mindre flyttbenägna än männen. I Valdemarsviks kommun har de 22-åriga kvinnorna den största flyttbenägenheten med 0,39.

Men till skillnad mot kvinnorna, som har en tydlig topp mellan 20 och 25 år, så är männens flyttbenägenhet mer jämn. Män äldre än 30 år har även en något högre flyttbenägenhet än kvinnor i samma ålder. Bland männen i Valdemarsviks kommun är 21-åringarna mest flyttbenägna med 0,33.



Tabell 17 Kvinnors (vänster) och mäns (höger) benägenhet att flytta från Valdemarsviks kommun, genomsnitt för perioden 2022 - 2024 (Befolkningsutveckling 2025 – 2034 Valdemarsviks kommun)

5.3.3. Marknadsdjup – efterfrågan av nyproducerade bostäder

Region Östergötland har tillsammans med konsultbolaget Evidens under 2024 gjort en undersökning om marknadsdjup i regionen, länets kommuner samt Tranås kommun.

Syftet var att genomföra en genomgripande analys av regionens bostadsmarknad. Med marknadsdjup menas hushållens årliga och köpkraftiga efterfrågan på nya bostads-, hyres- eller äganderätter. Det vill säga, utifrån rådande marknadspriser och boendekostnader med hushållens disponibla inkomst, vilka är det som avser och har preferens för en nyproducerad bostad istället för en bostad på successionsmarknaden.

När boendekostnaden beräknas görs det med hänsyn till observerad eller bedömd betalningsvilja för nyproducerade bostäder för olika delmarknader. Om denna betalningsvilja är lägre än vad som krävs för att täcka de kostnader som bostadsbyggande i denna miljö kräver, finns risk att beräknat marknadsdjup är större än vad som kan byggas till lönsamma villkor. Marknadsdjup och möjligt faktiskt bostadsbyggande kan därför skilja sig åt.

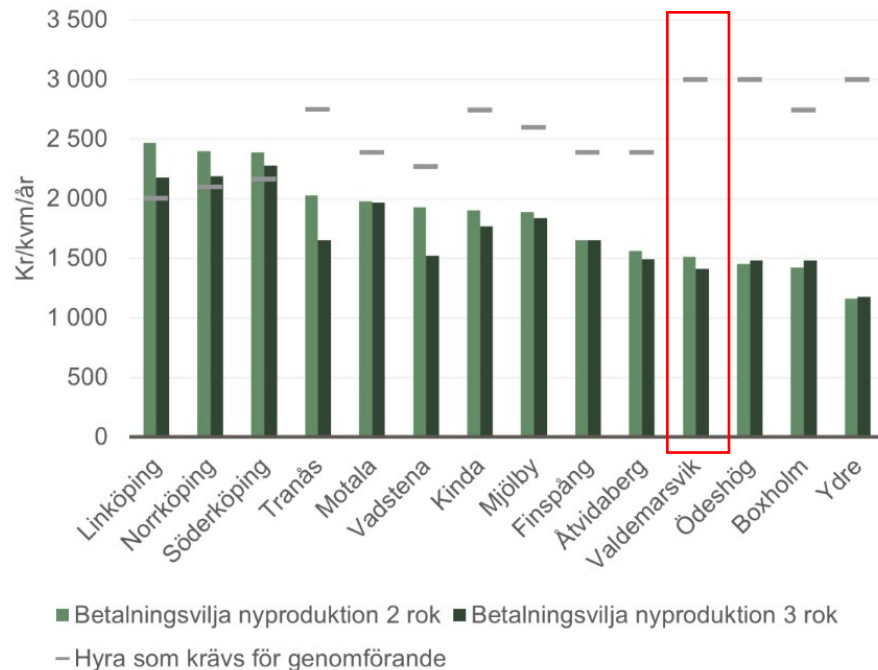
Generellt har det varit en exceptionell utveckling av bostadsmarknaden under de senaste åren som påverkar hushållens betalningsförmåga. Även om demografiska faktorer så som ålderssammansättning har betydelse för hur marknadsdjupet utvecklas är det främst makro-faktorer (sysselsättningstillväxt, disponibel inkomst



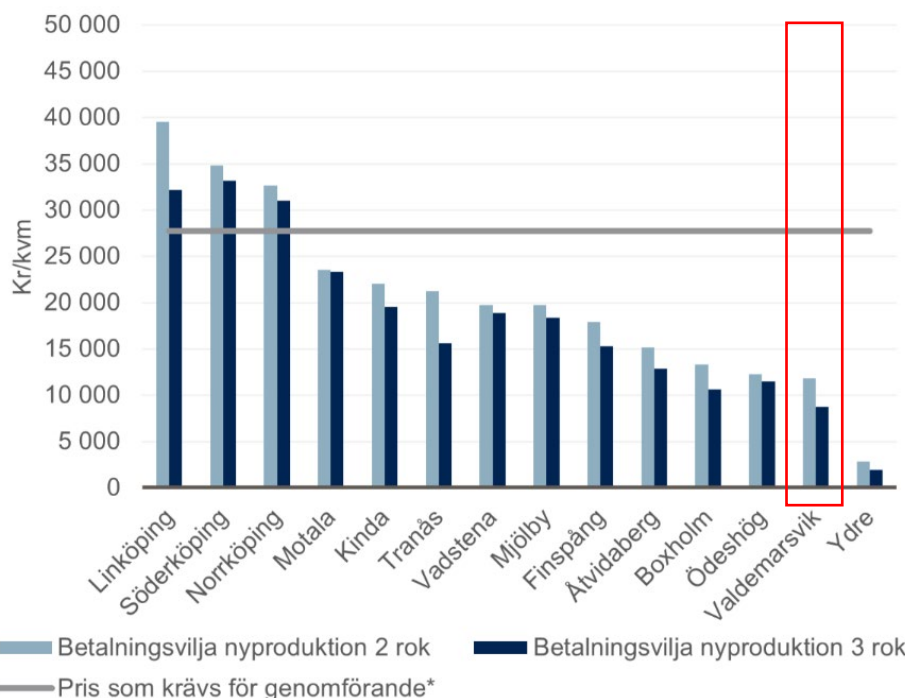
och hur ekonomisk politik genomförts) som påverkar förmågan att efterfråga nyproducerat.

Genom att kolla på marknadens betalningsvilja för nyproduktion samt det pris som krävs för att projekt ska vara lönsamt att genomföra framkommer det att det finns en diskrepans i betalningsförmåga i Valdemarsviks kommun för alla kategorier. Då har Evidens kollat på nyproduktionskostnader för hyresrätt, bostadsrätt och småhus, se figur 14, 15 och 16.

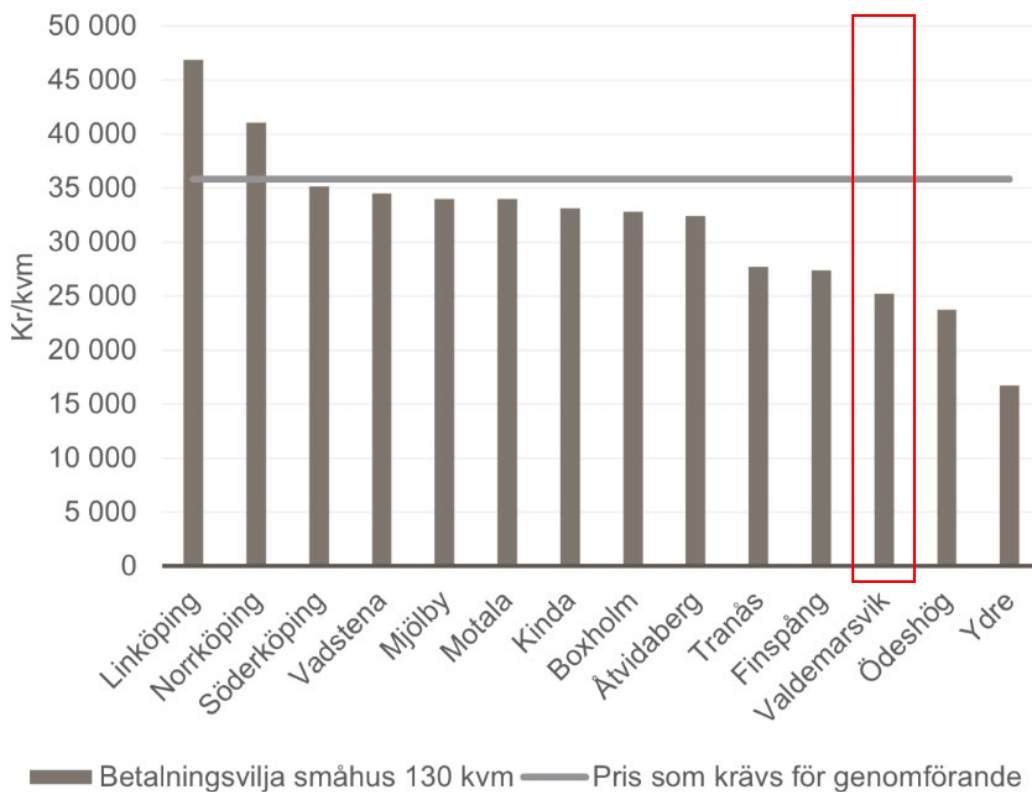
Av ovannämnda figurer framgår att den pris- och hyresnivå som krävs för lönsam produktion för närvarande är högre än observerad betalningsvilja i många av Östergötlands kommuner. Slutsatsen är att möjligheterna att starta nyproduktion därmed är kraftigt begränsad, även i Valdemarsvik.



Figur 14 Betalningsvilja för nya bostäder jämfört med den hyra som krävs för genomförande, hyresrätter (Källa: Marknadsdjup bostäder 2024)



Figur 15 Betalningsvilja för nya bostäder jämfört med det pris som krävs för genomförande, bostadsrätter (Källa: Marknadsdjup bostäder 2024) * Till detta läggs lån i föreningen när priset jämförs med byggkostnad



Figur 16 Betalningsvilja för nya bostäder jämfört med det pris som krävs för genomförande, småhus (Källa: Marknadsdjup bostäder 2024)

Regelbundet genomför även Boverket beräkningar av bostadsbehovet som ska ge en bild av vilket behov som ska mötas för att bostadsmarknaden ska vara i balans. Boverkets metod bygger hur befolkningsutvecklingen tar sig, tillsammans med ålderssammansättning. Evidens rapport beräknar tydligare om hushållen har ekonomiska förutsättningar och preferens att kunna efterfråga ny bostad.

Enligt Boverkets metod skulle därmed inte finnas något extra bostadsbehovet i Valdemarsvik. Evidens har dock kommit fram till att trots svårigheterna att få till en nyproduktion i kommunen, finns det (med hänsyn till genomförbarhet) ett behov av 27 stycken nya bostäder i olika upplåtelseformer (figur 17).

Utredningen för marknadsdjup är dock känslig för vilka antaganden som görs i kalkylen, vilket innebär att uträkningen ska ses som att det ingår i ett intervall.

Valdemarsviks bedömning är i linje med Evidens utredning om marknadsdjup att det finns ett behov av nyproduktion i Valdemarsvik. Bostadsmarknaden är generellt i balans och det finns en vakansgrad som gör att det är möjligt att hitta bostäder. Utbudet matchar dock inte helt behovet, särskilt utifrån den äldre befolkning som kommunen har. Det finns även en attraktiv fritidshusmarknad i skärgården som pekar på en efterfrågan av bostäder i skärgården.



Kommun	Bostadsbehov per år 2023-2027 enligt Boverkets metod	Marknadsdjup utan hänsyn till genomförbarhet				Marknadsdjup med hänsyn till genomförbarhet			
		BR	HR	ÄR	Totalt	BR	HR	ÄR	Totalt
Boxholm	3	9	17	10	37	4	6	9	19
Finspång	7	35	80	54	169	21	44	35	101
Kinda	-1	16	26	18	60	11	12	16	39
Linköping	553	200	419	196	815	200	419	196	815
Mjölby	101	37	88	52	177	24	45	48	117
Motala	-15	40	110	63	213	32	75	59	166
Norrköping	324	155	326	153	633	155	326	153	633
Söderköping	8	12	31	35	78	12	31	34	77
Tranås	-28	25	60	38	122	16	25	26	67
Vadstena	-14	15	28	16	59	10	19	15	44
Valdemarsvik	-41	15	29	23	67	7	7	14	27
Ydre	-18	11	15	21	48	5	4	7	15
Åtvidaberg	-7	16	38	20	75	9	19	17	45
Ödeshög	-14	10	18	18	46	5	4	9	19

Figur 17 Marknadsdjup för kommunerna i Östergötland, inklusive Tranås, utan hänsyn till genomförbarhet samt med hänsyn till genomförbarhet och bostadsbehov enligt Boverkets metod (BR: bostadsrätt, HR: hyresrätt, ÄR: äganderätt) (Källa: Marknadsdjup bostäder 2024)

5.3.3.1 Marknadsdjup för Valdemarsviks tätort, Ringarum och Gusum

Bostadsmarknaderna Valdemarsviks tätort och Ringarum-Gusum skiljer sig åt där det finns en övervikt av äganderätt/småhus i Ringarum-Gusum jämfört med tätorten. En förklaring till detta är att Valdemarsvik är huvudorten och över tid har det byggt mer flerbostadshus. Ringarum-Gusum är mindre orter med främst villatomter (tabell 18).

		2024
Valdemarsviks tätort	Hyresrätt	941
	Bostadsrätt	92
	Äganderätt	687
	Totalt	1720
Ringarum-Gusum	Hyresrätt	432
	Bostadsrätt	15
	Äganderätt	1080
	Totalt	1527

Tabell 18 Antal lägenheter¹¹ i Valdemarsviks tätort, Ringarum-Gusum 2024 (Källa: SCB, 2024)

Marknadsdjupen för respektive ort ser olika ut beroende på deras förutsättningar. Antal enheter med hänsyn till genomförbarhet är högst i Ringarum med 12 enheter (figur 19) jämfört med Valdemarsvik med 10 enheter (figur 18). Skillnaden här är upplåtelseformen som behövs på orterna. I Ringarum är det fler äganderätter som efterfrågas medan i Valdemarsvik är det jämt fördelat mellan bostadsrätter,

¹¹ Hyresrätt avser lägenheter/småhus som ägs av andra ägare, bostadsrätt avser lägenheter som ägs av bostadsrättsföreningar samt äganderätt avser småhus som ägs av fysiska personer



hyresrätter och äganderätter. I Gusum är marknadsdjupet lågt vilket tyder på att det är en lägre efterfrågan på nyproducerat (figur 19).

Kommun	Huvudort	Bostadsbehov 2022-2023 enligt Boverkets metod Totalt antal bostäder	Marknadsdjup utan hänsyn till genomförbarhet				Marknadsdjup med hänsyn till genomförbarhet			
			BR	HR	ÅR	Totalt	BR	HR	ÅR	Totalt
Boxholm	Boxholm	13	6	12	10	29	3	4	4	10
Finspång	Finspång	-88	26	63	33	122	16	34	21	71
Kinda	Kisa	-22	6	11	9	26	2	5	5	12
Linköping	Linköping	168	166	330	149	645	166	330	149	645
Mjölby	Mjölby	6	23	58	22	104	15	28	20	63
Motala	Motala	8	30	86	43	159	24	57	36	117
Norrköping	Norrköping	-65	119	253	101	473	119	253	101	473
Söderköping	Söderköping	-12	8	23	16	48	8	23	16	47
Tranås	Tranås	-29	21	51	28	100	13	22	18	53
Vadstena	Vadstena	-13	13	24	12	49	9	17	11	36
Valdemarsvik	Valdemarsvik	-29	6	14	9	29	3	3	4	10
Åtvidaberg	Åtvidaberg	5	11	29	16	56	5	13	9	27
Ödeshög	Ödeshög	-2	4	11	9	24	2	2	4	8
Ydre	Österbymo	-20	3	6	5	14	1	1	2	4

Figur 18 Marknadsdjup för huvudorter i Östergötlands kommuner, inklusive Tranås, utan hänsyn till genomförbarhet samt med hänsyn till genomförbarhet och bostadsbehov enligt Boverkets metod (BR: bostadsrätt, HR: hyresrätt, ÅR: äganderätt) (Källa: Marknadsdjup bostäder 2024)

Kommun	Kompletterande ort	Bostadsbehov 2022-2023 enligt Boverkets metod Totalt antal bostäder	Marknadsdjup utan hänsyn till genomförbarhet				Marknadsdjup med hänsyn till genomförbarhet			
			BR	HR	ÅR	Totalt	BR	HR	ÅR	Totalt
Motala	Borensberg	14	6	16	15	37	5	11	13	29
Åtvidaberg	Grebo	6	10	9	8	27	7	6	7	20
Valdemarsvik	Gusum	9	5	7	7	19	2	1	2	4
Norrköping	Kimstad	-1	16	15	24	54	13	13	22	48
Norrköping	Krokek	2	25	25	23	73	24	25	23	72
Linköping	Linghem	-8	11	26	15	53	11	26	15	53
Linköping	Ljungsbro inkl. Berg	33	28	48	42	119	28	48	42	119
Linköping	Malmslätt	-19	59	71	41	172	57	71	41	169
Mjölby	Mantorp	48	16	22	26	64	12	12	23	48
Kinda	Rimforsa	-16	7	11	6	24	5	5	5	16
Valdemarsvik	Ringarum	-10	4	10	14	27	2	2	8	12
Mjölby	Skänninge	-1	9	17	10	36	5	7	6	18
Norrköping	Skärblacka	-14	28	22	14	64	18	17	11	46
Norrköping	Svärtinge	31	29	25	52	105	29	25	52	105
Linköping	Vikingstad	72	8	19	21	48	8	19	21	48
Norrköping	Åby	-16	27	38	52	118	27	38	52	118

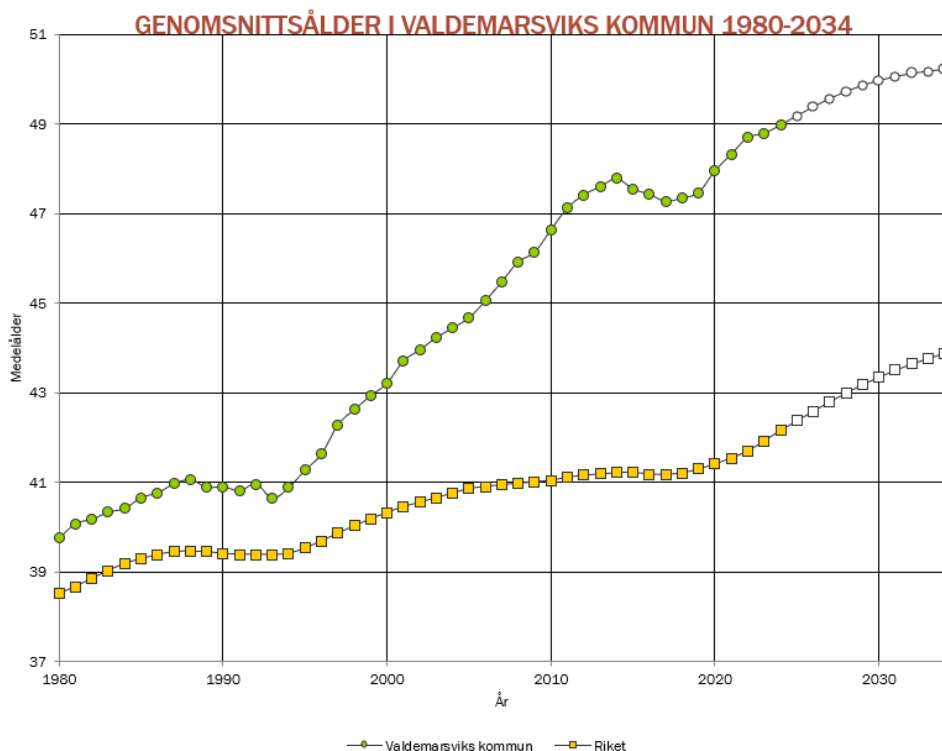
Figur 19 Marknadsdjup för kompletterande orter i Östergötlands kommuner, utan hänsyn till genomförbarhet samt med hänsyn till genomförbarhet och bostadsbehov enligt Boverkets metod (BR: bostadsrätt, HR: hyresrätt, ÅR: äganderätt) (Källa: Marknadsdjup bostäder 2024)

5.4. Särskilda grupper och boendesituationer

Det finns ingen enhetlig definition enligt bostadsförsörjningslagen vilka som kommunen har ett bostadsförsörjningsansvar för. Den ordinarie marknaden bygger på efterfrågan och utbud. Vilka grupper som har det särskilt svårt på marknaden varierar mellan kommunerna. Nedan kommer en sammanställning av de grupper och boendesituationer som kan ha det extra svårt på den ordinarie marknaden.

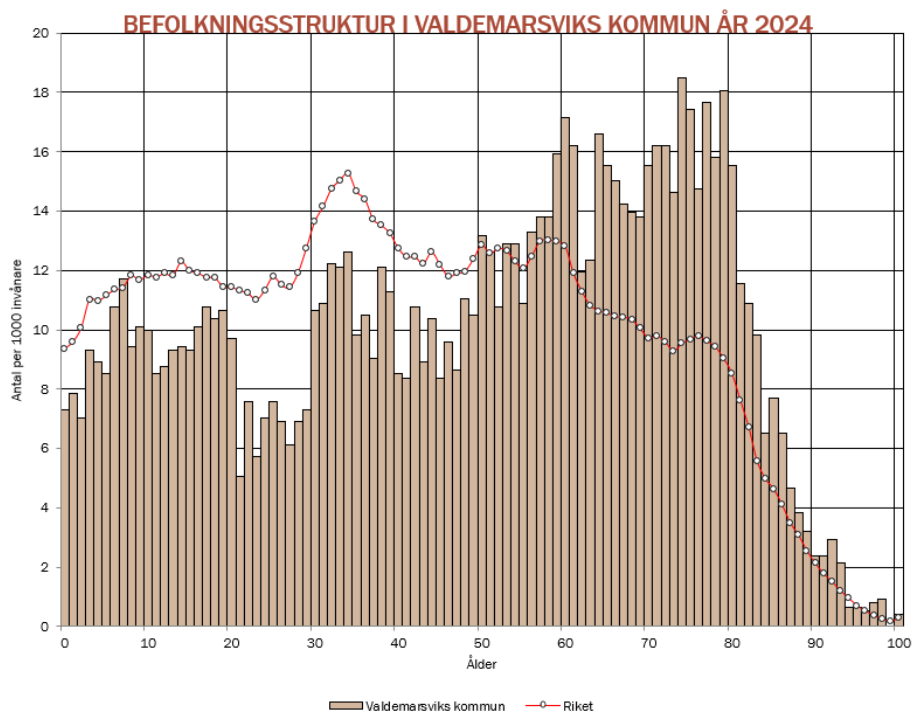
5.4.1. Den åldrande befolkningen

I tabell 19 visas befolkningsstrukturen i kommunen och i riket. Den anger hur stor andel varje åldersgrupp utgör av hela folkmängden, uttryckt i promille. Som exempel kan nämnas att åldern 74 år är den enskilt största åldersgruppen i kommunen och utgör 19 promille av hela folkmängden år 2024. I de delar som kommunens åldersstruktur avviker från rikets så innebär detta att kommunen har relativt fler eller färre invånare i den åldern än vad som finns i riket.



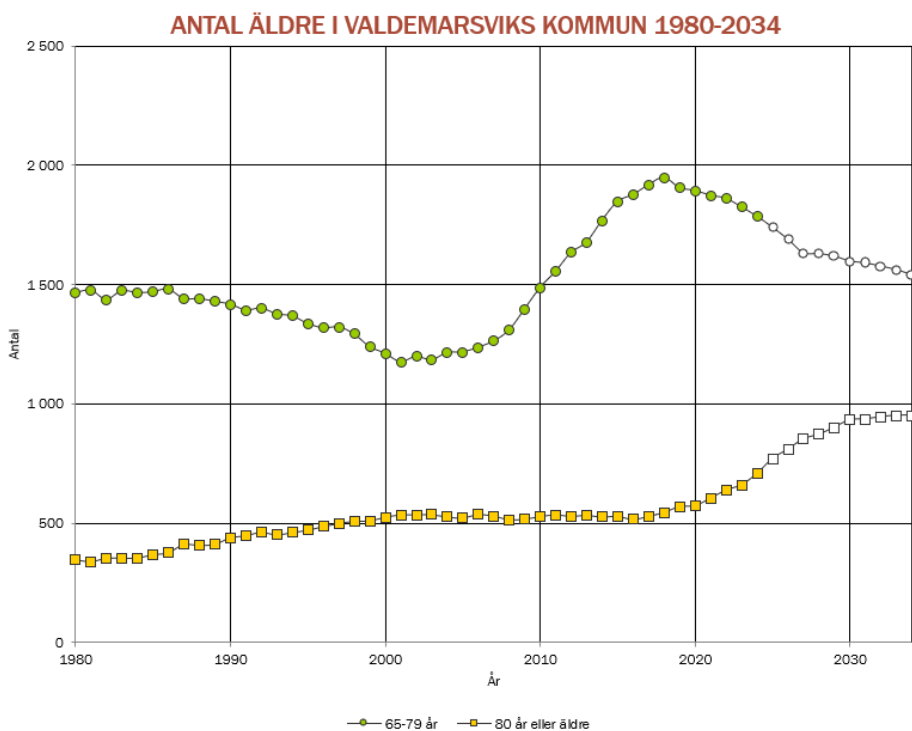
Tabell 19 Genomsnittsålder i Valdemarsviks kommun, jämfört med riket 1980 - 2034 (Källa: Befolkningsutveckling 2025 – 2034 Valdemarsviks kommun)

Under perioden 2024 till 2034 förväntas genomsnittsåldern i Sverige att öka från 42 år till 44 år. Skälen till detta är bland annat att mortaliteten bland de äldre minskar samt att stora årskullar kommer upp i äldre åldrar. I kommunen förväntas genomsnittsåldern att öka från 49 år till 50 år under prognosperioden. Genomsnittsåldern i kommunen är 7 år högre än i riket år 2024. Vid prognosperiodens slut är snittåldern 6 år högre.



Tabell 20 Befolkningsstruktur i Valdemarsviks kommun år 2024 (Källa: Befolkningsutveckling 2025 – 2034 Valdemarsviks kommun)

Under en längre tid framöver kommer antalet äldre i landets kommuner att öka. Orsaken är dels att den stora 40-talist generationen uppnått pensionsåldern fullt ut, dels att medellivslängden ökar och att de äldre lever längre än tidigare. Den närmaste framtiden medför främst en ökning i åldersgruppen 80 år eller äldre där 40-taliserna börjat träda in (tabell 21).



Tabell 21 Antal äldre i Valdemarsviks kommun 1980 - 2034 (Källa: Befolkningsutveckling 2025 – 2034 Valdemarsviks kommun)

I 2025 års bostadsmarknadsanalys (BMA) framkommer det att Valdemarsviks kommun anser att utbudet för särskilt boende för äldre är i balans (figur 20). Inom en 5 års period kommer det finnas ett underskott för denna målgrupp.

Utbudet av särskilt boende för äldre			
	Utbudet av särskilt boende för äldre	Är behovet täckt om 2 år?	Är behovet täckt om 5 år?
Vadstena	Överskott	Ja	Nej
Valdemarsvik	Balans	Ja	Nej
Finspång	Balans	Ja	a
Norrköping	Balans	Nej	Ja
Mjölby	Balans	Nej	Ja
Kinda	Balans	Nej	Nej
Ydre	Balans	a	a
Motala	Underskott	Ja	a
Söderköping	Underskott	Nej	Ja
Linköping	Underskott	Nej	Nej
Ödeshög	Underskott	Nej	a
Boxholm	Underskott	Nej	a
Åtvidaberg	Underskott	Nej	a

Figur 20 Kommunernas bedömning av utbudet av särskilt boende för äldre
(Källa: Regional bostadsmarknadsanalys Östergötland 2025)

Det finns olika sätt att möta behovet av bostäder för de äldre. Dels den ordinarie marknaden där behovet kan mötas i den privata bostaden genom riktade insatser som till exempel bostadsanpassningar och hemtjänst.

Ibland finns dock behovet att ha boendeformer där den boende kan få extrainsatt hjälp. Två av dessa boendeformer är trygghetsbostad och seniorbostad.

Begreppet trygghetsbostäder används vanligen om boendeformer som riktar sig till äldre som önskar tillgång till trygghet och gemenskap i sitt boende. Det är en så kallad mellanboendeform som överbrygger glappet mellan vanligt boende och särskilda boenden med heldygnsomsorg (SÄBO). Seniorbostäder är en mindre reglerad boendeform som ofta brukar omfatta boenden som är avsedda för personer som överstigit en viss ålder, ofta 55 år. Det finns en stor variation av olika typer av seniorboenden. Boendena upplåts på den ordinarie bostadsmarknad. Denna typ av boende finns som både hyresrätt och bostadsrätt och kan se lite olika ut. Seniorbostäder har många likheter med trygghetsbostäder, men i en trygghetsbostad är det krav på att gemensamhetsutrymmen och aktiviteter ska finnas, vilket det inte är i seniorbostaden.



Det finns varken trygghetsboende eller seniorbostäder i Valdemarsvik men denna boendeform behövs i kommunen för att möta en variation av behov (tabell 22). Bedömningen för 2025 års BME är densamma.

Finns trygghetsbostäder i kommunen?				Finns seniorbostäder i kommunen?			
	Om Ja: Utbudet av trygghetsbostäder är i ...	Om Nej: Finns behov av denna boendeform?	Är behovet täckt inom 2 eller 5 år?		Om Ja: Utbudet av seniorbostäder i kommunen är i ...	Om Nej: Finns behov av denna boendeform?	
Mjölby	Ja	Balans	Ja Ja	Motala	Ja	Balans	
Linköping	Ja	Underskott	Nej Nej	Boxholm	Ja	Balans	
Ydre	Ja	Underskott	Nej --	Ödeshög	Ja	Underskott	
Åtvidaberg	Ja	Underskott	Nej --	Kinda	Ja	Underskott	
Vadstena	Ja	Underskott	-- --	Finspång	Ja	Underskott	
Söderköping	Ja	Balans	-- --	Söderköping	Ja	Underskott	
Norrköping	Ja	Vet ej	-- --	Linköping	Ja	Underskott	
Finspång	Nej		Nej Nej	Norrköping	Ja	Vet ej	
Boxholm	Nej		-- --	Åtvidaberg	Nej		Vet ej
Valdemarsvik	Nej		-- --	Valdemarsvik	Nej		Ja
Ödeshög	Nej		-- --	Mjölby	Nej		Ja
Kinda	Nej		Ej aktuellt	Vadstena	Nej		Ja
Motala	Nej		-- --	Ydre	Nej		Ja
-- kan ej bedömas							

Tabell 22 Kommunernas bedömning av utbudet av trygghetsboende (vänster) och bedömning av utbudet av seniorbostäder (höger) (Källa: Regional bostadsmarknadsanalys Östergötland 2024)

5.4.2. Den yngre befolkningen

Ungdomar är en grupp som generellt har svårt att komma in på bostadsmarknaden då de kan ha svårt att samla kö-poäng hos fastighetsbolag som har kösystem. De har också generellt sämre ekonomiska förutsättningar att konkurrera på bostadsmarknaden.

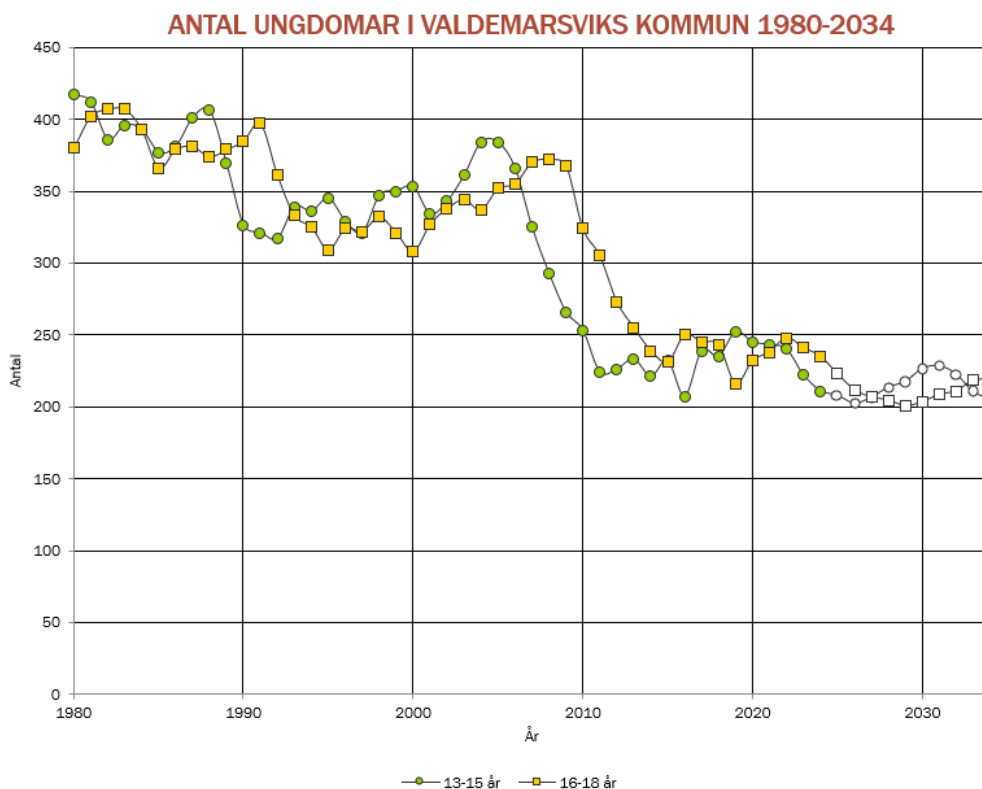
Valdemarsviks kommun har i 2025 BME rapporterat att det råder balans på bostadsmarknaden för ungdomar (figur 21), vilket det har gjort i några år i följd. Valdemarsvik saknar dock gymnasieskolor och universitet som skulle locka en stor inflyttning av ungdomar till kommunen.

Bostadsmarknadsläget för ungdomar								
	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Söderköping	U	U	U	U	U	U	U	U
Linköping	U	U	U	U	U	U	U	U
Mjölby	U	U	U	U	U	U	U	U
Norrköping	U	U	U	U	B	U	U	U
Motala	U	U	U	U	U	U	U	B
Ydre	U	U	U	Ö		U	B	B
Åtvidaberg	U	U	U	U	U	B	B	B
Finspång	U	U	U	U	U	B	B	B
Vadstena	U	U	U	U	U	B	B	B
Ödeshög	B	U	B	B	B	U	U	B
Valdemarsvik	U	U	U	B	B	B	B	B
Boxholm	U	B	B	B	B	B		B
Kinda	B	B	B	B	B	B	B	Ö

Figur 21 Kommunernas bedömning av bostadsmarknadsläget för ungdomar mellan 2018 och 2025, U= underskott, B= balans, Ö= överskott (Källa: Regional bostadsmarknadsanalys Östergötland 2025)



Antalet i åldrarna 13–15 och sedan 16–18 år har sedan 2000-talets mitt minskat i de flesta av landets kommuner. Detta i takt med att de stora barnkullar som föddes kring 1990 har lämnat dessa åldrar bakom sig. I många kommuner kan dock en uppgång av antalet invånare i dessa åldrar förväntas den kommande perioden. Som det framgår i tabell 16 i kapitlet 5.3.2. *Rörlighet på bostadsmarknaden* är det 20–30 åringarna som förväntas flytta från Valdemarsviks kommun.



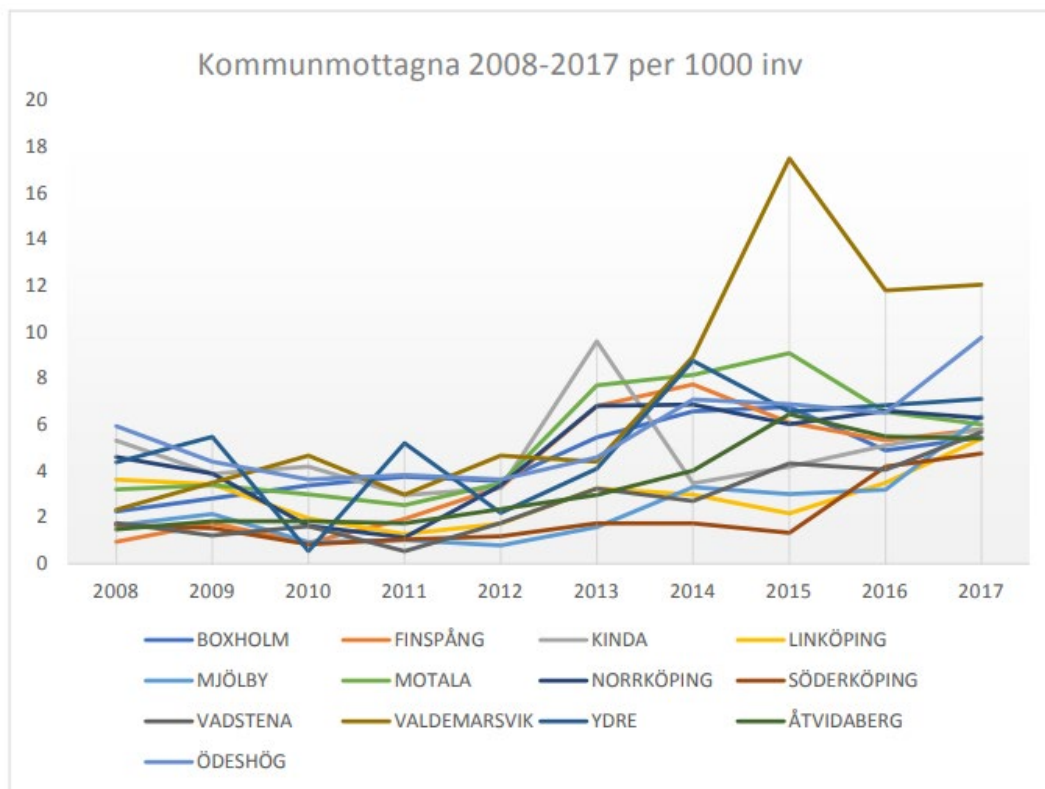
Tabell 23 Antal ungdomar i Valdemarsviks kommun 1980 – 2034
(Källa: Befolkningsutveckling 2025 – 2034 Valdemarsviks kommun)

5.4.3. Nyanlända och ensamkommande barn

Nyanlända är en grupp som generellt har svagare ställning på bostadsmarknaden då detta är en grupp som kan ha svagare finansiella resurser och sämre förståelse för bostadsmarknaden. För nyanlända som kommer till kommunen på eget bevåg har kommunen samma ansvar som för övriga invånare.

Enligt bostättningslagen (Lag (2016:38) om mottagandet av vissa nyanlända invandrare för bostättning) har kommunen ett ansvar att erbjuda en bostad i kommunen.

Valdemarsviks kommun tog emot många invandrare förhållandevis till kommunstorlek, särskilt Gusum, runt 2015 - 2016 då det var en hög invandring till Sverige (tabell 24).

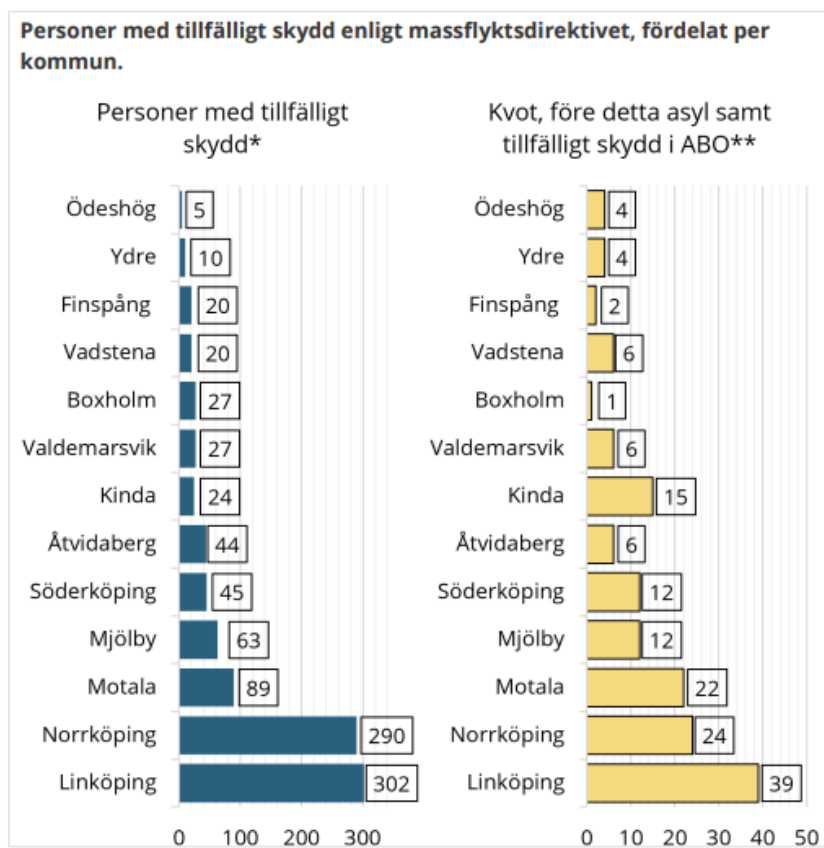


Tabell 24 Kommunmottagna nyanlända per 1000 invånare. Valdemarsviks kommun i brun färg
(Källa: Regional bostadsmarknadsanalys för Östergötland 2018)

Under den här tiden tog Östergötland emot nästan 3500 personer vilket sedan har minskat år för år, till att under 2023 enbart tagit emot 332 nyanlända (tabell 25). Under 2023 hade Valdemarsvik ansvar att fördela bostäder till 10 stycken av dessa 332 personer (tabell 26). På nationell nivå finns det politiska ambitioner att minska antalet nyanlända till Sverige. På lokal nivå finns det även här politiska ambitioner att minska antalet nyanlända till kommunen.



Tabell 25 Kommunmottagna nyanlända 2023 enligt ersättningsförordningen i Östergötland (Källa: Regional bostadsmarknadsanalys Östergötland 2024)



Tabell 26 Personer med tillfälligt skydd enligt massflyktdirektivet, fördelar per kommun 2024 *)
Personer med tillfälligt skydd enligt massflyktsdirektivet i kommunala boenden eller i eget boende som väntas ha behov av anvisning samt har beviljats ett uppehållstillstånd som kan ligga till grund för folkbokföring under 2024. **) Kvotflyktingar, före detta asylsökande som anvisas från boende ordnade av Migrationsverket, s.k. anläggningsboenden (ABO) samt personer med tillfälligt skydd enligt massflyktsdirektivet i ABO som väntas ha behov av anvisning samt har beviljats ett uppehållstillstånd som kan ligga till. (Källa: Regional bostadsmarknadsanalys Östergötland 2025)

Kommunen har även ett särskilt ansvar för att ensamkommande barn och unga har ett bra boende under tiden de är placerade av socialtjänsten. Placeringen kan vara i ett familjehem, i ett hem för vård eller boende (HVB), eller i ett stödboende och kan sträcka sig upp till 21 års ålder.

Svaren bör sättas i relation till att de allra flesta kommuner i dagsläget inte har så många olika placeringsmöjligheter i den egna kommunen, utan ofta köper platser av externa aktörer eller i andra kommuner. Inget HVB med endast målgrupp ensamkommande barn finns kvar i Östergötland från slutet av 2024. Samtidigt rapporterar många kommuner om stora utmaningar med att rekrytera familjehem. Bristen på placeringsalternativ i kommunen kan göra att barn och unga, som annars hade placerats i familjehem eller på HVB, istället placeras på stödboende eller i boenden utanför kommunen. På grund av det relativt sett låga antalet ensamkommande barn som kommit till Sverige de senaste åren har ett antal kommuner i länet helt saknat mottagande under flera år och har därför inte haft ekonomiska möjligheter att behålla boenden eller personal. Men enligt nuvarande anvisningssystem kan alla kommuner anvisa ensamkommande barn, varför en beredskap fortsatt måste finnas.

Valdemarsviks kommun har en relativ god förmåga att ta emot anvisade nyanlända och har under 2024 tagit emot nyanlända enligt bostättningslagen. Kommunen tar

kontakt med privata fastighetsägare för att kunna erbjuda boende till den nyanlände.

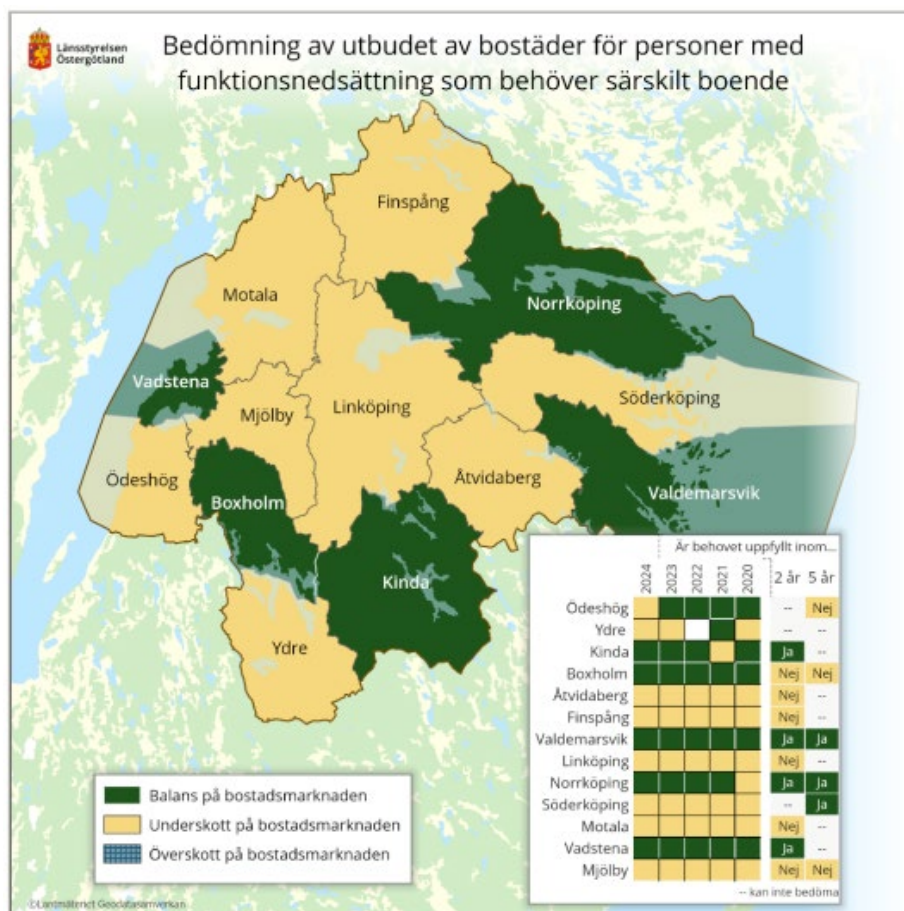
5.4.4. Funktionsnedsatta enligt LSS

Det nationella målet för funktionshinderspolitiken är att personer med funktionsnedsättningar ska uppnå jämlikhet i levnadsvillkor och full delaktighet i ett samhälle med mångfald som grund. Detta inkluderar möjligheten att arbeta, studera och att ha ett boende. Denna grupp riskerar ofta att utan stöd från samhället ha begränsade ekonomiska resurser och ha svårt att hitta en egen bostad.

Enligt socialtjänstlagen (2001:453) har kommunen det yttersta ansvaret för att personer som bor i kommunen får den hjälp och det stöd som de behöver. För funktionsnedsatta har detta konkretiserats genom Lag om stöd och service till vissa funktionsnedsatta (LSS) (1993:387) som anger att vissa grupper av funktionsnedsatta har rätt till vissa insatser för att tillförsäkra målgruppen goda livsvillkor. Som insatser kan det bland annat vara i bostäder som gruppboende eller serviceboende. Båda boendeformer erbjuder hjälp och stöd till de som har behov av stöd och hjälp i vardagen.

Enligt Valdemarsviks kommun bedömdes utbudet av bostäder för personer med funktionsnedsättningar som i balans (figur 22) och har varit det sedan 2020. Bedömningen är även att utbudet kommer fortsätta vara i balans de kommande 5 åren. För 2025 års BME anses utbudet fortsatt vara i balans.

Figur 22 Kommunernas bedömning av utbudet av särskilt boende för personer med funktionsnedsättning samt kommunernas bedömning föregående år. (Källa: Regional bostadsmarknadsanalys Östergötland 2024)





Enligt lag (2018:222) om bostadsanpassningsbidrag har kommunerna ansvar för att genom bidrag till anpassning av bostäder ge personer med funktionsnedsättningar möjlighet till ett självständigt liv i eget boende. Under 2023 och 2024 beviljade kommunen bostadsanpassningsbidrag och reparationsbidrag på en total summa om 582 669 kronor 2023 samt 810 083 kronor 2024 (tabell 27). Genom arbetssättet Nära vård kan denna summa komma att öka då allt fler människor ska få vårdinsatser i hemmet.

Antal bidragsärenden enligt lagen (2018:222) om bostadsanpassningsbidrag				
	Bostadsanpassnings- bidrag	Reparations- bidrag	Återställnings- bidrag	
2023	53	1	0	
2024	37	5	0	
Summa utbetalat bidrag enligt lagen (2018:222) om bostadsanpassningsbidrag				
				Summa
2023	575 365	7 304	-	582 669
2024	782 195	27 888	-	810 083

Tabell 27 Antal bidragsärenden och utbetalat bidrag enligt lagen (2018:222) om bostadsanpassningsbidrag för Valdemarsviks kommun 2023 och 2024 (Källa: Bostadsmarknadsenkät 2024 och 2025)

I BMA 2024 beskriver Länsstyrelsen Östergötland att majoriteten av länets kommuner inte har genomfört tillgänglighetsinventeringar av bostadsbeståndet och bedömer att detta arbete behöver öka för att säkerställa behoven för äldre och personer med funktionshinder.

5.4.5. Bedömning om bostadsbrist

Boverket ska bidra med kunskap om kommunernas bostadsförsörjningsansvar och ge kommunerna underlag som bidrar till att öka kunskapsunderlaget enligt lag (2000:1383).

Boverket har därmed tagit fram en bedömning om bostadsbrist i kommunerna. För sin bedömning använder sig Boverket av måttenheter för att illustrera hur ansträngd boendesituationen är i kommunerna.

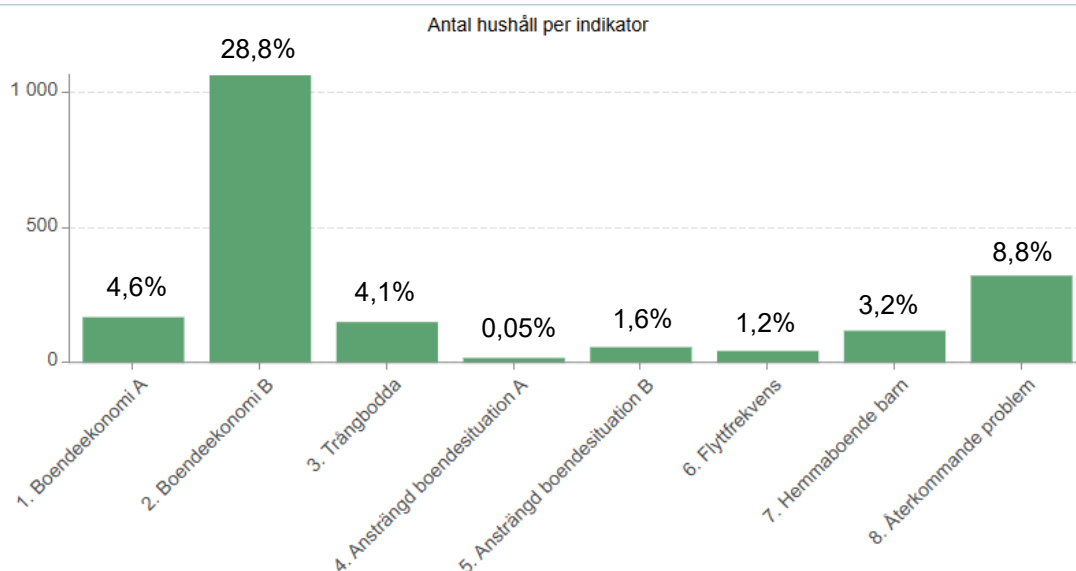
1. **Boendeekonomi A:** Boendeekonomi mäter om hushållet har en ansträngd boendeekonomi utifrån om den disponibla inkomsten räcker till att täcka en baskonsumtion. Baskonsumtionen i det här fallet är baserad på riksnormen för försörjningsstöd.
2. **Boendeekonomi B:** Det andra måttet för boendeekonomi mäter även den om hushållet har en ansträngd boendeekonomi med skillnaden att baskonsumtionen i det här fallet baseras på en kvar att leva på kalkyl (KALP) baserat på ett genomsnitt av bankernas KALP-kalkyler.
3. **Trångboddhet:** Mäter om hushållet är trångbott. Enligt kriteriet är ensamstående hushåll utan barn inte trångbodda. Utöver vardagsrum och kök/kokvrå ska det finnas sovrum. Två barn under 12 år kan dela rum. Vuxna som inte är sammanboende delar inte sovrum. För de hushåll där det saknas uppgifter över antalet rum, primärt småhus, används boendeytan per person. Har hushållet mindre än 20 kvm per person räknas hushållet som trångbott.

4. **Ansträngd boendesituation A:** Mäter om hushållet har både en ansträngd boendekonomi enligt 1. Boendekonomi A och är trångbodda.
5. **Ansträngd boendesituation B:** Mäter om hushållet har både en ansträngd boendekonomi enligt 2. Boendekonomi B och är trångbodda.
6. **Flyttfrekvens:** Ger en bild av hur osäker hushålls eller individers boendesituation är utifrån om de flyttar ofta. Kriteriet är att någon i hushållet flyttat minst en gång om året de senaste tre åren.
7. **Hemmaboende vuxna barn:** Mäter om det finns barn som är 25 år eller äldre i hushållet.
8. **Återkommande problem:** Mäter om hushållet har återkommande problem två år i rad. Det vill säga att hushållet uppfyller kriterierna för mått 1, 2, 3, 6, 7 två år i rad.

För Valdemarsviks kommun framkommer det att det är generellt en låg andel av befolkning som faller in inom Boverkets mått av bostadsbrist. Det är under 5% av befolkningen som har ansträngd ekonomi enligt det första måttet.

Det är dock det andra måttet, ansträngd boendekonomi (KALP), som visar en högre andel. Innebörden är att 28,8% av befolkningen kan ha det svårt att få ett bostadslån och komma in på bostadsmarknaden.

Det är även 8,8% som har återkommande problem utifrån Boverkets kriterier. Dock är det svårt att veta utifrån figur 23 vilket problem som är mest återkommande för hushållen.



Figur 23 Andel hushåll per indikator i Valdemarsviks kommun som faller inom bedömningskriterier för bostadsbrist. Bedömningen bygger på totalt 3702 hushåll under 2023 (Källa: Behovsbaserad bostadsbrist - Boverket)

Mellan 2014 – 2023 visar historiska data att indikatorerna för bostadsbrist har sjunkit (figur 24). Måttet hemmaboende barn är det enda måttet som visar en tydlig försämring men även det måttet har sjunkit sedan toppmätningen 2020.

De två indikatorerna där Valdemarsviks kommun har de högsta värdena är Boendeekonomi B samt Återkommande problem. Boendeekonomi B minskar mest mellan mätperioden vilket indikerar att det är färre personer som har en ansträngd boendeekonomi. Genom att även indikatorn Återkommande problem har minskat indikerar det långvarigheten av bostadsbrist har minskat.

Andel hushåll

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	
Boendeekonomi A	6,0%	5,7%	5,7%	5,7%	6,2%	6,0%	6,0%	5,2%	4,5%	4,6%	
Boendeeekonomi B	35,2%	34,2%	34,3%	34,0%	32,7%	33,0%	31,0%	29,1%	29,0%	28,8%	
Trångboddhet	4,6%	5,1%	5,3%	5,5%	5,2%	5,4%	4,9%	4,8%	4,2%	4,1%	
Ansträngd beoendesituation A	0,7%	0,5%	0,6%	0,7%	0,9%	1,1%	0,8%	0,7%	0,2%	0,5%	
Ansträngd beoendesituation B	2,1%	2,2%	2,4%	2,7%	2,3%	2,7%	2,1%	1,7%	1,5%	1,6%	
Flyttfrekvens	1,9%	1,6%	1,5%	1,7%	1,7%	1,7%	1,7%	1,7%	1,7%	1,2%	
Hemmaboende barn	3,1%	3,3%	3,3%	3,2%	3,3%	3,2%	3,7%	3,6%	3,2%	3,2%	
Återkommande problem	10,4%	9,9%	10,0%	10,0%	10,6%	10,4%	10,8%	10,1%	8,9%	8,8%	

Figur 24 Andel hushåll per indikator mellan 2014 - 2023 i Valdemarsviks kommun som uppfyllt Boverkets mått på bostadsbrist (Källa: Behovsbaserad bostadsbrist – Boverket)

I Valdemarsviks hanteras hemlöshet främst via uthyrning i andrahand samt att ha uppsökande verksamhet för att motverka vräkningar (figur 25). Kommunen har ett väletablerat samarbete med de större fastighetsägarna i kommunen för att diskutera dessa frågor.

Kommunernas arbete med att förebygga och motverka hemlöshet											
	Norrköping	Mjölby	Linköping	Åtvidaberg	Motala	Vadstena	Ödeshög	Kinda	Boxholm	Söderköping	Valdemarsvik
Arbetar kommunen för att förebygga och motverka hemlöshet?	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja	Ja
Uthyrning av bostäder i andra hand (1,2)	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Uppsökande verksamhet för att förebygga vräkningar (3)	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x
Erbjuder tillsvidarekontrakt till anvisade nyanlända	x	x	x		x	x	x		x		
Använder sig av hyresgarantier		x		x	x	x		x			
Det allmännyttiga bostadsföretaget ska sänka kraven på de bostadssökande (4)	x	x								x	
Använder sig av förtur	x									x	
Bostad först (andrahandskontrakt)		x	x								
Privata fastighetsägare ska sänka kraven på de bostadssökande (4)				x							
Uthyrning av bostäder i andra hand utan biståndsbeslut (1)	x		x								
Bostad först (förstahandskontrakt)	x										
Egna lägenheter som kan hyras ut lång tid (med förstahandskontrakt)											

Figur 25 Kommunernas arbete med att förebygga och motverka hemlöshet. 1) enligt 4 kap. 1 § eller 2 § socialtjänstlagen; 2) till personer som inte själva kan anskaffa ett permanent boende; 3) t.ex. med rådgivning eller särskilda insatser; 4) ägardirektiv eller överenskommelse om att t.ex. godkänna försörjningsstöd och etableringsersättning som inkomst, (Källa: Regional bostadsmarknadsanalys Östergötland 2025)

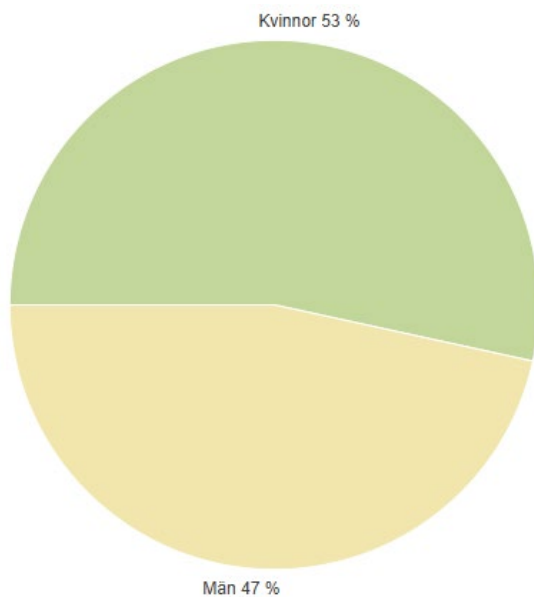


5.4.5.1 Ansträngd boendeekonomi B - Fördjupning

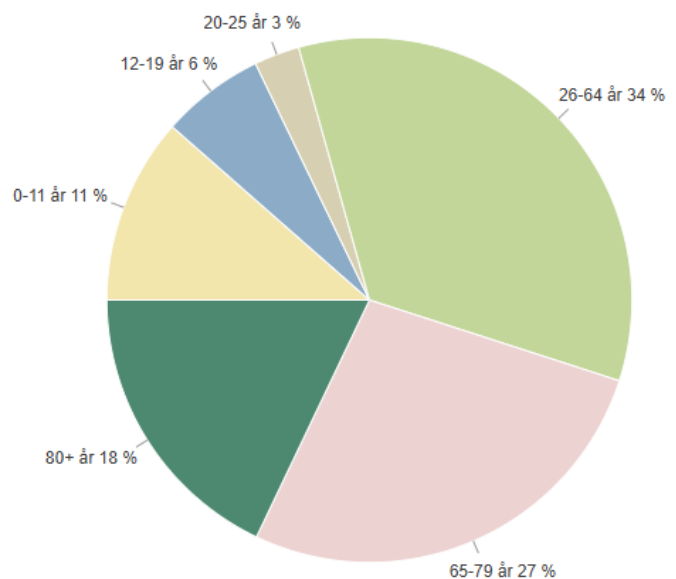
Då måttet Ansträngd boendeekonomi B är det måttet som Valdemarsviks kommun ger sämst indikation har en fördjupning analyserats.

Det är en övervikt av kvinnor som faller inom detta mått på 53 %. Det är även främst vuxna över 26 år som faller inom denna kategori. Anledningen till varför det är färre barn och unga kan förklaras att det är främst ensamstående utan barn som faller inom detta mått.

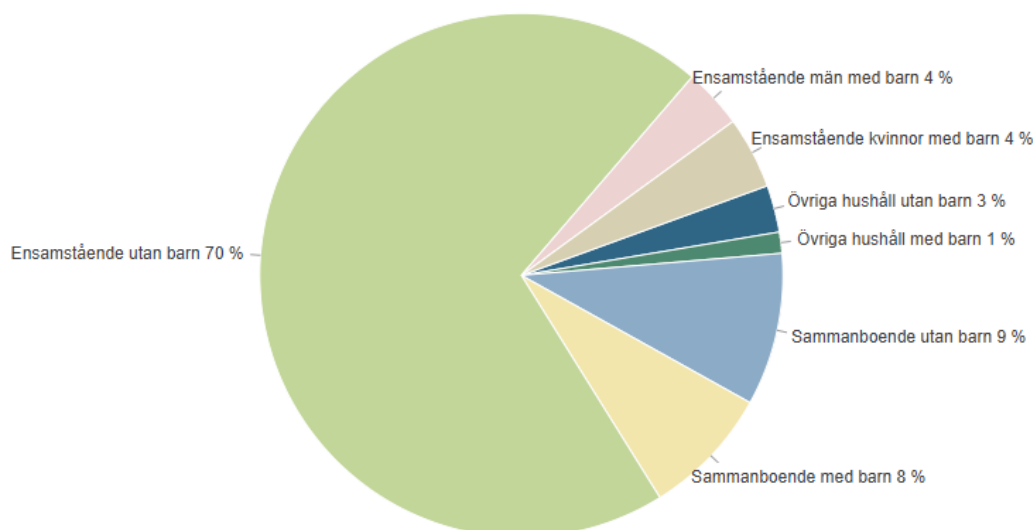
Analysen av detta är att en familj med två yrkesverksamma vuxna generellt klarar "kvar-att-leva-på"-kalkylen.



Figur 286 Fördelning av kön inom måttet Ansträngd boendeekonomi B (Källa: Behovsbaserad bostadsbrist - Boverket)



Figur 267 Fördelning av ålder inom måttet Ansträngd boendeekonomi B (Källa: Behovsbaserad bostadsbrist - Boverket)



Figur 27 Fördelning av hushållstyp inom måttet Ansträngd boendeekonomi B (Källa: Behovsbaserad bostadsbrist - Boverket)

6. Källor

Agenda 2030 för hållbar utveckling, Regeringskansliet, [Agenda 2030 för hållbar utveckling \(Regeringen.se\)](#)

Avsiktsförklaring rörande omställning till Nära vård, Region Östergötland, 2022, [Avsiktsförklaring rörande omställningen till Nära vård 2022-05-13 \(regionostergotland.se\)](#)

Befolkningsutveckling 2025 – 2034 Valdemarsviks kommun, Statisticon, 2025

Behovsbaserad bostadsbrist, Boverket, 2025, [Behovsbaserad bostadsbrist \(boverket.se\)](#)

Det funktionella Östergötland, Region Östergötland & WSP, 2021, [Det funktionella Östergötland \(arcgis.com\)](#)

Hur går det för Östergötland? Årsrapport 2023 – Utvecklingsstrategi för Östergötland, Region Östergötland, [Hur går det för Östergötland? \(arcgis.com\)](#)

Hälso- och sjukvårdens rumsliga dimensioner i Östergötland, Region Östergötland & WSP, 2022, [Hälso- och sjukvårdens rumsliga dimensioner i Östergötland \(arcgis.com\)](#)

Kommuner i siffror, SCB, 2023, [Kommuner i siffror \(scb.se\)](#)

Kommunstyrelsens verksamhetsplan 2024 med plan för uppföljning av verksamhet och ekonomi 2024 samt planering inför 2025, Valdemarsviks kommun, [Verksamhetsplan 2024 \(valdemarsvik.se\)](#)

Marknadsdjup bostäder 2020, Region Östergötland & Juni Strategi & Analys, 2020, [Marknadsdjup bostäder 2020 \(arcgis.com\)](#)

Marknadsdjup bostäder 2024, Region Östergötland & Evidens, 2024, [Marknadsdjup bostäder \(arcgis.com\)](#)

Mål för boende och samhällsplanering, Regeringskansliet, [Mål för boende och samhällsplanering \(regeringen.se\)](#)

Omvärlds- och marknadsrapport – konjunkturläget och bostadsmarknaden i Östergötland, Evidens, Juni 2024

Regeringens strategi för att motverka hemlöshet 2022 – 2026, Regeringskansliet, Bilaga till regeringsbeslut 2022-07-07 nr. I:19, [Nationell hemlöshetsstrategi 2022 - 2026 \(regeringen.se\)](#)

Regional bostadsmarknadsanalys Östergötland 2018, Länsstyrelsen Östergötland, [Regional bostadsmarknadsanalys Östergötland 2018 \(boverket.se\)](#)

Regional bostadsmarknadsanalys Östergötlands län 2024, Länsstyrelsen Östergötland, [Regional bostadsmarknadsanalys Östergötlands län 2024 \(lansstyrelsen.se\)](#)

Regional bostadsmarknadsanalys Östergötlands län 2025, Länsstyrelsen Östergötland, [Regional bostadsmarknadsanalys, Östergötlands län 2025 \(lansstyrelsen.se\)](#)

Riktlinjer för markanvisning, Valdemarsviks kommun, dnr KF 2020-01-27 § 6
[Riktlinjer för markanvisningar \(valdemarsvik.se\)](https://www.valdemarsvik.se/om-kommunen/plan-och-strategi/riktlinjer-for-markanvisningar)

Statistiska centralbyrån, Antal lägenheter efter region, upplåtelseform och år, 2024

Skärgårdsprogrammet för Region Östergötland och Region Kalmar län, Region Östergötland och Region Kalmar län, 2025, [Skärgårdsprogram \(region Östergötland\)](https://regionostergotland.se/om-regionen/skargardsprogrammet)

Utvecklingsstrategi för Östergötland, Region Östergötland, 2021,
[Utvecklingsstrategi för Östergötland \(lio.se\)](https://lio.se/region/ostergotland/utvecklingsstrategi)

Översiktsplan för Valdemarsviks kommun, 2018, dnr KS-SA 2015 60,
[Översiktsplan för Valdemarsviks kommun \(valdemarsvik.se\)](https://www.valdemarsvik.se/om-kommunen/plan-och-strategi/oversiktsplan-for-valdemarsviks-kommun)

SFS 1993:387 Lag om stöd och service till vissa funktionshindrade

SFS 2000:1383 Lag om kommunernas bostadsförsörjningsansvar

SFS 2001:453 Socialtjänstlag

SFS 2010:900 Plan- och bygglagen

SFS 2017:725 Kommunallag

SFS 2018:222 Lag om bostadsanpassningsbidrag

SOU 2016:19 Barnkonventionen



NrParagrafNrLittera

ÄrendeNr Kod Fastighet

ProtokollBeskrivning

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

Ärendebeskrivning

Beslutet skickas till

Beslutsmottagare

Akten

Justerare

.....

.....



Tjänsteställe/Handläggare

Kommunledningskontoret

Dennis Gidlund

Kanslichef

Tel: 0123-194 29

E-post: dennis.callejas.gidlund@valdemarsvik.se

Mottagare

Kommunstyrelsens arbetsutskott

Begäran om yttrande gällande försöksverksamhet med längre fordonståg

Förslag till beslut i kommunstyrelsen

Yttrandet översänds till Transportstyrelsen.

Ärendebeskrivning

Transportstyrelsen har översänt en beskrivning av en ansökan från Scania Transportlaboratorium gällande försöksverksamhet med längre fordonståg. Fordonen är batterielektriska och har en total längd om 24,145 meter respektive 25,527 meter. Varken axelvikt eller bruttovikt påverkas av försöket.

Valdemarsviks kommun bedömer att den föreslagna sträckan via Mossebogatan till laddstationen är lämplig för försöksverksamheten och att den kan genomföras utan problem eller störningar för övrig trafik.

Yttrandet ska inkomma till Transportstyrelsen senast den 14 november 2025.

Ekonomiska konsekvenser

Beslutet medför inga ekonomiska konsekvenser.

Beslutet skickas till

Transportstyrelsen

Akten

VALDEMARSVIKS KOMMUN

Kristina Lohman
Kommundirektör

Sven-Inge Arnell
tf samhällsbyggnadschef



Tjänsteställe/Handläggare

Samhällsbyggnad
Kristina Hörnqvist
Arbetsledare/projektledare
Tel: 0123-191 53
E-post: kristina.hornqvist@valdemarsvik.se

Mottagare

Transportstyrelsen

Yttrande- Begäran om yttrande gällande försöksverksamhet med längre fordonståg

Transportstyrelsen har, för yttrande, översänt beskrivning av en ansökan från Scania Transportlaboratorium om försöksverksamhet med längre fordonståg. Fordonstågen har en batterielektrisk drivlina, som medför att den totala längden blir 24,145 m respektive 25,527 m. Axel- eller bruttovikt påverkas inte.

Yttrande ska ha inkommit till Transportstyrelsen den 14 november 2025.

Valdemarsviks kommun har gjort bedömningen att försöksverksamhet på den föreslagna vägen via Mossebogatan till ladd station, kan ske utan problem eller störning för övrig trafik.

VALDEMARSVIKS KOMMUN

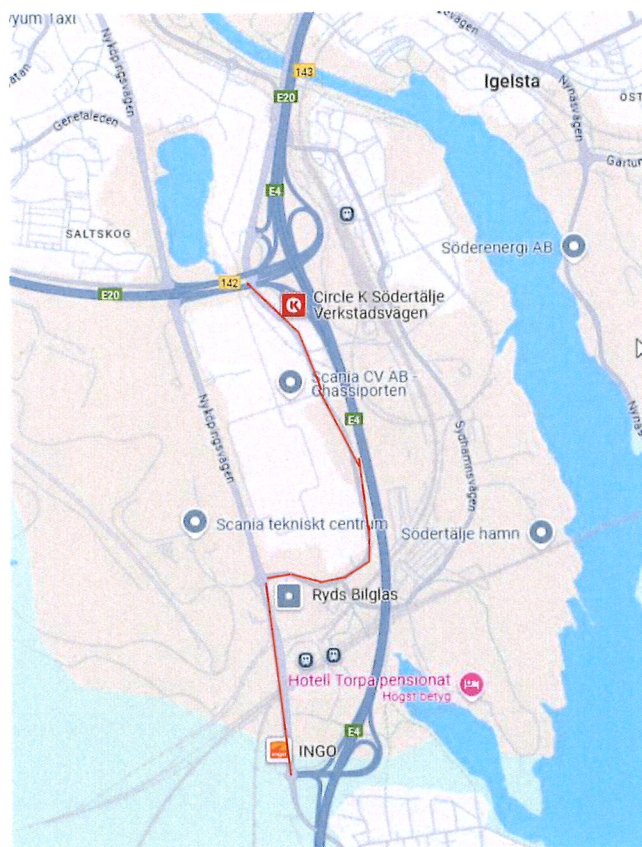
Per Hollertz
Kommunstyrelsens ordförande

2025.171

Oskarshamn-Södertälje
E22-E4



Södertälje
Nyköpingsvägen
Verkstadsvägen



Oskarshamn
Sverigeleden
Södra fabrikgatan
Be-Ges väg
Väderumsvägen
Sandåsavägen
Åsavägen
Tillfarten
Kvastgatan



Valdemarsvik
Mossebogatan
(till laddstationen)



Halldén, Gunilla

Från: Kommun
Skickat: den 2 oktober 2025 08:11
Till: Halldén, Gunilla
Ämne: VB: Begäran om yttrande gällande försöksverksamhet med längre fordonståg
Bifogade filer: Färdväg.pdf

Hej,

Vidarebefordrar mail som inkommit till kommunens mailbox.

Med vänlig hälsning,

Inger Bilfeldt
Växel/reception

Kommunledningskontoret
Valdemarsviks kommun
Växel 0123-191 00
Mail: inger.bilfeldt@valdemarsvik.se



VALDEMARSVIKS
KOMMUN

VALDEMARSVIKS KOMMUN	
För kännedom	
2025 -10- 02	
Dnr 2025.171	Fv/Avd/Handl
Dpl/Obj	

Från: Ekström Pär <Par.Ekstrom@transportstyrelsen.se>

Skickat: den 1 oktober 2025 16:15

Till: transportdispenser@trafikverket.se; kommunen@oskarshamn.se; kontaktcenter@sodertalje.se; Kommun <Kommun@valdemarsvik.se>

Kopia: jonas.bengtsson@trafikverket.se

Ämne: Begäran om yttrande gällande försöksverksamhet med längre fordonståg

Varning: Det här e-postmeddelandet har sitt ursprung utanför organisationen. Klicka inte på länkar eller öppna bilagor om du inte känner igen avsändaren och vet att innehållet är säkert.

Hej,

Den 3 juli 2025 inkom Scania Transportlaboratorium med en ansökan till Transportstyrelsen om tillstånd att få bedriva försöksverksamhet med längre fordonståg. Då fordonen har en batterielektrisk drivlina medför batterierna att den största tillåtna längden på fordonståg överskrider. Ansökan avser två olika typer av kombinationer, där den ena består av en dragbil med tillkopplad påhängsvagn har total längd på 24,145 meter, och den andra kombinationen som består av en dragbil med tillkopplad link och påhängsvagn har en total längd på 25,527 meter. Bolaget har inte ansökt om några högre axelvikter eller bruttovikt än vad som gäller för vägen. Tillstånd av det här slaget begränsas normalt till att gälla i högst fem år.

Med stöd av 4 kap. 17 d § trafikförordningen (1998:1276) får Transportstyrelsen meddela tillstånd för försöksverksamhet med fordonskombinationer som är längre än vad som annars är tillåtet enligt trafikförordningens bestämmelser. Observera att dessa tillstånd avser transporter med delbar last.

Transportstyrelsen har nu kommit till den del av utredningen där berörda väghållare ges möjlighet att yttra sig om den ansökta försöksverksamheten för de vägar man är väghållare för. Se bifogad fil.

Yttrande ska ha inkommit till Transportstyrelsen den **14 november 2025**. Mejla yttrandet till vag@transportstyrelsen.se. Ange diarienummer **TSV 2025-7497** på inskickade handlingar. Är det något ni undrar över är ni välkomna att kontakta undertecknad.

Hälsningar
Pär Ekström
Utredare

Väg och järnväg
Direkt: 010-495 55 13

Transportstyrelsen
781 23 Borlänge
transportstyrelsen.se
Telefon: 0771-503 503

All e-post som skickas till Valdemarsviks kommun är allmän handling. Valdemarsviks kommun hanterar dina personuppgifter enligt dataskyddsförordningen (GDPR). För mer information se <https://www.valdemarsvik.se/kommun/kommun-politik/personuppgiftshantering/>



NrParagrafNrLittera

ÄrendeNr Kod Fastighet

ProtokollBeskrivning

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

Ärendebeskrivning

Beslutet skickas till

Beslutsmottagare

Akten

Justerare

.....

.....



Tjänsteställe/Handläggare

Samhällsbyggnad
Kristina Hörnqvist
Arbetsledare/projektledare
Tel: 0123-191 53
E-post: kristina.hornqvist@valdemarsvik.se

Mottagare

Kommunstyrelsens arbetsutskott

Förslag till länstransportplan för Östergötland 2026–2037

Förslag till beslut i kommunstyrelsen

Kommunstyrelsen antar yttrandet och skickar till Region Östergötland.

Ärendebeskrivning

Region Östergötland har, för yttrande, översänt remissversion "Länstransportplan för Östergötland 2026–2037" med tillhörande "Hållbarhetsbedömning av länstransportplan för Östergötland 2026–2037".

Yttrande ska lämnas senast 2025-11-21.

Länsplanen omfattar en tolvårsperiod och innehåller beskrivning av mål och strategier samt brister och en åtgärdsplan. Valdemarsviks kommun har tagit del av samrådshandlingen och lämnar följande yttrande.

Ekonomiska konsekvenser

Beslutet medför inga ekonomiska konsekvenser.

Beslutet skickas till

Kommunstyrelsen
Akten

VALDEMARSVIKS KOMMUN

Kristina Lohman
Kommundirektör

Sven-Inge Arnell
Tf. samhällsbyggnadschef



Tjänsteställe/Handläggare

Samhällsbyggnad
Kristina Hörnqvist
Arbetsledare/projektledare
Tel: 0123-191 53
E-post: kristina.hornqvist@valdemarsvik.se

Mottagare

Region Östergötland

Yttrande- Förslag till länstransportplan för Östergötland 2026-2037

Ärendebeskrivning

Region Östergötland har, för yttrande, översänt remissversion "Länstransportplan för Östergötland 2026-2037" med tillhörande "Hållbarhetsbedömning av länstransportplan för Östergötland 2026-2037".

Yttrande ska lämnas senast 2025-11-21.

Länsplanen omfattar en tolvårsperiod och innehåller beskrivning av mål och strategier samt brister och en åtgärdsplan. Valdemarsviks kommun har tagit del av samrådshandlingen och lämnar följande yttrande.

Kort sammanfattning

Valdemarsviks kommun vill framföra att förslag till Länstransportplan för Östergötland 2026-2037 är välarbetad och en heltäckande handling för Östergötland, utifrån de nationella direktiv som har angivits. Att region Östergötland dessutom valt att bredda sin hållbarhetsbedömning till att även innefatta en social konsekvensbedömning gör att dokumentet i sin helhet är mycket väl underbyggt.

Prioriteringar utifrån länets behov är mycket väl redovisade och beskriver tydligt det regionala transportnätet och dess funktioner och brister.

För Valdemarsviks kommuns del, så ser vi mycket positivt på att ansökningar om statlig medfinansiering ur potten för kollektivtrafikåtgärder med kommunalt åtagande, som parkering och hållplatsutrustning, kommer att prioriteras under år 1-3.

Gällande medfinansiering för övriga TS-åtgärder på det kommunala vägnätet har Valdemarsviks kommun, i likhet med andra småkommuner, relativt små möjligheter att ansöka om och utföra åtgärder. Detta nämns också i planen/hållbarhetsbedömningen att få ansökningar inkommer.



Valdemarsviks kommun ser mycket positivt på att ÅVS för väg 212 planeras under perioden. Valdemarsviks kommun vill där också särskilt trycka på att framtida medel till väg 212, även bör innefatta möjlig större medfinansiering för hamnen och kajens upprustning. Detta då hamnen i stor utsträckning används av statliga myndigheter som bl a Försvarmakten vid återkommande större internationella militära övningar. Fyruddens hamn är en viktig nod, inte bara för det rörliga friluftslivet, då den återkommande används som viss bas, vid Försvarmaktens internationella marina övningar. Därav måste kajen, tillsammans med vägens framtida åtgärder, även den åtgärdas.

Idag är kajens bärighet begränsad till 3,5 ton.

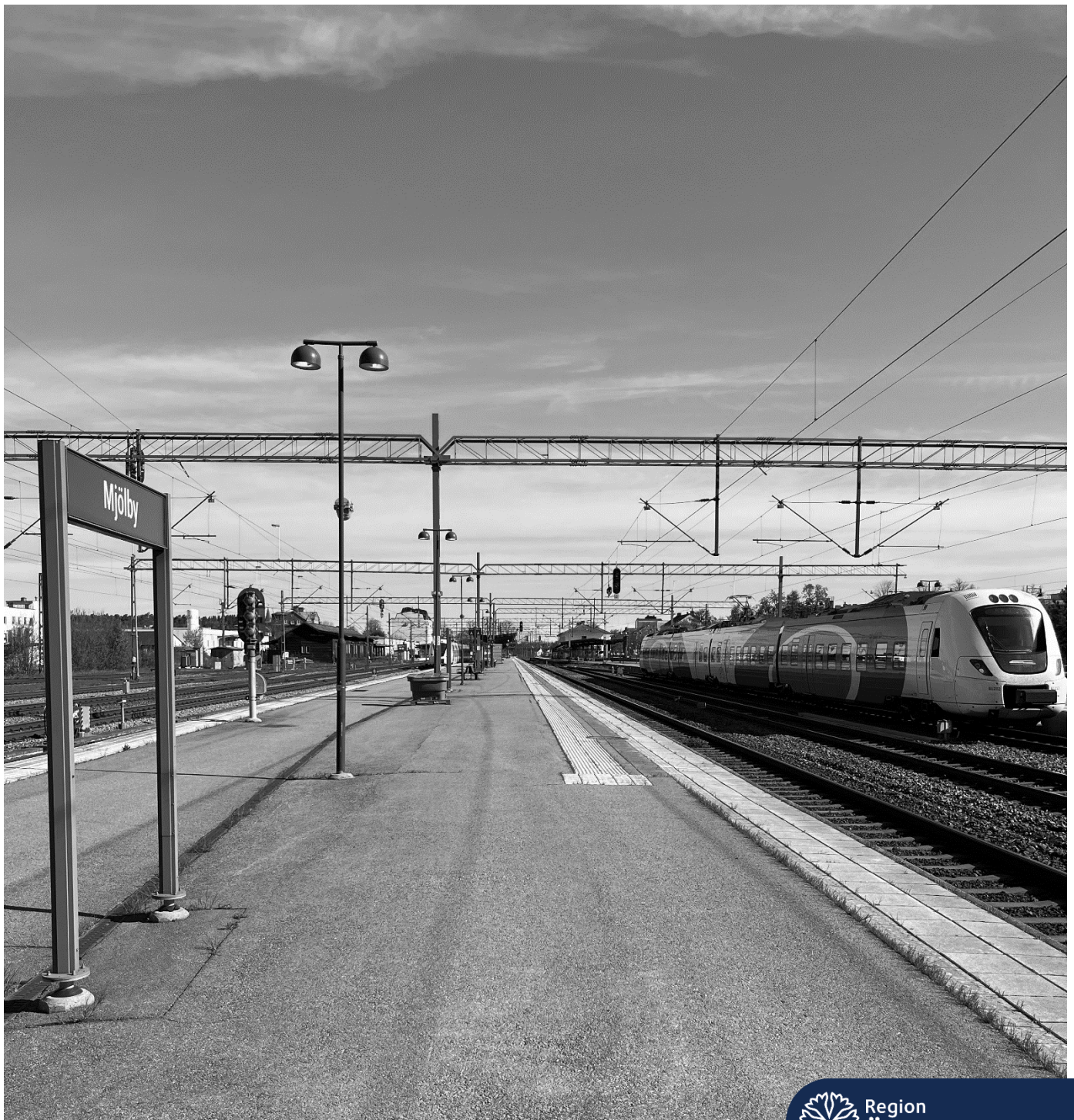
Slutligen ser Valdemarsviks kommun fram emot fortsatta regelbundna samråd genom nätverket för samhällsplanering.

VALDEMARSVIKS KOMMUN

Per Hollertz
Kommunstyrelsens ordförande

Länstransportplan för Östergötland 2026–2037

– Remissversion september 2025



Förord	2
1. Bakgrund	3
1.1 Transportpolitiska mål, principer och ytterligare utgångspunkter	3
1.3 Nationell transportpolitik och länsplanens omfattning	4
2. Planeringsinriktning.....	6
3. Planeringsförutsättningar	10
3.1 Funktionella transportstråk och brister	10
3.2 Ekonomiska förutsättningar	17
4. Länstransportplan 2026–2037	18
Planbeskrivning.....	19
Utredningsbehov	25
4. Effektbedömning.....	26
4.1 Sammanfattning av strategisk miljöbedömning	27
5 Litteratur och Bilagor.....	30
Litteratur	30
Bilagor	30
Bilaga 1: Redovisning utifrån regeringens direktiv.....	31
Bilaga 2: Genomförda bristutredningar/åtgärdsvalsstudier	33

Förord

Ankom: 2025-09-08 Ärende: KS-SHB.2025.144 Handling: 431370

1. Bakgrund

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

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

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

1.1 Transportpolitiska mål, principer och ytterligare utgångspunkter

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

- Samhällsekonomisk lönsamhet ska vara vägledande vid prioritering av åtgärder i transportinfrastrukturen.
- De transportpolitiska målen med tillhörande funktionsmål och hänsynsmål inklusive etappmål för trafiksäkerhet och klimat inom transportsektorn, som beslutats av riksdagen.
- Förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur, förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur samt förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar med mera
- Regeringens proposition *Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur för att hela Sverige ska fungera* (prop. 2024/25:28) i sin helhet och riksdagens beslut med anledning av propositionen (bet. 2024/25:TU5, rskr. 2024/25:102).
- Fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande synsätt.
- Regionala utvecklingsstrategier och andra regionala inriktningsunderlag såsom regionernas regionala systemanalyser.
- Där så är relevant, underlag som är framtaget efter samråd med andra länder samt åtaganden som överenskommit i särskild ordning mellan staten och regioner/kommuner. Det gäller inte överenskommelser som har slutits av Sverigeförhandlingen i relation till nu avbrutna planer på nya stambanor för höghastighetståg.

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

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

- Miljöbedömning kopplat till respektive förslag till länsplan.

1.3 Nationell transportpolitik och länsplanens omfattning

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

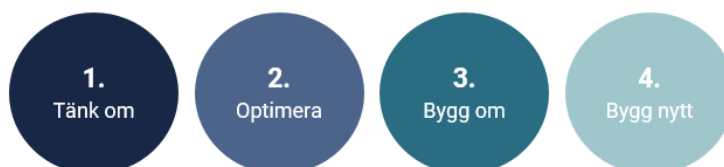
3 § Länsplanen ska avse tolv år och omfatta

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

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

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

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



Figur 1 - Fyrstegsprincipen

Fyrstegsprincipen är Trafikverkets arbetsstrategi och den tillämpas för att säkerställa att arbetet sker målstyrt och innebär en god resurshushållning och för att åtgärder ska bidra till en hållbar

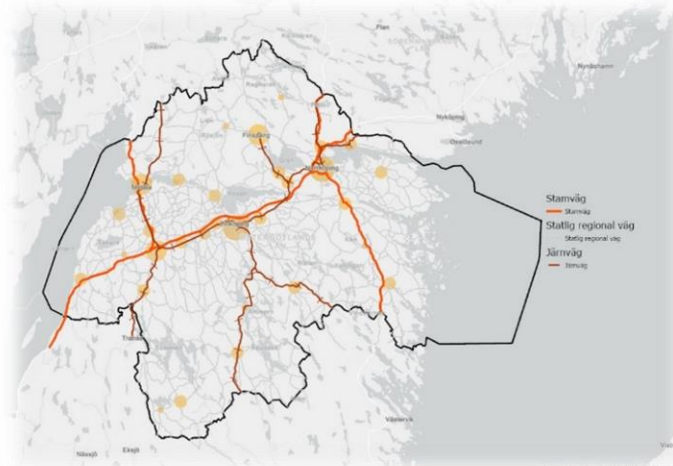
samhällsutveckling.¹ För åtgärder med en kostnad över 75 miljoner kr ska en *Samlad effektbedömning* (SEB) genomföras. Detta för att ge ytterligare vägledning i effekterna av de förslagna åtgärderna. Denna bedömning vägs sedan in i beslut om att genomföra åtgärden eller inte.

Finansiering av åtgärder

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

Nationell plan

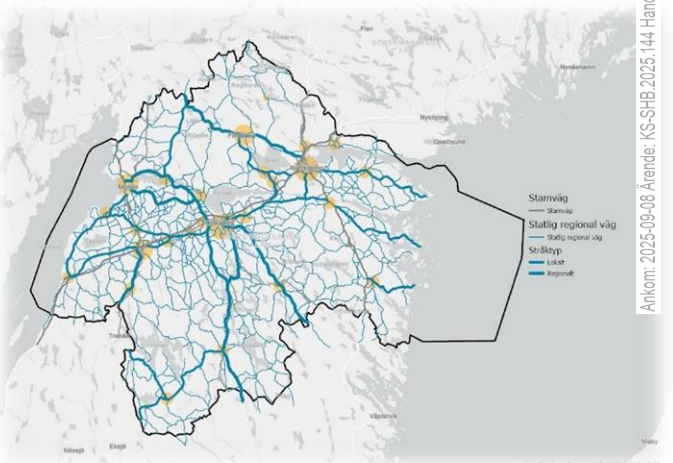
Den nationella planen innehåller medel för underhåll samt för investeringar i järnväg samt för stamvägarna. I Östergötland innebär detta att investeringar på järnvägarna samt för investeringar på E4, E22, riksväg 50 och riksväg 56 hanteras i nationell plan. Åtgärder över 150 miljoner kr behöver namnges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



Figur 2 - Stamvägar och järnvägar

Länsplan

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



Figur 3 - Statligt regionala vägar

Statlig medfinansiering

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

Medfinansiering

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

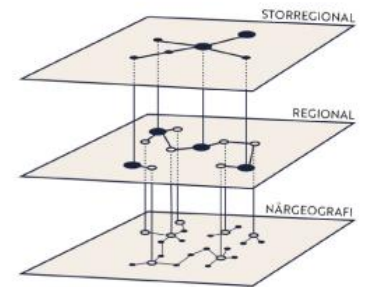
¹ www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/fyrstegsprincipen/

2. Planeringsinriktning

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

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

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



Figur 4 - Rumsliga skalnivåer

Utvecklingsstrategi för Östergötland inklusive Rumslig Strategi

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

Övergripande principer från Utvecklingsstrategi för Östergötland

- ◆ **Knyta samman Östergötland och ta till vara det goda läget**
 - 1 Knyta samman Östergötland
 - 2 Stärka kopplingarna till Stockholm
 - 3 Stärka kopplingarna till närliggande noder
- ◆ **Prioritera bebyggelseutveckling i, och utveckling av, platser som främjar en hållbar struktur²**

Storregionala/nationella/internationella principer

- ◆ **Stärk Linköping – Norrköping som storregional nod**
- ◆ **Stärk Östergötlands kopplingar i följande prioriteringsordning till**
 - 1 Stockholm (storregionalt/nationellt/internationellt)
 - 2 Örebro (storregionalt), Hallsberg (storregional och nationell knutpunkt)
 - 3 Jönköping (storregionalt), Öresund (nationellt/internationellt), Göteborg (nationellt)
 - 4 Nyköping, Eskilstuna, Västerås, Kalmar (storregionalt)
- ◆ **Stärk Motala för att nyttja potentialen och på sikt bli en storregional nod**
- ◆ **Stärk Mjölby roll som storregional knutpunkt**

Regionala och närgeografiska principer

- ◆ **Verka för en god och hållbar tillgänglighet genom:**
 - En utvecklad digital infrastruktur
 - Ett väl fungerande, effektivt och hållbart transportsystem
 - Ett transporteffektivt samhälle, med rätt trafikslag på rätt plats
- ◆ **Utveckla samhällsplaneringen och stärka Östergötland i sin flerkärnighet genom:**
 - Att prioritera utveckling i noder, i stationsnära läge och vid starka kollektivtrafikstråk
 - En förstärkning av befintlig funktionalitet
 - Att verka för att livsmiljöer utformas utifrån omsorgsfull gestaltning och miljömässig och social hållbarhet
 - Att stärka noder och orter genom hållbar platsutveckling

- ◆ **Ta tillvara och utveckla funktionella samband inom och över länsgräns till**

Regionala samband

- 1 Nyköping, Transås
- 2 Katrineholm

Närgeografiska samband

- 1 Västervik, Eksjö, Vimmerby
- 2 Vingåker, Askersund¹

Vidga det funktionella Östergötland genom att stärka kopplingar till närliggande noder

Knyta samman och skapa ett nära Östergötland

Figur 5 - Planeringsprinciper

Storregional systemanalys för Stockholm-Mälardregionen

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

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

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

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

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

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

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

² <https://www.enbattresits.se/>

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

Regional cykelplan

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

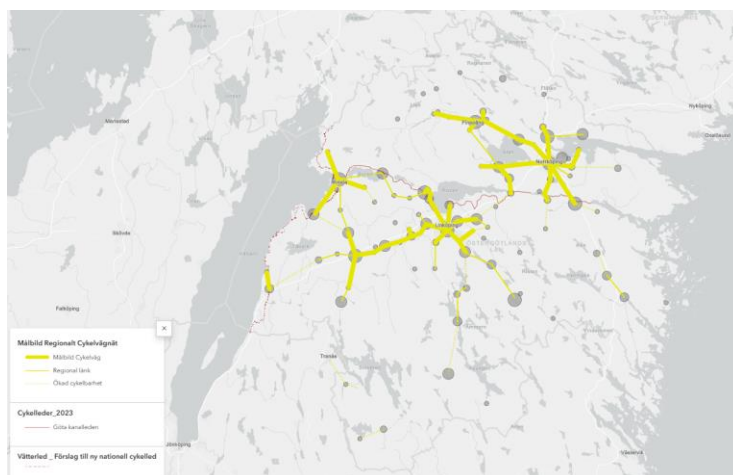
Planen syftar till att:

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

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

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

Cykelplanen pekar på att separerade gång och cykelväg inte är målet i alla identifiera relationer och vad som kan vara aktuellt beror på lokala förutsättningar. Det kommunala intresset och engagemanget för en gång- och cykelväg längs statligt vägnät är också viktigt och kan innebära att justerar i prioriteringar genomförs.



Figur 6 - Målbild Regionalt cykelvägnät

Skärgårdsprogram för Östergötlands och Kalmar län

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

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

Folkhälsostrategi – för god och jämlik hälsa i Östergötland

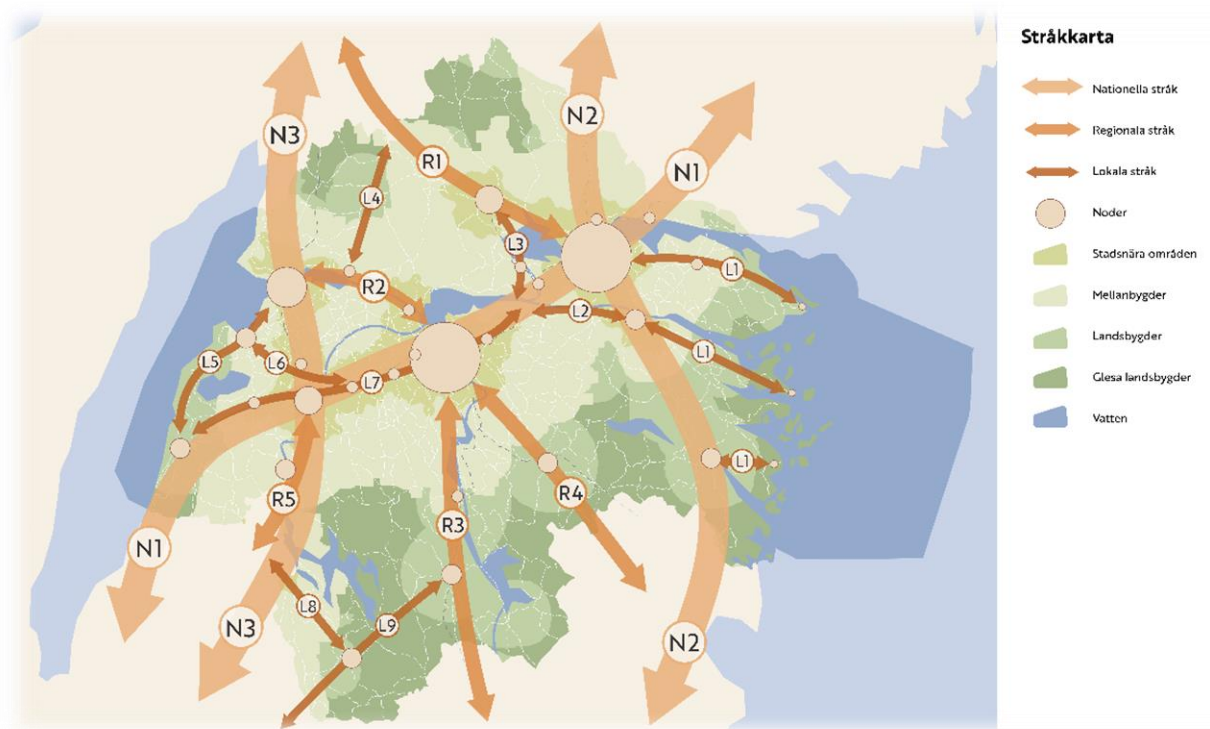
Folkhälsostrategin för Östergötland ska stimulera till ett långsiktigt systematiskt folkhälsoarbete för att uppfylla det nationella folkhälsopolitiska målet att "Skapa samhälleliga förutsättningar för en god och jämlik hälsa i hela befolkningen och sluta de påverkbara hälsoklyftorna inom en generation".

3. Planeringsförutsättningar

3.1 Funktionella transportstråk och brister

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

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



Figur 7 - Funktionella transportstråk i Östergötland (källa: egen bearbetning 2018)

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

Nationella stråk

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

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

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

- **Södra stambanan:** De betydande brister i kapacitet och robusthet som finns på Södra stambanan utgörs av störningskänslighet på banan samt låg flexibilitet mellan olika tågtyper. Ytterligare förbigångsmöjligheter för att öka kapacitetsnyttjandet för tåg av olika hastigheter (gods- kontra passagerartåg) behövs. I Linköping och Mjölby finns även brister på driftplatser/stationer när det gäller möjligheten att ställa upp fordon, vilket påverkar flexibiliteten och därmed kapaciteten. Det finns risk för hastighetsnedsättning på delar av banan. Genom Norrköping finns det säkerhetsbrister på grund av plankorsningar. Färdigställandet av Ostlänken (nationell plan, planerat till 2035) kommer öka kapacitet Linköping – Norrköping (- Stockholm), men ytterligare öka påfrestningarna på befintliga stambanespår efter Linköping. I Mjölby saknas möjligheter till omloppsnära tjänster och plattformslägen, samt vändkapacitet på stationen begränsar möjligheten att utöka regionaltågtrafikering. Kapacitetsbristen på Södra stambanan och särskilt på delen Norrköping-Mjölby riskerar att leda till att det inte går att utveckla pendeltågstrafiken i Östergötland.
- **Nyköpingsbanan:** Banan är enkelspårig har idag eftersatt underhåll. På flertalet ställen råder sänkt hastighet. Banan består av äldre räls och växlar. Vid oväder stängs banan då det finns risk för att träd faller på anläggningen.
- **E4:** Kapacitetsbristen i Östergötland finns framför allt på infarterna till Norrköping och Linköping med låg framkomlighet, inte minst för kollektivtrafiken, under framför allt högtrafik. Även ställplatser för tung trafik på stråket bör utredas.

Kortfattad beskrivning kring större åtgärder i länsplan/nationell plan kopplat mot stråk N1:

Åtgärdsvalsstudie kring Linköpings Västra är gjord vissa kollektivtrafikinvesteringar är gjorda samt planeras framåt. Trafikverket planerar att bygga ut trafikplats Staby under planperioden. När det gäller tågtrafik är Region Östergötlands långsiktiga ambition kvartstrafik med Östgötapendeln hela dagen och att öppna nya pendeltågstationer eller regionaltågstationer i Västra Linköping och i Åby med trafikering i linje med den tågstrategiska målbilden. Mötespår vid Vikingstad finns med som kandidat för nationell plan. Under planperioden kommer en åtgärdsvalsstudie slutföras för Mjölby station. Funktionsutrednings av Åby stationen är gjord och en åtgärdsvalsstudie för trafikplats Kneippen är slutförd. Trafikverket kommer starta upp utredning om Nyköpingsbanan. Bytespunkt Sandtorp kommer genomföras under planperioden som del i nationell plan.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Mellanregionala stråk

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

R1 Norrköping-Finspång-Örebro

Stråket består av riksväg 51. Stråket är ett viktigt stor- och mellanregionalt transportstråk.

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

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

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

R2 Linköping-Motala

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

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

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

R3 Linköping-Kisa-Vimmerby

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

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

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

R4 Linköping-Åtvidaberg-Västervik

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

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

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

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

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

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

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

Inomregionala stråk

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

L1 Skärgårdsstråk

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

- Trafiksäkerhetsbrister, både för motoriserade och oskyddade trafikanter.

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

L2 (Linköping-)E4-Söderköping

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

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

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

Stråk L3 Norsholm-Skärblacka(-Finspång)

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

- Trafiksäkerhet kontra restider, framför allt delen Kimstad-Skärblacka-Finspång.
- Kapacitetsproblem för tung trafik till och från industrierna i Finspång och Skärblacka och kopplingen till E4.
- Genomfartsproblematik i Skärblacka (miljö, trafiksäkerhet, barriäreffekt).
- Standard på Finspångsbanan (signalsystem och elektrifiering).

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

L4 Borensberg – Tjällmo

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

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

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

L5 Motala-Vadstena-Ödeshög

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

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

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

L6 Vadstena-Skänninge-Mantorp(-Linköping)

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

- Trafiksäkerhetsbrister gällande såväl korsningar och på sträckning som helhet.

- Framkomlighet för gods.

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

L7 Ödeshög-Väderstad-Mjölby-Mantorp-Vikingstad-Linköping-Lingham-Norsholm

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

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

Kortfattad beskrivning kring större åtgärder i länsplan kopplat mot stråk L7: Investeringar i bytespunkter (Rök/Hejla samt Lingham) genomförs under planperioden. I länsplanen finns ett namnsatt objekt för ny infart till Lingham. Region Östergötland har föreslagit en utredning kring ökad cykelbarhet på sträckan Ödeshög-Mjölby samt Sjögestad-Mantorp. Åtgärder för kollektivtrafik och gång-cykel i Väderstad kommer genomföras. Ny cykelväg mellan Rappestad och Vikingstad planeras att byggas under planperioden.

L8 Österbymo-Tranås

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

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

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

L9 Österbymo-Kisa

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

- Bärighetsproblematik på sträckan
- Trafiksäkerhetsproblematik längs sträckan

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

Övrigt vägnät

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

3.2 Ekonomiska förutsättningar

Planeringsramen för åtgärder i Östergötlands län under perioden 2026–2037 är enligt direktiv från regeringen 2 717 miljoner kronor. Efter avräkning av förbrukade medel från föregående fyra år har Region Östergötland 2 844 miljoner kronor att fördela och fördelningen av planeringsramen framgår av tabellen nedan.

År	miljoner kr
2026–2028 (3 år)	778
2029–2031 (3 år)	710
2032–2037 (6 år)	1 356
Totalt	2 844

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

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

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

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

4. Länstransportplan 2026–2037

Länsplan för transportinfrastruktur i Östergötland är uppdelad på

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

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

Objekt / pott	ÅR 1–3 (2026–2028)	ÅR 4–6 (2029–2031)	ÅR 7–12 (2032–2037)	SUMMA PLANPERIOD	Ca Total kostnad
Namngivna åtgärder (> 75 miljoner)					
Rv 35 Rosten-Sandtorpet (inkl. BP)	200			200	302
Rv 51 genom Finspång	115	50		165	23
Rv 35 Åtvidaberg-Rosten etapp 4	30	223	400	653	65
Rv 34 Säbyholm-Visselmyra (inkl. koll)		150	260	410	41
Ny infart Linghem	73			73	30
Rv 23/34 Förbifart Kisa			180	180	43
GC väg 881 (inkl. BP Ljunga)	60			60	12
GC Motala Vadstena	23			23	8
GC Skärblacka	30	23		53	10
Summa	531	446	840	1817	265
Mindre åtgärder i och till stråk (statligt vägnät)					
Enskilda Vägar	6	6	12	24	
Cykel och TS oskyddade trafikanter	52	50	90	192	
Kollektivtrafik inkl bytespunkter	30	25	40	95	
Trimningsåtgärder statligt vägnät	92	93	164	349	
Summa	180	174	306	660	
Statlig medfinansiering kommunalt vägnät					
Kollektivtrafik	40	40	80	160	
Resecentrum Linköping och Norrköping		30	70	100	
Cykel och TS	20	20	40	80	
Summa	60	90	190	340	
Samfinansiering nationell plan					
Samfinansiering nationell plan	7		20	27	
Summa	7			27	
Summa Plan	778	710	1356	2844	
Budget	778	710	1356	2844	

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

Ankom: 2025-09-08 Ärende: KS-SHB/2025.144 Handling: 431370

Planbeskrivning

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

Objekt / pott	Summa planperiod	ÅR 1–3 (2026–2028)	ÅR 4–6 (2029–2031)	ÅR 7–12 (2032–2037)
Kollektivtrafikåtgärder	375	70	95	210
Gång- och cykelåtgärder	408	185	93	130
Väginvesteringar	2061	523	522	1016
Summa	2844	778	710	1356
<i>Varav trafiksäkerhetsinvesteringar</i>	<i>2200</i>	<i>508</i>	<i>559</i>	<i>1134</i>

Namnsatta åtgärder – Större åtgärder i stråk och noder

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

Objekt / pott	ÅR 1–3 (2026–2028)	ÅR 4–6 (2029–2031)	ÅR 7–12 (2032–2037)	SUMMA PLANPERIOD
Namngivna åtgärder (> 75 miljoner)				
Vägåtgärder	418	423	840	1681
Rv 35 Rosten-Sandtorpet (inkl. BP Grebo) (MF)	200			200
Rv 51 genom Finspång (MF)	115	50		165
Rv 35 Åtvidaberg-Rosten etapp 4	30	223	400	653
Rv 34 Säbyholm-Visselmyra		150	260	410
Ny infart Linghem (MF)	73			73
Rv 23/34 Förbifart Kisa			180	180
Cykelåtgärder	113	23		136
GC väg 881 (inkl. BP Ljunga) (MF)	60	0		60
GC Motala Vadstena (MF)	23			23
GC Skärblacka (MF)	30	23		53
Summa	531	446	840	1817

Tabell 2 - Namngivna åtgärder (MF = medfinansiering)

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

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

Sedan tidigare prioriterade investeringar i denna kategori är

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

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

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

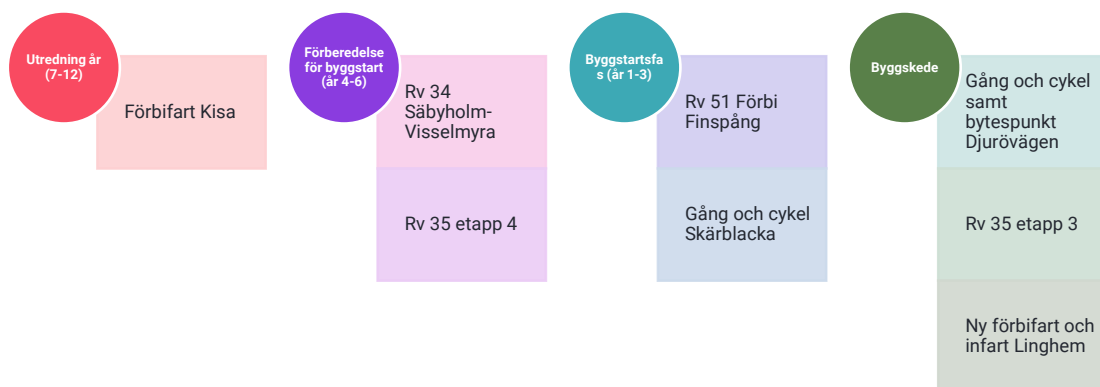
1. Riksväg 34 Säbyholm-Visselmyra (inkl. kollåtgärder på sträckan Visselmyra-Husbykorset)
2. Riksväg 23/34 Förbi Kisa (för ytterligare utredning)

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

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

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

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



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



Mindre åtgärder i och till stråk

Denna del innehåller åtgärder under 75 miljoner kr på statligt regionalt vägnät. Det avser trafiksäkerhetsåtgärder såväl cykelvägar, åtgärder för oskyddade trafikanter, kollektivtrafikåtgärder samt trimningsåtgärder på statligt regionalt vägnät. Totalt avsätts 660 miljoner kr till åtgärder inom denna kategori. Potten följs löpande upp i samverkansforum mellan Trafikverket och Region Östergötland (Regional planering och Regionala kollektivtrafikmyndigheten).

Objekt / pott	ÅR 1–3 (2026– 2028)	ÅR 4–6 (2029– 2031)	ÅR 7–12 (2032– 2037)	SUMMA PLANPERIOD
Mindre åtgärder i och till stråk				
Enskilda Vägar	6	6	12	24
Cykel och TS oskyddade trafikanter	52	50	90	192
varav GC Linköping Rappestad	X	X		
varav GC Svärtinge-Kartlandet		X		
Gamla Övägen GC		X	X	
varav Ramfall-Torpavägen	X	X		
Kollektivtrafikåtgärder inkl. Bytespunkter	30	25	40	95
Ringarum	X			
Nytt hållplatsläge 796 Lingham	X			
Västra Husby	X			
Hejla Rök	X			
Linköping Västra	X	X		
Trimningsåtgärder statligt vägnät	92	93	164	349
TS paket rv 32	X	X		
varav rv 51	X	X		
Summa	180	174	306	660

Tabell 3 - Mindre åtgärder i och till stråk

Enskilda vägar

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

Cykel och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter

Utöver namngivna objekt sätts 192 miljoner kronor att av till cykel och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter längs det statliga vägnätet. Prioritering av åtgärder sker dels utifrån den regionala cykelplanens prioriteringsprinciper, dels utifrån Trafikverkets bristbeskrivningar. I denna pott kan även åtgärder för gång, cykel och mopedpassager (GCM-passager) finansieras. När sådana åtgärder längs det regionala vägnätet är identifierade som prioriterade i Trafikverkets bristbehovsinventering finansieras dessa till 100 procent. Det gäller även för cykelvägar längs statligt vägnät som är identifierade enligt Region Östergötlands cykelplan. Ändring i finansieringsgrad gäller enbart nya objekt, inte objekt som tidigare lagts in i länsplanen.

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

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

Pott Kollektivtrafikåtgärder inkl. Bytespunkter

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

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

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

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

Trimningsåtgärder statligt vägnät

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

Prioriteringen av övriga åtgärder hanteras enligt nedan:

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

Statlig medfinansiering till kommunalt vägnät

Totalt 340 miljoner kronor avsätts under planperioden för statlig medfinansiering till kommunalt vägnät.

Objekt / pott	ÅR 1-3 (2026-2028)	ÅR 4-6 (2029-2031)	ÅR 7-12 (2032-2037)	SUMMA PLANPERIOD
Statlig medfinansiering kommunalt vägnät				
Kollektivtrafik	40	40	40	120
Resecentrum Linköping och Norrköping		30	70	100
Cykel och TS	20	20	30	70
Summa	60	90	140	290

Tabell 4 - Statlig medfinansiering

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

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

Samfinansiering nationell plan

Totalt avsätts 27 miljoner kr för samfinansiering av åtgärder i nationell plan. Samfinansiering avser två objekt. Dels skärgårdslänken som är en del av Förbifart Söderköping, dels avsätts medel till fortsatt arbete med etablering av ny regionaltågsstation i Åby, Norrköpings kommun.

Objekt / pott	2026-2028	2029-2031	2032-2037	SUMMA PLANPERIOD
Samfinansiering nationell plan				
Åby station			20	20
Skärgårdslänken	7			7
Summa	7	0	20	27

Tabell 5 - Samfinansiering nationell plan

Ny station i Åby finns med i den tågstrategiska målbilden samt i den kommunala planeringen. En funktionsutredning har tagits fram och fortsatt dialog kring utformning, trafikering och finansiering behöver genomföras fram till kommande planevidering 2030.

Utredningsbehov

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

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

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

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

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

- Utredning kring nuläge och ansvar rörande hållplatser (bryggor) för skärgårdstrafiken
- Vidare utveckling av bytespunkter för måluppfyllelse i regionala trafikförsörjningsprogrammet.

4. Effektbedömning

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

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

Planförslaget innebär att större väginvesteringar ökar med ca 22 procentenheter jämfört med förgående plan. Då mindre investeringar i vägnätet (s.k. trimningsåtgärder) ökar med ca 1,5 procentenheter innebär det att allokeringen till väginvesteringar ökar med ca 23,5 procentenheter. Denna ökning består dels i kostnadsökningar och förseningar i pågående projekt, dels att riksväg 35 fullfinansierats och att riksväg 34 Säbyholm-Visselmyra läggs in som nytt objekt.

Andelen som anslås till kollektivtrafik minskas med ca 18 procentenheter och andelen som avsätts till gång och cykel minskar med ca 5,5 procentenhet. Detta ska ses mot bakgrund till att allokeringen till dessa poster ökat under de senaste planrevideringarna. Minskningen i kollektivtrafik består främst i att en större pott till tillgänglighetsanpassning i planens dels tas bort och i delar läggs in en generell pott för kollektivtrafik, dels att några projekt längs statligt vägnät (kollektivkörfält i Linköping) är genomförda till 2026. Gällande cykel sker det en viss överflyttning från statlig medfinansiering till åtgärder på statligt vägnät då finansieringsgraden ökar för dessa objekt. Region Östergötland gör bedömningen att denna minskning i anslag inte kommer påverka framdriften för projekt på området då de pottar som minskas inte varit intecknade eller planerade.

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

- Satsningen på de viktigaste pendlingsstråken, framför allt för kollektivtrafiken, men även för biltrafiken ökar möjligheterna för fler att få arbete och tillgång till högre studier. Detta gäller för såväl kvinnor som män. Satsningen kommer också att gynna trafiksäkerheten i form av färre döda och skadade. Här kan det dock förväntas en ökning av klimatpåverkande utsläpp och intrång i landskap då satsningen förmodligen kan leda till en ökning av trafikarbetet samt att nybyggnation tas nytt landskap i anspråk. Det innebär vidare att Östergötlands tätorter ännu mer kopplas samman till en flerkärnig stadsregion. Att skapa sammanhållna bostads- och arbetsmarknader är ett av regionens allra viktigaste mål.
- Satsning på nya resecentrum i Norrköping och Linköping med god tillgänglighet för kollektivtrafik förväntas leda till att marknadsandelen för biltrafiken minskar samtidigt som utbyggnaden av Ostlänken kommer att bidra till en positiv regional utveckling med fler jobb och ökad sysselsättning. En förutsättning för en sådan utveckling är dock att angränsande kommuners tillgänglighet med framför allt kollektivtrafik stärks för att detta ska kunna ske på ett mer långsiktigt hållbart sätt.

- Genom att satsa på gång och cykelvägar kommer möjligheten för fler att välja ett mindre klimatpåverkande transportsätt att förbättras. Satsningen innebär också en förbättrad trafiksäkerhet.
- En ökad trafiksäkerhet i det regionala vägnätet. Både avseende oskyddade samt fordonsburna trafikanter.
- Enligt Trafikverkets samlade effektbedömningar uppvisar inte alla namnsatta objekt en positiv nettonuvärdeskvot. Därmed är det viktigt att arbeta för att realisera lokala och ej värderade nyttoeffekter.

4.1 Sammanfattning av strategisk miljöbedömning

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

Alternativa inriktningar av planen

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

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

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

Konsekvenser av slutligt planförslag

Nedan redogörs översiktligt det slutliga planförslagets miljöpåverkan respektive inverkan på social hållbarhet jämfört med nollalternativet. Nollalternativet utgår från att nu gällande plan genomförs under de kommande åtta åren, tillsammans med dagens politik och kända beslut (för objekt se 3.2 *Ekonomiska förutsättningar*). Mer ingående resonemang kring detta finns i miljökonsekvensbeskrivningen.

Klimat

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

Hälsa

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

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

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

Trafiksäkerhet: Större vägåtgärder utformas idag för att bidra till ökad trafiksäkerhet för motortrafikfordon. I planförslaget görs en ökad satsning på cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder på statligt vägnät jämfört med nollalternativet vilket är positivt för trafiksäkerheten. Minskade satsningar på medfinansiering till cykelåtgärder och trafiksäkerhetsåtgärder på kommunalt vägnät jämfört med nollalternativet kan, om det innebär minskade kommunala investeringar, innebära ett negativt bidrag till trafiksäkerheten för gående och cyklister. Totalt sett bedöms planen ändå bidra svagt positivt till ökad trafiksäkerhet.

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

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

Landskap

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

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

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

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

Biologisk mångfald: Den biologiska mångfalden riskerar enligt de samlade effektbedömningarna att påverkas negativt av flera av de större namngivna vägåtgärderna. Även om åtgärder i form av

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

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

Sociala konsekvenser

Generell tillgänglighet

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

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

Sammanhållning

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

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

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

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

5 Litteratur och Bilagor

Litteratur

Bristbeskrivningar på regionalt vägnät Östergötland – Trafikverket TRV 2024/37361

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

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

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

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

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

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

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

Region Östergötlands cykelplan (RÖ 2024-2831).

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

Skärgårdsprogram för Östergötlands och Kalmar län

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

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

Bilagor

Bilaga 1: Summerad redovisning utifrån regeringens direktiv

Bilaga 2: Genomförda bristutredningar/åtgärdsvalsstudier

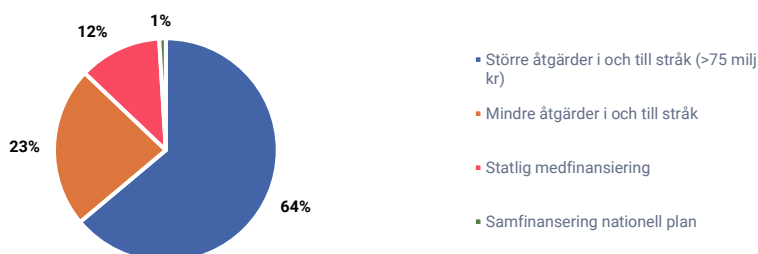
Bilaga 3: Miljökonsekvensbeskrivning

Bilaga 1: Redovisning utifrån regeringens direktiv

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

Hur de ekonomiska ramarna för planperioden ska fördelas på olika åtgärder och typer av åtgärder. Åtgärder som beräknas kosta under 75 miljoner kronor behöver inte anges i förslagen till länsplaner
Den ekonomiska fördelningen mellan åtgärder och åtgärdsområden redovisas i planförslaget under kapitel 4.

Fördelning länsplan 2026-2037



Vilka prioriteringar som planförslagen baseras på.

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

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

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

Utöver prioritering utifrån den regionala utvecklingsinriktningen ska även samhällsekonomisk lönsamhet vara vägledande vid prioritering av åtgärder i transportinfrastrukturen. Planen ska även särskilt prioritera åtgärder som stärker trafiksäkerheten, vilket även ska särredovisas.

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

Om fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande perspektiv har tillämpats i planförslagen.

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

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

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

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

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

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

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

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

I övrigt bedöms potterna "Cykel och TS oskyddade trafikanter" samt "Trimningsåtgärder statligt vägnät" samt åtgärder inom statlig medfinansiering gällande cykel och trafiksäkerhet bidra till ökad trafiksäkerhet. Totalt bedöms ca 77 procent av planen gå till åtgärder som fokuserar på förbättrad trafiksäkerhet.

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

Totalt avsätts 27 miljoner kr till samfinansiering av åtgärder i nationell plan samt 340 miljoner kr till statlig medfinansiering. Detta redovisas i planförslaget under kapitel 4.

Miljöbedömning kopplat till planförslaget.

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

Bilaga 2: Genomförda bristutredningar/åtgärdsvalsstudier

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

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

SEB = Samlad effektbedömning

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

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

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

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

Funktionsutredning station Åby

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

Trafiksäkerhet och restid väg 32 Sommen – Mjölby

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

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

Trafiksäkerhet och framkomlighet väg 35 Åtvidaberg-Rösten

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

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

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

Trafiksäkerhet och framkomlighet väg 34 Stora Sjögestad-Borensberg

I vägstråket Motala–Linköping genomfördes mellan 2020–2021 en åtgärdsvalsstudie. Studien utgick ifrån utpekad brist i länstransportplan 2018–2029 och omfattade riksväg 34 mellan Stora Sjögestad och Borensberg. Åtgärdspaketet som föreslås i studien innebär mitträcke, korsningsåtgärder, hållplatsåtgärder med anslutande gång- och cykelvägar.

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

- Säbyholm–Visselmyra
- Gråhallenpö– Säbyholm
- Visselmyra–Husbykorset

Bristande regional tillgänglighet till västra Linköping

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

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

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

Bristande framkomlighet från E4:an genom Krokek till Kolmårdens Djurpark

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

Sedan behovet av en åtgärdsvalsstudie identifierades har en rad åtgärder genomförts för att hantera de trafiktoppar som uppstår under Kolmårdens djurparks högsäsong, vilka föranledde studien. Åtgärderna är genomförda av Kolmårdens djurpark, Norrköpings kommun samt Trafikverket (med finansiering från länsplanen). Det har t.ex. anlagts ny parkering med ytterligare en entré från en annan del av parken, vilket tillsammans med effektivare in och utfarter från vägen ökat kapaciteten och minskat köer.

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

Åtgärdsvalsstudie riksväg 51 genom Finspång

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

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

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

Motala Norra

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

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

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

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

Åtgärdsvalsstudie riksväg 23/34 genom Kisa

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

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

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

Åtgärdsvalsstudie riksväg 51 Finspång–Länsgränsen–Svennevad

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

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

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

Trafikplats Malmslätt Linköping

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

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

Åtgärdsvalsstudier eller andra större utredningar på nationell stamväg och på järnväg

Åtgärdsvalsstudie Kneippen

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

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

Kapacitetsanalys av Nyköpingsbanan

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

För att möta de potentiella trafikeringsscenarierna och för att kunna säkerställa en robust trafikering krävs åtgärder som hastighetshöjande- och robusthetsförbättringar (trädsäkring, utredning och stängning av plankorsningar), ytterligare mötesmöjligheter och växelbyten. Åtgärder kräver ytterligare utredning. Trafikverket har aviserat att en åtgärdsvalsstudie ska genomföras.

Kapacitetsanalys för södra Sveriges järnvägssystem

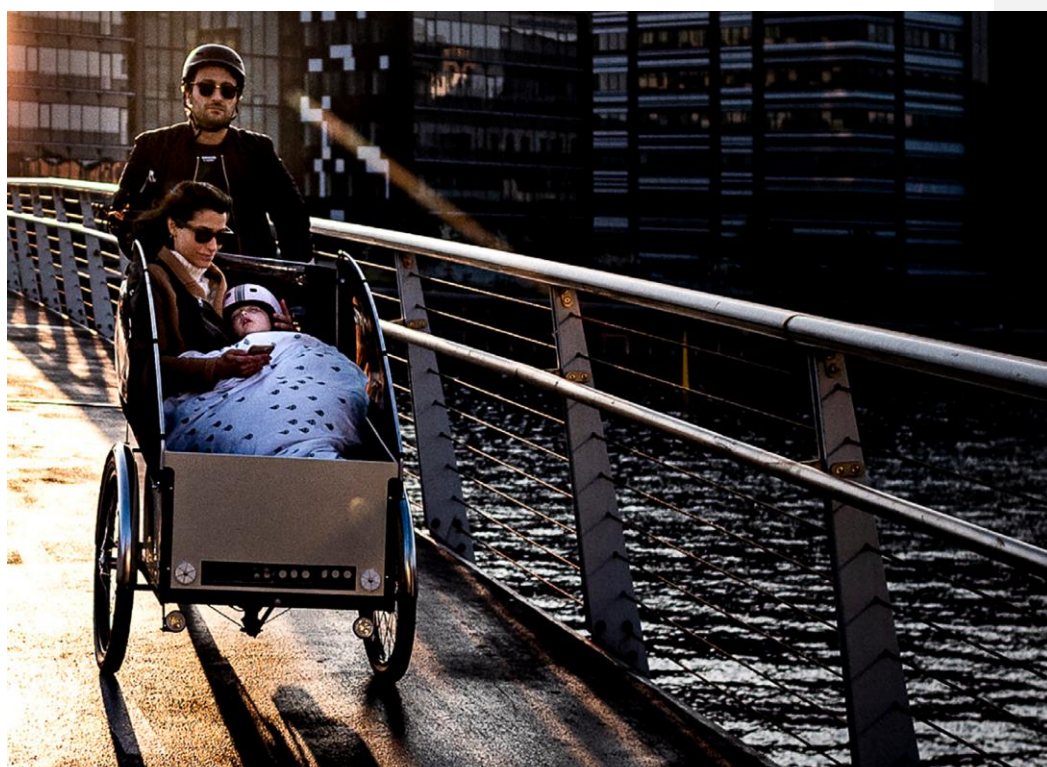
Regeringens beslut i december 2022 att avsluta projektet Nya stambanor medförde att Trafikverket under 2023–2024 genomförde en kapacitetsanalys för södra Sveriges järnvägssystem. Trafikverket analyserade vilka brister och behov avseende kapacitet och tillgänglighet som kvarstår och förstärks i ljuset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

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

Stångådals- och Tjustbanans funktion för regional utveckling

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

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



Hållbarhetsbedömning av läns- transportplan för Östergötland 2026-2037

Dokumentinformation

Titel: Hållbarhetsbedömning av länstransportplan för Östergötland 2026-2037

Projektnummer: 24204

Rapportnummer: 2025:47

Författare: Emma Lund och Anton Florén Göransson

Medverkande: Christian Frost

Kvalitetsgranskning: Lovisa Indebetou

Beställare: Region Östergötland

Kontaktperson: Jonas Jernberg

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.9	2025-06-13	Granskningsversion	Beställare
1.0	2025-06-19	Remissversion	Beställare
1.1	2025-08-11	Justerad remissversion	Beställare

Sammanfattning

Region Östergötland ansvarar för att ta fram en ny länsplan för regional transportinfrastruktur för Östergötland 2026–2037. En strategisk miljöbedömning av länsplanen ska genomföras och redovisas i detta dokument. Den strategiska miljöbedömningen omfattar en miljökonsekvensbeskrivning som uppfyller kraven i miljöbalken. Region Östergötland har valt att göra en bredare hållbarhetsbedömning där också en social konsekvensbedömning inkluderas.

Miljökonsekvensbeskrivningen och den sociala konsekvensbedömningen är en redovisning av skillnaderna mellan de effekter som kan förväntas uppstå när planen genomförs och de effekter som kan förväntas uppstå i en situation utan att planen antas. Bedömningarna förutsätter därför ett så kallat nollalternativ, en rimligt säker uppfattning om hur samhället och transportsystemet kommer att utvecklas utan en ny plan. Nollalternativet utgår från att nu gällande plan genomförs under de kommande åtta åren, tillsammans med dagens politik och kända beslut.

Avgränsning av miljöaspekter

För länsplanen bedöms de miljömässiga hållbarhetsaspekterna utifrån följande fokusområden och miljöaspekter, som är framtagna för att gå i linje med mål på såväl nationell som regional nivå:

Fokusområde Klimat

- ▷ Trafikens klimatpåverkan
- ▷ Infrastrukturens klimatpåverkan
- ▷ Robust planering

Fokusområde Hälsa

- ▷ Buller
- ▷ Fysisk aktivitet i transportsystemet
- ▷ Trafiksäkerhet.
- ▷ Luft

Fokusområde Landskap och naturresurser

- ▷ Vatten
- ▷ Naturresurser

Lund | Göteborg | Stockholm | Luleå

- ▷ Landskap och kulturmiljö
- ▷ Biologisk mångfald

Social konsekvensbedömning

Fokus för den sociala konsekvensbedömningen är på hur planen bidrar till att skapa en god och hållbar tillgänglighet för alla grupper och till att knyta samman regionen. Aspekterna som bedömts är följande:

Tillgänglighet generellt

- ▷ Medborgarnas resor: Bidrag till god och hållbar tillgänglighet generellt
- ▷ Näringslivets transporter: Bidrag till näringslivets behov av effektiva transporter

Sammanhållning

- ▷ Knyt samman socioekonomi: Bidrag till stärkt tillgänglighet mellan områden med olika socioekonomisk karaktär
- ▷ Flerkärnighet: Bidrag till utveckling i noder, stationsnära läge och vid starka kollektivtrafikstråk
- ▷ Landsbygd: Bidrag till att knyta samman stad och landsbygd

Tillgänglighet för olika grupper

- ▷ Barn och unga: Bidrag till barns och ungas självständiga mobilitet och rörelsefrihet
- ▷ Äldre: Bidrag till hållbar tillgänglighet för äldre
- ▷ Funktionshindrade: Bidrag till hållbar tillgänglighet för personer med funktionshinder
- ▷ Jämställdhet: Bidrag till att skapa ett transportsystem som likvärdigt svarar mot mäns och kvinnors värderingar och resmönster
- ▷ Socioekonomi: Bidrag till hållbar tillgänglighet för personer med låg socioekonomisk status

Bedömning av alternativ

Som en del av den strategiska miljöbedömningen av länsplanen ska en identifiering, beskrivning och bedömning av rimliga alternativ göras. Tre olika planalternativ studerades:

Lund | Göteborg | Stockholm | Luleå

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

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

Planförslaget

Planförslaget har tagits fram med ambitionen att stärka trafiksäkerhet, kollektivtrafik och pendling i viktiga inomregionala stråk, men också med utgångspunkten att den nya planen ska vara möjlig att genomföra på ett bra sätt. Det finns ett flertal vägåtgärder som är utredda sedan tidigare vilket innebär att genomförbarheten för dessa är hög. Samtidigt är erfarenheten från den nu gällande planen att medlen i potterna överlag inte har arbetats upp. Konsekvensen av detta är att en betydligt mindre andel av planramen i detta planförslag avsätts till potter och i stället avsätts en större del av planramen för namngivna större vägåtgärder. De större vägåtgärder som nu inkluderas i planförslaget innebär tillsammans att stråket Riksväg 35 blir färdigutbyggt, och att även bristerna på Riksväg 34 hanteras inom planperioden. Åtgärderna bidrar också till att förbättra kollektivtrafikens förutsättningar i dessa stråk.

Påverkan av planförslaget

Sammantaget bedöms planen på grund av dess stora betoning på nya större vägåtgärder ha en tydligt negativ påverkan på klimatet, både som helhet och i jämförelse med nollalternativet. Planen bedöms också få en negativ påverkan på naturresurser, landskap och kulturmiljö samt biologisk mångfald. Flera av de större vägåtgärderna riskerar att påverka vattenkvaliteten negativt, men åtgärderna behöver utredas mer noggrant innan det går att klarlägga hur stor påverkan på vatten blir. Påverkan på hälsa är svagt positiv på grund av de satsningar

Lund | Göteborg | Stockholm | Luleå

som ändå görs på cykel och kollektivtrafik, och även påverkan på trafiksäkerhet bedöms vara svagt positiv men nyttan tillfaller främst bilister. Planen bedöms inte ha någon påtaglig påverkan på luftkvaliteten.

När det gäller tillgänglighet generellt för medborgarnas resor och framför allt näringslivets transporter är det vägsatsningar som ökar framkomligheten som bidrar mest positivt, och därför har planförslaget med dess stora satsningar på namngivna väginvesteringar en positiv påverkan på detta område. Medborgarnas resor sker dock inte alltid med bil, och satsningar på kollektivtrafik och cykel kan potentiellt också skapa stora tillgänglighetsnyttor som inte realiseras i planförslaget

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

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

Jämfört med nollalternativet innebär planens stora fokus på större namngivna vägåtgärder tillsammans med minskade anslag till kollektivtrafik och begränsade satsningar på cykelinfrastruktur och trafiksäkerhetsåtgärder för gående och cyklister att förutsättningarna att resa självständigt för människor som av olika anledningar inte har möjlighet att köra bil försämrats. De minskade anslagen till cykel och trafiksäkerhetsåtgärder på kommunal infrastruktur kan inte heller sägas bidra till barnens bästa enligt Barnkonventionen.

Innehållsförteckning

1. Inledning.....	8
1.1. Länsplan för regional transportinfrastruktur.....	8
1.2. Strategisk miljöbedömning och social konsekvensbedömning	8
1.3. Genomförande av hållbarhetsbedömningen	9
2. Mål av relevans för hållbarhetsbedömningen	11
2.1. Nationella mål.....	11
2.2. Regionala mål	15
3. Avgränsningar och metod.....	18
3.1. Utredningens innehåll och detaljeringsgrad	18
3.2. Generella avgränsningar	18
3.3. Avgränsning av miljöaspekter	19
3.4. Avgränsning av sociala hållbarhetsaspekter	22
3.5. Analysmetoder.....	24
4. Nuläge och effektsamband	26
4.1. Befolkning och resande i Östergötland.....	26
4.2. Nuläge miljöaspekter	33
4.3. Nuläge social hållbarhet	43
5. Bedömning av planalternativ	47
5.1. Studerade alternativ	47
5.2. Betydande miljöpåverkan av alternativen	48
5.3. Sociala konsekvenser av alternativen	50
6. Planförslaget	52
6.1. Fördelning av medel	52
6.2. Motivering till vald inriktning	53
6.3. Förslagets innehåll och jämförelse med nollalternativet	54
7. Miljöpåverkan av planförslaget	56

7.1. Påverkan på klimat 56

7.2. Påverkan på hälsa 57

7.3. Påverkan på landskap och naturresurser..... 58

7.4. Bedömning av måluppfyllelse 59

8. Sociala konsekvenser av planförslaget..... 62

8.1. Generell tillgänglighet 62

8.2. Sammanhållning 62

8.3. Tillgänglighet för olika grupper 64

9. Slutsatser och medskick..... 65

9.1. Planens påverkan på hållbarhetsaspekterna..... 65

9.2. Hållbarhetsintegrering i framtagandet av planen..... 65

9.3. Uppföljning av hållbarhetsaspekter 66

10. Referenslista 67

Bilaga 1: Bedömningsmatris

1. Inledning

Region Östergötland ansvarar för att ta fram en ny länsplan för regional transportinfrastruktur för Östergötland 2026–2037. En strategisk miljöbedömning av länsplanen ska genomföras och redovisas i detta dokument. Den strategiska miljöbedömningen omfattar en miljökonsekvensbeskrivning som uppfyller kraven i miljöbalken. Region Östergötland har valt att göra en bredare hållbarhetsbedömning där också en social konsekvensbedömning inkluderas.

1.1. Länsplan för regional transportinfrastruktur

Den långsiktiga statliga planeringen av infrastruktur i Sverige sker genom den nationella planen för transportinfrastrukturen och länsplaner för regional transportinfrastruktur (hädanefter: länsplan). Den nationella planen för transportinfrastruktur beskriver hur den statliga infrastrukturen ska underhållas och utvecklas. Länsplanerna hanterar investeringar på statliga regionala vägar samt statlig medfinansiering till investeringar på kommunala vägar. Länsplanens investeringsmedel kan också användas för medfinansiering till objekt i nationell plan. Vad som kan ingå i en länsplan styrs av *Förordning (1997:263, ändrad till SFS 2024:533) om länsplaner för regional transportinfrastruktur*.¹ De långsiktiga planerna gäller för 12 år, men de revideras vart fjärde. Den nya planen gäller för perioden år 2026–2037.

1.2. Strategisk miljöbedömning och social konsekvensbedömning

En *strategisk miljöbedömning* ska genomföras om en plan antas medföra betydande miljöpåverkan. En länsplan innebär alltid en betydande miljöpåverkan enligt förordning (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar och miljöbedömningar. Den strategiska miljöbedömningen ska resultera i en *miljökonsekvensbeskrivning* (MKB) av det planförslag som tas fram och ska genomföras så att lagkraven enligt 6 kap Miljöbalken² uppfylls. Syftet är att integrera miljöaspekter i planering och beslutsfattande så att en hållbar utveckling främjas.

Andemeningen i de lagkrav som finns är att den strategiska bedömningen ska påverka innehållet i planen. Bedömningar av betydande miljöpåverkan bör göras tidigt i processen, när det finns alternativa inriktningar till planförslag framtagna. Detta för att bedömningarna ska kunna vara en del av beslutsunderlaget och vägas mot andra mål. Så har också skett i denna process, och en bedömning av påverkan från olika alternativ presenterades för politiken

¹ Förordning om länsplaner för regional transportinfrastruktur (SFS 1997:263)

² Miljöbalken (SFS 1998:808)

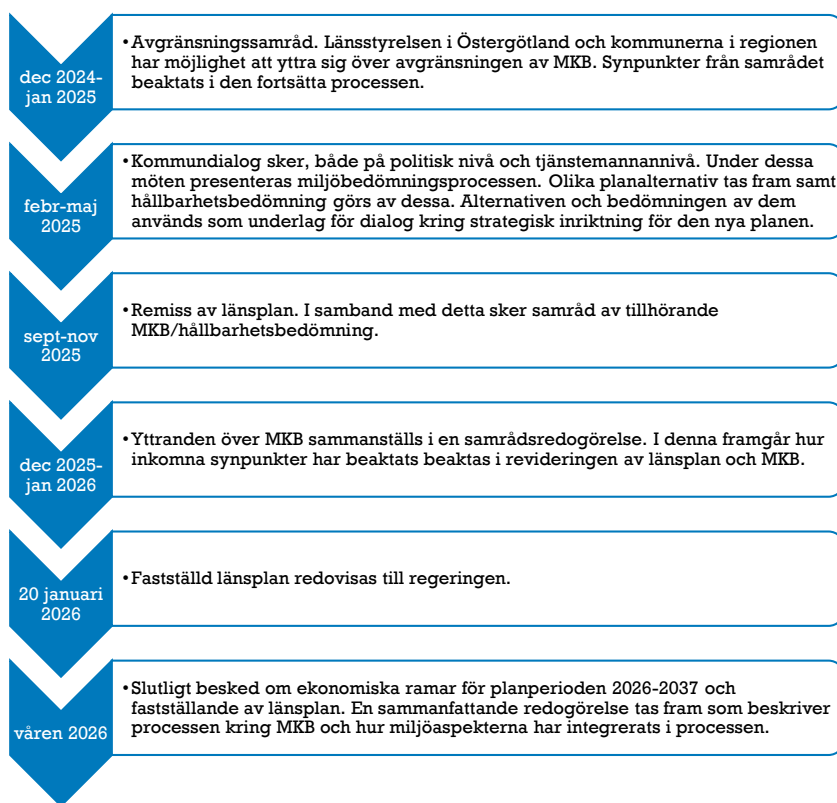
under framtagandet av planen. Mer om metoden för genomförandet av miljökonsekvensbeskrivningen finns att läsa i kapitel 3.

Det finns inga lagkrav på att göra en social konsekvensbedömning (SKB) av planer så som det finns för miljöbedömning. Dock efterfrågas allt oftare att sociala konsekvenser av åtgärder och planer bedöms. För Region Östergötland har en social konsekvensbedömning gjorts som presenteras tillsammans med MKB i denna rapport.

1.3. Genomförande av hållbarhetsbedömningen

Den pågående revideringsomgången av länsplanerna styrs av infrastrukturpropositionen och regeringens direktiv från 2025-03-20. Samtliga län ska redovisa sin länsplan för regeringen senast 20 januari 2026. Dessförinnan ska planerna ha remitterats och reviderats utifrån inkomna remissvar. I samband med att länsplanen skickas på remiss kommer även hållbarhetsbedömningen av planen att vara ute på samråd.

Trafikverket ansvarar för att ta fram ett förslag till nationell plan. Den redovisas till regeringen 30 september 2025. Remissyttrandena ska inkomma till regeringen senast 30 december 2025. Regeringen tar därefter beslut om definitiva ramar för både länsplaner och nationell plan. Hållbarhetsbedömningen löper parallellt och integrerat med framtagandet av en ny plan, vilket sammanfattas i nedanstående processbeskrivning.



2. Mål av relevans för hållbarhetsbedömningen

2.1. Nationella mål

I detta avsnitt beskrivs styrande nationella och regionala mål utan uppdelning mellan miljömässig och social hållbarhet, eftersom målen i många fall är gemensamma för MKB och SKB.

Agenda 2030

Sverige har antagit FN-resolutionen Agenda 2030 för hållbar utveckling tillsammans med 192 andra länder. Resolutionen syftar till att år 2030 uppnå en socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbar utveckling världen över. Med hållbar utveckling menas att dagens behov tillfredsställs utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov. Agenda 2030 innehåller 17 globala mål och 169 delmål som följs upp med indikatorer, se Figur 2-1 för en överblick för målen. Målen är universella, integrerade och odelbara.³



Figur 2-1 Agenda 2030 med 17 globala mål för hållbar utveckling.

Transportpolitiska mål

Transportpolitikens övergripande mål (prop. 2008/09:93) är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och

³ Regeringskansliet (u.ä., a) Agenda 2030 för hållbar utveckling

näringslivet i hela landet. Transportsystemet ska utvecklas mot det övergripande transportpolitiska målet.

Till det övergripande målet hör ett funktionsmål och ett hänsynsmål som ska ses som jämbördiga, men för det övergripande transportpolitiska målet ska kunna nås behöver funktionsmålet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet.⁴ Målen är följande:

- ▷ *Funktionsmålet* innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.
- ▷ *Hänsynsmålet* innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa. Hänsynsmålet har också närmare preciserats med *etappmål* för miljö respektive trafiksäkerhet:
 - ▷ Växthusgasutsläppen från inrikes transporter – utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem – ska minska med minst 70 % senast 2030 jämfört med 2010.
 - ▷ Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 %. Utgångsvärdet för etappmålet om trafiksäkerhet utgörs av ett medelvärde av utfallet åren 2017, 2018 och 2019.

Generationsmål och miljö kvalitetsmål

Det transportpolitiska hänsynsmålet innebär att transportsystemet ska bidra till att det övergripande generationsmålet och miljö kvalitetsmålen nås. Generationsmålet är ett övergripande mål för miljöpolitiken och innebär att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser. De 16 miljö kvalitetsmålen för Sverige⁵ måste vara i huvudsak uppnådda för att generationsmålet ska uppnås.⁶ Miljö kvalitetsmålen är:

- ▷ Begränsad klimatpåverkan
- ▷ Frisk luft
- ▷ Bara naturlig försurning
- ▷ Giftfri miljö
- ▷ Skyddande ozonskikt

⁴ Regeringskansliet (u.ä., b) Mål för transportpolitiken

⁵ Proposition 2004/05:150 Svenska miljö mål – ett gemensamt uppdrag

⁶ Sveriges miljö mål (2025) Generationsmålet – miljö arbete för kommande generationer

- ▷ Säker strålmiljö
- ▷ Ingen övergödning
- ▷ Levande sjöar och vattendrag
- ▷ Grundvatten av god kvalitet
- ▷ Hav i balans samt levande kust och skärgård
- ▷ Myllrande våtmarker
- ▷ Levande skogar
- ▷ Ett rikt odlingslandskap
- ▷ Storslagen fjällmiljö
- ▷ God bebyggd miljö
- ▷ Ett rikt växt- och djurliv

Jämställdhetspolitiska målen

Det övergripande målet för jämställdhetspolitiken är att kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sitt eget liv. Till det övergripande målet hör sex delmål:⁷

- ▷ **En jämn fördelning av makt och inflytande:** Kvinnor och män ska ha samma rätt och möjlighet att vara aktiva medborgare och att forma villkoren för beslutsfattandet.
- ▷ **Ekonomisk jämställdhet:** Kvinnor och män ska ha samma möjligheter och villkor i fråga om betalt arbete som ger ekonomisk självständighet livet ut.
- ▷ **Jämställd utbildning:** Kvinnor och män, flickor och pojkar ska ha samma möjligheter och villkor när det gäller utbildning, studieval och personlig utveckling.
- ▷ **Jämn fördelning av det obetalda hem- och omsorgsarbetet:** Kvinnor och män ska ha samma ansvar för hemarbetet och ha möjligheter att ge och få omsorg på lika villkor.
- ▷ **Jämställd hälsa:** Kvinnor och män, flickor och pojkar ska ha samma förutsättningar för en god hälsa samt erbjudas vård och omsorg på lika villkor.
- ▷ **Mäns våld mot kvinnor ska upphöra:** Kvinnor och män, flickor och pojkar, ska ha samma rätt och möjlighet till kroppslig integritet.

Funktionshinderpolitiska mål

Det nationella målet för funktionshinderspolitiken är att, med FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning som utgångspunkt, uppnå jämlikhet i levnadsvillkor och full delaktighet för personer med funktionsnedsättning i ett samhälle med mångfald som grund. Målet ska bidra till ökad jämställdhet och till att barnrättsperspektivet ska beaktas.⁸

⁷ Regeringskansliet (2016) Mål för jämställdhet

⁸ Regeringskansliet (u.ä., c) Mål för funktionshinderspolitiken

Barnkonventionen

FN:s konvention om barnets rättigheter, eller barnkonventionen är ett rättsligt bindande internationellt avtal som slår fast att barn är individer med rättigheter. Sedan den 1 januari 2020 är barnkonventionen en del av svensk lag. Barnkonventionens består av totalt 54 artiklar som är lika viktiga och tillsammans utgör en helhet, men det finns fyra grundprinciper som alltid ska beaktas i frågor som berör barn⁹, dessa är följande:

- ▷ **Artikel 2:** Alla barn har samma rättigheter och lika värde. Ingen får diskrimineras.
- ▷ **Artikel 3:** I alla åtgärder som rör barn ska man i första hand beakta vad som bedöms vara barnets bästa.
- ▷ **Artikel 6:** Varje barn har rätt att överleva, leva och utvecklas fysiskt, psykiskt, andligt, moraliskt och socialt.
- ▷ **Artikel 12:** Barn har rätt att uttrycka sina åsikter och få dem beaktade i alla frågor som berör dem. När åsikterna beaktas ska man ta hänsyn till barnets ålder och mognad.

Diskrimineringslagen

Diskrimineringslagens syfte är att motverka diskriminering och på andra sätt främja lika rättigheter och möjligheter oavsett diskrimineringsgrund (kön, könsöverskridande identitet eller uttryck, etnisk tillhörighet, funktionsnedsättning, sexuell läggning och ålder). Lagen förbjuder sex former av diskriminering (direkt diskriminering, indirekt diskriminering, bristande tillgänglighet, trakasserier och sexuella trakasserier samt instruktioner att diskriminera). Diskrimineringslagen förbjuder diskriminering inom flera samhällsområden, till exempel arbetsliv, utbildning, hälso- och sjukvård, handel med varor, tjänster och bostäder.¹⁰

Folkhälsomål

Det folkhälsopolitiska ramverket består av ett övergripande, nationellt folkhälsopolitiskt mål och åtta målområden. Det övergripande målet för folkhälsopolitiken har ett tydligt fokus på jämlik hälsa. Målet är att folkhälsopolitiken ska skapa samhälleliga förutsättningar för en god och jämlik hälsa i hela befolkningen och sluta de påverkbara hälsoklyftorna inom en generation. Den europeiska strategin Health in All Policies (HiAP), eller Hälsa i alla politikområden, betonar att samverkan mellan olika sektorer kan påverka hälsans bestämningsfaktorer, såsom utbildning, arbete, fritid, bostad, transporter och miljö. Strategin belyser att hälsosektorn behöver involvera andra sektorer i frågor som rör folkhälsa,¹¹ däribland transportsektorn.

Folkhälsopolitikens målområden är följande:¹²

⁹ Unicef (2024) Barnkonventionen

¹⁰ Diskrimineringslagen (SFS 2008:567) Diskrimineringsombudsmannen

¹¹ Folkhälsomyndigheten (2025, a) Tvärpolitiska områden som berör folkhälsa

¹² Folkhälsomyndigheten (2025, b) Nationella folkhälsomål och målområden

1. Det tidiga livets villkor
2. Kunskaper, kompetenser och utbildning
3. Arbete, arbetsförhållanden och arbetsmiljö
4. Inkomster och försörjningsmöjligheter
5. Boende och närmiljö
6. Levnadsvanor
7. Kontroll, inflytande och delaktighet
8. En jämlik och hälsofrämjande hälso- och sjukvård

2.2. Regionala mål

Utvecklingsstrategi för Östergötland

Region Östergötland arbetar nu med en översyn av den regionala utvecklingsstrategin. Den nya strategin är ännu inte antagen och därför är målen nedan hämtade ur den nu gällande regionala utvecklingsstrategin som antogs 2021.¹³ Utvecklingsstrategin tar sikte mot 2040 och sätter upp flera prioriterade områden för regionen under de kommande åren. Följande områden har bedömts relevanta för hållbarhetsbedömningen:

▷ 2. Skapa ett grönare Östergötland

Utvecklingsstrategin tar fasta på att den gröna omställningen ska bidra till att bekämpa klimatförändringarna. Kopplat till transportinfrastrukturen lyfts kommunernas viktiga roll kopplat till fysisk planering. Strategin tar annars framför allt fasta på ny teknik för att klara klimatomställningen av transportsystemet.

▷ 4. Skapa attraktiva livsmiljöer

Samhällsplanering ses som en viktig del i att skapa goda, attraktiva och trygga boendemiljöer i regionen. Den infrastruktur som byggs idag blir bestående i generationer, varför det är viktigt att i hela regionen tillämpa en omsorgsfull gestaltning som både värnar den fysiska miljöns kulturarv och miljön. I utvecklingsstrategin lyfts att det rumsliga och fysiska perspektivet i samhällsplaneringen hjälper till att synliggöra olika utvecklingsbehov på olika platser och att Östergötland därför behöver en mer samordnad samhällsplanering för att säkerställa en god tillgänglighet till service i alla delar av Östergötland.

▷ 6. Knyt samman Östergötland och ta tillvara det goda läget

Strategin pekar även på vikten av att knyta samman Linköping och Norrköping som storregionala nodstäder, för att på så sätt även stärka regionen både lokalt, mot sitt närområde och mot omvärlden. Tonvikt läggs också vid att verka för en tät och sammanhållen bebyggelse med fokus på platser som har goda förutsättningar för effektiv kollektivtrafik. Vidare pekar strategin även mot betydelsen av att skapa förutsättningar för hållbart resande. Transportinfrastruktur och lokalisering av samhällsfunktioner är viktiga aspekter för utvecklingen av hållbara transportsystem. Regionens transportsystem

¹³ Region Östergötland (2025) Utvecklingsstrategi för Östergötland

ska vara transporteffektivt, klimatneutralt och energieffektivt. Här pekas kollektivtrafikens nyckelroll ut för att skapa ett hållbart transportsystem och att binda samman Östergötland. En väl utbyggd transportinfrastruktur av hög kvalitet skapar goda förutsättningar för en effektiv kollektivtrafik. Bilen ses som fortsatt viktig i gleset befolkade miljöer, men för kortare resor behöver gång och cykel vara det naturliga valet. Slutligen slår strategin även fast att ett hållbart transportsystem även ska vara ett jämställt transportsystem. Både kvinnor och mäns behov och förutsättningar ska beaktas och ges samma betydelse i planeringen, utformningen och förvaltningen av transportsystemet.

Rumslig strategi för Östergötland

Region Östergötlands första formella rumsliga strategi antogs av regionfullmäktige i oktober 2024.¹⁴ Strategin syftar till att skapa en hållbar och sammanhållen utveckling i regionen. Den ska fungera som målbild för en framtida samhälls- och regionutveckling och ligger till grund för arbetet att utveckla en hållbar fysisk struktur i regionen.

Den rumsliga strategin tar sin utgångspunkt i två av de övergripande principerna från Utvecklingsstrategi för Östergötland: *Knyta samman Östergötland och ta till vara det goda läget* samt *Prioritera bebyggelseutveckling i, och utveckling av, platser som främjar en hållbar struktur* och sätter strategins prioriteringar i en geografisk kontext genom att formulera planeringsprinciper i olika geografiska skalor.

Storregionala/nationella/internationella principer:

- ▷ Stärk Linköping–Norrköping som storregional nod
- ▷ Stärk Östergötlands kopplingar till omvärlden
- ▷ Stärk Motala för att nyttja potentialen och på sikt bli en storregional nod
- ▷ Stärk Mjölby som storregional knutpunkt

Regionala och närgeografiska principer (i urval):

- ▷ Verka för en god och hållbar tillgänglighet genom:
 - ▷ Ett väl fungerande, effektivt och hållbart transportsystem
 - ▷ Ett transporteffektivt samhälle, med rätt trafikslag på rätt plats.
- ▷ Utveckla samhällsplaneringen och stärk Östergötland i sin flerkärnighet genom:
 - ▷ Att prioritera utveckling i noder, stationsnära läge och vid starka kollektivtrafikstråk
 - ▷ En förstärkning av befintlig funktionalitet
- ▷ Ta tillvara och utveckla funktionella samband inom och över länsgräns

¹⁴ Region Östergötland (2022) Rumslig strategi för Östergötland

Energi- och klimatstrategi för Östergötland

Länsstyrelsen har på uppdrag av regeringen tagit fram regionala miljömål för Östergötlands län som fastställdes 2003. Revideringar och uppdateringar av de regionala miljömålen genomfördes senast 2023. Den senaste energi- och klimatstrategin tar sikte mot tidsperioden 2024 till 2027.¹⁵

Mål som rör ekologisk hållbarhet:

- ▷ År 2045 ska Östergötland vara klimatneutralt. Etappmål är 70 procent lägre växthusgasutsläpp år 2030 jämfört med 1990.
- ▷ År 2030 ska energianvändningen vara 60 procent effektivare jämfört med 2008.
- ▷ År 2030 ska växthusgasutsläppen från transporter i Östergötland vara minst 70 procent lägre jämfört med år 2010.

¹⁵ Länsstyrelsen Östergötland (2023) Energi- och klimatstrategi för Östergötland – år 2024 till 2027

3. Avgränsningar och metod

För att få till att få en effektiv och verkningsfull besluts- och genomförandeprocess med relevant och rimligt beslutsunderlag krävs att miljökonsekvensbeskrivningen avgränsas, så att fokus ligger på områden där länsplanen kan bidra till betydande miljöpåverkan. Vad som är betydande miljöpåverkan måste bedömas utifrån planens rådighet.

Det finns inte motsvarande lagstadgad process för social konsekvensbedömning, men även denna behöver avgränsas på ett rimligt och relevant sätt utifrån de påverkansmöjligheter och rådighet som finns för en länsplan.

3.1. Utredningens innehåll och detaljeringsgrad

Länsplanen delas in i ett antal namngivna objekt och åtgärdsområden. Ett namngivet objekt är en åtgärd med kostnad över 75 Mkr. För dessa tar Trafikverket fram underlag i form av *samlade effektbedömningar* och *samhällsekonomiska kalkyler*. Åtgärder som underskrider 75 Mkr samlas i så kallade åtgärdsområden (potter) där medel också avsätts för mindre åtgärder som beslutas under planperioden. Bedömning av miljömässiga och sociala konsekvenser görs för åtgärdsområdena som helhet utifrån information om vilken typ av åtgärder som kan ingå i respektive område.

Hållbarhetsbedömningen görs av länsplanen som helhet, men bygger på de utredningar och granskningar som gjorts av enskilda åtgärder tidigare i planprocessen, främst i Trafikverkets samlade effektbedömningar (SEB) för de namngivna åtgärder. Hållbarhetsbedömningen fokuserar på de politiska beslut som påverkar den långsiktiga utvecklingen av transportsystemet och på att lyfta fram sådant som är alternativskiljande, exempelvis om huruvida planeringen bidrar till transporteffektivitet eller inte, vilka grupper i samhället som får den största tillgänglighetsförbättringen, hur nyttan av olika åtgärder fördelar sig geografiskt inom länet, den långsiktiga påverkan på hälsofaktorer etcetera.

3.2. Generella avgränsningar

Avgränsning i tid och rum

Planen omfattar åtgärder för 2026–2037. Förarbetena till miljöbalken anger att den betydande miljöpåverkan som ska identifieras och beskrivas i princip inkluderar: ”effekter på kort, medel-lång och lång sikt.” Vilka tidsgränser som ska sättas för olika effektbedömningar beror på vad som är relevant och rimligt. Eftersom miljöeffekter av investeringar och åtgärder kan sträcka sig längre än till år 2037, ska miljöbedömningen behandla effekter så långt det är relevant och rimligt även efter år 2037.

I MKB:n föreslås effekter på kort, medel-lång och lång sikt hanteras enligt följande:

- ▷ Effekter på kort sikt – första fyra åren av planperioden (2026–2029)
- ▷ Medel-lång sikt – fram till slutet av planperioden (2032-2037)
- ▷ Lång sikt – efter planperiodens slut och fram till 2050 (2038-2050)

Analysen av miljöeffekter omfattar hela Östergötland. Frågor om skillnader mellan olika delar av regionen berörs i den sociala konsekvensbedömningen. Påverkan från internationella transporter bör om det bedöms relevant ingå i miljöbedömningen. Syftet är att tydliggöra vilken del av miljöproblemen som svenska åtgärder råder över. Frågor kring sjöfartens och flygets miljöpåverkan förutsätts bli bedömda inom ramen för den nationella planen, eftersom den regionala planen inte nämnvärt berör dessa transportslag.

Allmänhetens intresse

Det stora flertalet av Sveriges invånare kommer dagligen i kontakt med transportsystemet. Transportsystemet påverkar våra möjligheter att röra oss och nå olika målpunkter, men påverkar också våra upplevelser och det omgivande ekosystem vi alla ingår i. Planförslaget har däremot ingen civilrättslig betydelse. Planförslaget är alltså inte ett rättsligt bindande dokument som påverkar enskild egendom. Däremot har planen en styrande effekt på kommande plan- och tillståndsprövning.

Antaganden om nollalternativ

Miljökonsekvensbeskrivningen och den sociala konsekvensbedömningen är en redovisning av skillnaderna mellan de effekter som kan förväntas uppstå när planen genomförs och de effekter som kan förväntas uppstå i en situation utan att planen antas. Bedömningarna förutsätter därför ett så kallat nollalternativ, en rimligt säker uppfattning om hur samhället och transportsystemet kommer att utvecklas utan en ny plan. Nollalternativet utgår från att nu gällande plan genomförs under de kommande åtta åren, tillsammans med dagens politik och kända beslut.

I miljökonsekvensbeskrivningen och den sociala konsekvensbedömningen studeras därmed effekter av alternativ och planförslag utifrån förändringar jämt mot gällande plan med beslutade åtgärder och prioriteringar.

3.3. Avgränsning av miljöaspekter

I Miljöbalken 6 kap. 2 § finns en uppräkningslista av olika delar av miljön som miljöeffekter kan uppstå på och dessa delar av miljön brukar kallas miljöaspekter, se Figur 3-1. Det finns möjlighet att fokusera den strategiska miljöbedömningen på de miljöaspekter där transportsystemet har störst miljöpåverkan och där planen utifrån sitt mandat kan antas bidra till betydande miljöaspekter. Därför har vissa miljöaspekter avgränsats bort.

Kommenterad [EL1]: Föreslår att vi stryker denna formulering då vi i bedömningen inte sett behov av att dela upp effekterna på detta sätt.

6 kap. 2 § miljöbalken: Med miljöeffekter avses i detta kapitel direkta eller indirekta effekter som är positiva eller negativa, som är tillfälliga eller bestående, som är kumulativa eller inte kumulativa och som uppstår på kort, medellång eller lång sikt på

1. befolkning och människors hälsa,
2. djur- eller växtarter som är skyddade enligt 8 kap., och biologisk mångfald i övrigt,
3. mark, jord, vatten, luft, klimat, landskap, bebyggelse och kulturmiljö,
4. hushållningen med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt,
5. annan hushållning med material, råvaror och energi, eller
6. andra delar av miljön. Lag (2017:955)

Figur 3-1 Miljöeffekter - utdrag från 6 kap 2 § miljöbalken.

För länsplanen bedöms de miljömässiga hållbarhetsaspekterna utifrån tre fokusområden som presenteras i Figur 3-2 nedan. Fokusområden och miljöaspekter är framtagna för att gå i linje med mål på såväl nationell som regional nivå.



Figur 3-2 Miljöaspekter som ingått i den strategiska miljöbedömningen

Fokusområde Klimat

Exempel på prioriterade mål: Begränsad klimatpåverkan, Sveriges klimatmål, Etappmål för inrikes transporter

Aspekter och kriterier:

- ▷ **Trafikens klimatpåverkan.** Påverkan på mängden personbils- och lastbilstrafik samt energianvändning per fordonskilometer
- ▷ **Infrastrukturens klimatpåverkan:** Påverkan på utsläpp och energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur
- ▷ **Robust planering:** Hur väl infrastrukturen passar in i ett möjligt framtida transportsystem där vägtrafiken minskar.

Åtgärder som berör klimatanpassning av infrastrukturen hanteras främst i den nationella planen och denna aspekt har därför avgränsats bort från MKB:n.

Fokusområde Hälsa

Exempel på prioriterade mål: God bebyggd miljö; Folkhälsomålen; Frisk luft; Grundvatten av god kvalitet; God bebyggd miljö, Nollvisionen

Aspekter och kriterier:

- ▷ **Buller.** Påverkan på ljudnivåerna för människor genom minskat buller från trafik. Påverkan på exponering för bullernivåer högre än riktvärden för Buller. Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljökvalitet.
- ▷ **Fysisk aktivitet i transportsystemet.** Understödjande av fysisk aktivitet, genom ökat aktivt resande med gång, cykel och kollektivtrafik. Påverkan på tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter.
- ▷ **Trafiksäkerhet.** Bedömning av trafiksäkerheten genom ökad/minskad risk för allvarliga olyckor.
- ▷ **Luft.** Påverkan på vägtransportsystemets utsläpp av hälsoskadliga emissioner som NOx och partiklar (PM10). Påverkan på halter av NO2 och inandningsbara partiklar i tätorter. Påverkan på exponering av halter över MKN i tätorter.

Fokusområde Landskap och naturresurser

Exempel på prioriterade mål: Rikt växt- och djurliv; Levande sjöar och vattendrag; Levande skogar; Ett rikt odlingslandskap; God bebyggd miljö; Myllrande våtmarker

Aspekter och kriterier:

- ▷ **Vatten.** Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv genom risk för påverkan från vattentäkt från vägsalt, spill/utsläpp från olyckor. Kvalitet på vatten och vattenförhållanden ur ekologisk synpunkt genom risk för påverkan på sjöar och vattendrag från vägsalt, spill/utsläpp från olyckor.
- ▷ **Naturresurser.** Påverkan på intrång i naturresurser, genom fragmentering eller uttrade-ring, med speciellt fokus på areella näringar.
- ▷ **Landskap och kulturmiljö.** Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter. Betydelse för kulturmiljö och intrång/påverkan på utpekade värdeområden för kulturmiljö.
- ▷ **Biologisk mångfald.** Betydelse för mortalitet, ökad/minskad risk för barriärer eller fragmentering, intrång i naturmiljö, samt påverkan på utpekade värdeområden.

3.4. Avgränsning av sociala hållbarhetsaspekter

Social hållbarhet inom transportplanering handlar om att alla ha rätt till tillgänglighet vägas. Transportplanering kan ensamt inte lösa utmaningar avseende social hållbarhet men kan skapa förutsättningar för ett fungerande och rikt vardagsliv med tillgång till arbete, fritid och utbildning för alla. Transportplaneringen, om den grundar sig i social hållbarhet, kan också underlätta för möten mellan människor och deltagande i samhällsutvecklingen.

Den sociala konsekvensbedömning (SKB) som är gjord för länsplanen är strukturerad enligt en modell som Region Kronoberg utvecklat tillsammans med Trivector Traffic och White Arkitekter.¹⁶ Modellen är anpassad för regional transportplanering men bygger på vederlagta tillvägagångssätt som kommuner använder i sina bedömningar. Enligt modellen genomförs SKB i följande sex steg:

- ▷ Behovsbedömning – sätt ramarna för SKB, omfattning, ansvarsfördelning och bakgrund.
- ▷ Nulägesbeskrivning – beskriv förutsättningar och villkor för grupper, områden och platser som är centrala utifrån länsplanen.
- ▷ Sociala knäckfrågor – de sociala utmaningar som regionen har och som kan påverkas genom länsplanen. Tas fram baseras på nulägesbeskrivningen.
- ▷ Sociala nycklar – de sociala mål som länsplanen behöver fokusera på för att hantera de sociala knäckfrågorna.
- ▷ Konsekvensbedömning - utifrån om länsplanen bidrar/stärker, motverkar/hindrar eller inte påverkas alls, när det gäller att nå de sociala nycklarna.
- ▷ Kompletteringar – görs vid behov.

Konsekvensbedömningen görs för såväl namngivna objekt som för åtgärdsområdena med utgångspunkt i bedömningskriterier som svarar mot de olika sociala aspekterna med ett jämställdhets- och jämlikhetsperspektiv (utifrån kön, ålder, funktionsförmåga, socioekonomi och etnicitet).

De olika stegen ovan utgår från fyra fokusområden som anses centrala utifrån det regionala transportplaneringsperspektivet:

- ▷ Inkluderande – Ledord: Makt och delaktighet
- ▷ Sammanhållen – Ledord: Sociala och rumsliga samband
- ▷ Tillgänglig – Ledord: Vardagsliv och räckvidd
- ▷ Hälsofrämjande – Ledord: Hälsa, trygghet och säkerhet

¹⁶ Region Kronoberg (2018) Social konsekvensanalys i regional transportplanering, verktyg för att inkludera sociala aspekter

Den sociala konsekvensbedömningen bygger vidare på det gedigna arbete som Region Östergötland redan genomfört kopplat till den regionala utvecklingsstrategin och den rumsliga strategin. Det första fokusområdet "Inkluderande" handlar framförallt om involvering av medborgare i framtagandet av planen. Denna typ av medborgardialog har i viss mån skett i framtagandet av den regionala utvecklingsstrategin, men inte direkt kopplat till länstransportplanen. Fokus för den sociala konsekvensbedömningen av länsplanen är därför på de övriga tre fokusområdena.

Sociala knäckfrågor och nycklar

Utifrån den metod för SKB som bedömningen grundas i, tas sociala knäckfrågor fram baserat på nulägesbeskrivningen. Region Östergötland har i Regional utvecklingsstrategi för Östergötland pekat ut följande sociala knäckfrågor med bäring på infrastrukturen:

- ▷ Delaktighet - invånarna i Östergötland behöver ha möjlighet att vara delaktiga, ha inflytande och kunna bidra till samhällsutvecklingen.
- ▷ Ojämlika förutsättningar, inte minst skillnader mellan olika socioekonomiska grupper
- ▷ En segregerad boendemiljö med skiftande förutsättningar, där platser utanför städerna inte ges likvärdiga möjligheter
- ▷ En infrastruktur med kapacitetsbrist och ojämn tillgänglighet där man vill skapa mer sammanhängande bostads-, studie- och arbetsmarknader

För att bemöta utmaningarna har Region Östergötland i den rumsliga strategin formulerat ett antal planeringsprinciper, där framförallt de närgeografiska principerna kan fungera som "nycklar" som pekar på länsplanens möjligheter att adressera de sociala knäckfrågorna:

- ▷ Verka för en god och hållbar tillgänglighet genom:
 - ▷ Ett väl fungerande, effektivt och hållbart transportsystem
 - ▷ Ett transporteffektivt samhälle, med rätt trafikslag på rätt plats.
- ▷ Utveckla samhällsplaneringen och stärk Östergötland i sin flerkärnighet genom:
 - ▷ Att prioritera utveckling i noder, stationsnära läge och vid starka kollektivtrafikstråk
 - ▷ En förstärkning av befintlig funktionalitet
- ▷ Ta tillvara och utveckla funktionella samband inom och över länsgräns

Bedömningsgrunder sociala aspekter

Utifrån analysen av sociala knäckfrågor och nycklar har en lista med sociala aspekter tagits fram för den sociala konsekvensbedömningen. Fokus är på hur planen bidrar till att skapa en god och hållbar tillgänglighet för alla grupper och till att knyta samman regionen. Aspekterna som bedömts är följande:

Tillgänglighet generellt

- ▷ Medborgarnas resor: Bidrag till god och hållbar tillgänglighet generellt
- ▷ Näringslivets transporter: Bidrag till näringslivets behov av effektiva transporter

Sammanhållning

- ▷ Knyta samman socioekonomi: Bidrag till stärkt tillgänglighet mellan områden med olika socioekonomisk karaktär
- ▷ Flerkärnighet: Bidrag till utveckling i noder, stationsnära läge och vid starka kollektivtrafikstråk
- ▷ Landsbygd: Bidrag till att knyta samman stad och landsbygd

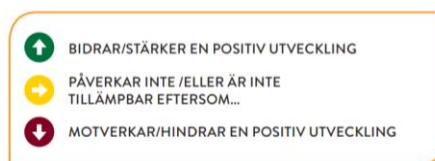
Tillgänglighet för olika grupper

- ▷ Barn och unga: Bidrag till barns och ungas självständiga mobilitet och rörelsefrihet
- ▷ Äldre: Bidrag till hållbar tillgänglighet för äldre
- ▷ Funktionshindrade: Bidrag till hållbar tillgänglighet för personer med funktionshinder
- ▷ Jämställdhet: Bidrag till att skapa ett transportsystem som likvärdigt svarar mot mäns och kvinnors värderingar och resmönster
- ▷ Socioekonomi: Bidrag till hållbar tillgänglighet för personer med låg socioekonomisk status

3.5. Analysmetoder

Analys av bidrag i förhållande till satsade medel

Den bedömning av betydande miljöpåverkan och sociala konsekvenser som görs av enskilda objekt och åtgärds kategorier ska ses synonymt med riktningförändring. En positiv bedömning innebär att en åtgärd bidrar och stärker en positiv utveckling och leder i riktning mot de styrande målen, medan negativ påverkan innebär att en åtgärd motverkar/hindrar en positiv utveckling och inte leder i riktning mot de styrande målen.



Figur 3-3. Principiell definition av positiv, negativ och neutral påverkan

En visualisering av hur de olika planalternativen påverkar de uppsatta aspekterna (se avsnitt 3.3 och 3.4) görs samlat i en **matris**. Matrisen visualiserar hur respektive åtgärd i länsplanen påverkar de olika aspekterna antingen i negativ eller positiv riktning (i förhållande till kriterierna) i relation till satsade medel, där kolumnbredden visar hur stor andel av planramen som avsätts till respektive åtgärd eller åtgärdsområde. Bedömningsmatrisen för planförslaget finns i Bilaga 1.

Underlag för bedömning

Samlade effektbedomningar tas fram av Trafikverket för namngivna åtgärder i Nationell plan och i länsplanerna och i de fall en samlad effektbedomning har funnits har denna utgjort ett betydande underlag för bedömningen de namngivna objekten. I några fall har bedömningarna i de samlade effektbedomningarna dock justerats då bedömningen inte stämt överens med aktuell kunskap. I den samhällsekonomiska analysen redovisas prissatta och ej prissatta effekter på restid och reskostnad, trafiksäkerhet, hälsa, natur- och kulturmiljö samt klimat. I den transportpolitiska målanalysen bedöms effekter på det transportpolitiska funktions- och hänsynsmålets preciseringar. Transportpolitisk måluppfyllelse av funktionsmålet tillgänglighet analyseras utifrån kön, ålder, och funktionsnedsättning, samt en transportpolitisk målanalys där faktorerna kön och ålder analyseras. Den samlade effektbedomningen bedömer även tillgängligheten för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning, under fokusområdet hälsa. Med andra ord belyser de samlade effektbedomningarna i viss grad även social hållbarhet och en rättvis fördelning av resurser för olika grupper av människor.

För åtgärdsområdena har en övergripande bedömning gjorts utifrån information om vilken typ av åtgärder som kan komma att ingå i respektive åtgärdsområde samt kunskap om generella effektsamband för olika typer av infrastrukturåtgärder.

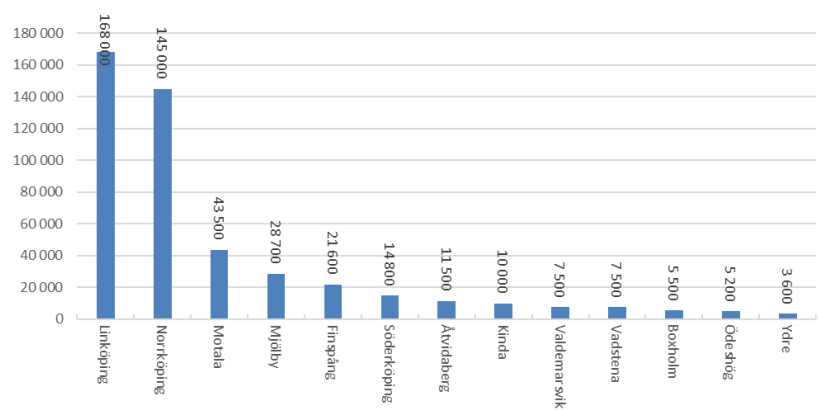
För de sociala hållbarhetsaspekter som är geografiskt kopplade, det vill säga bidraget till starkt tillgänglighet mellan områden med olika socioekonomisk karaktär samt bidraget till att knyta samman stad och landsbygd, har geografiska analyser tagits fram som underlag för bedömningen.

4. Nuläge och effektsamband

4.1. Befolkning och resande i Östergötland

Befolkning och demografi

Östergötland har 13 kommuner med en sammanlagd befolkning på 472 000.¹⁷ Det är en stor befolkning på en relativt koncentrerad yta. Invånarantalet varierar stort mellan de två större kommunerna, Linköping och Norrköping, och övriga kommuner. Sex kommuner har mindre än 10 000 invånare, se Figur 4-1.

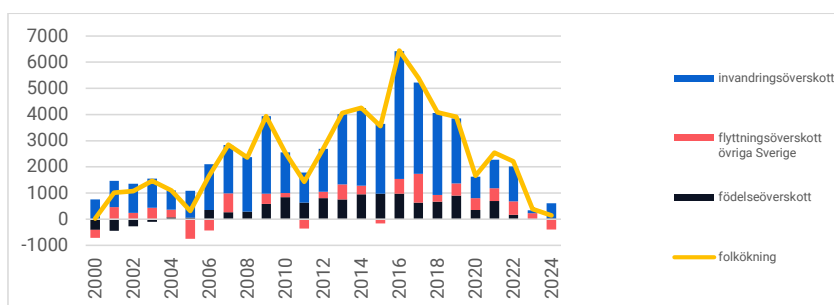


Figur 4-1 Invånarantal per kommun i Östergötland, årsskiftet 2024/2025. Källa SCB.

Östergötland är en av de regioner som har haft starkast befolkningsutveckling i Sverige under den senaste 20-årsperioden, utöver de tre storstadsområdena. Befolkningen har ökat med i snitt över 2 500 invånare per år sedan år 2000. Tidigare har man förväntat sig en fortsatt befolkningsökning, men denna trend kan nu konstateras bruten och under 2024 ökade befolkningen i Östergötland med enbart runt 150 personer, se Figur 4-2. Både en minskad invandring till regionen och ett lägre födelseöverskott orsakar den kraftiga minskningen i befolkningstillväxt. Födslar per kvinna i riket har minskat kraftigt under 2024 och ligger idag på 1,43, vilket är den lägsta siffra någonsin uppmätt i Sverige. Detta resulterar i ett födelseunderskott i riket. Östergötlands län har idag runt netto noll i födelseöverskott, men stora skillnader finns inom regionen. Födelseöverskottet bärs upp av Norrköping och

¹⁷ SCB (2024) Statistikdatabasen, Folkmängd i riket, län och kommuner

Linköping som trots minskning ser ett fortsatt stort födelseöverskott, övriga kommuner i länet har växande födelseunderskott.



Figur 4-2 Befolkningsförändringens beståndsdelar i Östergötlands län. Källa: SCB. Befolkningsökningen har skiftat från ökning på mer än 2 000 invånare per år under många år, till nära noll på bara den senaste 5-årsperioden.

Den geografiska fördelningen av befolkningstillväxten har varit ojämn under de senaste 20 åren, där de största befolkningsökningarna skett i Linköpings och Norrköpings kommuner. Den senaste 10-årsperioden har dock präglats av en befolkningsökning i flera olika delar av Östergötland jämfört med tidigare, det är först under de senaste åren som trenden har brutits. Generellt har befolkningen på landsbygden främst ökat i delar som ligger nära en större tätort och minskat i de mer perifera landsbygdsområdena. I länet är denna trend med en mer bredare geografisk befolkningstillväxt nu bruten och enbart Linköping, Mjölby och Vadstena kommun såg en befolkningstillväxt under 2024, medan övriga kommuner i länet har sett en befolkningsminskning under 2024, även Norrköping och Motala kommun.

Tidigare har det primärt varit inflyttning till regionen som bidragit till befolkningstillväxten. Idag är inflyttningen i flera fall mindre omfattande än utflyttningen och hela länet har ett flyttningsnetto på runt 180. Norrköping och Motala kommun upplever ett måttligt negativt flyttningsnetto. Linköping, Mjölby, Åtvidaberg och Vadstena har ett måttligt eller begränsat positivt flyttningsnetto. Övriga kommuner i länet upplever ett flyttningsnetto runt noll. Samtliga kommuner med ett positivt flyttningsnetto ser sin inflyttning från andra kommuner i regionen, undantaget är Linköping där en majoritet av inflyttningen sker från övriga Sverige eller utlandet.^{18, 19}

SCB:s tidigare befolkningsprognoser har prognostiserat fortsatt kraftiga ökningarna och länet antogs kunna nå runt 527 000 invånare innan 2040. SCB gör inte årliga befolkningsprognoser för regioner och den senaste prognosen från 2023 prognostiserar fortsatt befolkningsökning för Östergötland. Beaktandes den kraftigt minskade inflyttningen och det markant lägre

¹⁸ SCB (2025, a) Statistikdatabasen, Folkmängd i riket, län och kommuner

¹⁹ SCB (2025, b) Statistikdatabasen, Befolkning efter region, förändringar, kön och månad

födelseöverskottet är prognosscenariot från 2023 inte i linje med den befolkningsutveckling som skett sedan dess i regionen.

En lägre befolkningstillväxt innebär bland annat att det dröjer längre innan det uppstår kapacitetsbrister i transportinfrastrukturen. Med tanke på att Trafikverkets samlade effektbedömningar utgår från en befolkningsprognos från 2022 kan det vara så att nyttorna av vissa åtgärder är överskattade om befolkningstillväxten blir lägre.

Färdmedelsandelar

Den senaste regionala resvaneundersökningen från 2023²⁰ visar att det sammanlagda resande med kollektivtrafik under vardagar är runt 10 procent i regionen, där buss står för merparten av resorna. Det är dock värt att nämna att resvaneundersökningen inte har haft en separat post för spårvagn. Norrköpings spårvägsnät ser över 5 miljoner årliga resor²¹ och i resvaneundersökningen antas att dessa resor är fördelade mellan 'buss' och 'övrigt'. Sannolikt kan därför andelen resor med kollektivtrafik antas vara något högre. Kollektivtrafikbarometern indikerar en marknadsandel för kollektivtrafiken på runt 20 procent av de *motoriserade* resorna för 2024.²² Motsvarande andel i den regionala resvaneundersökningen är 15 procent, vilket också det tyder på att andelen kollektivtrafik underskattas i den regionala resvaneundersökningen.

Bilen utgör det huvudsakliga färdmedlet i länet och används vid 56 procent av resorna på vardagar. Resandet med bil ökar under helger, till 63 procent av resorna, vilket sker på bekostnaden av andra färdmedel. Ökningen på helger kan förklaras av att fritidsresor till stor del genomförs med bil.

Gång- och cykelresor står för runt 31 procent av resorna, där cykeln står för 18 procentenhet. Cykelresorna minskar kraftigt under helger, till förmån för bilresor. Vid jämförelser med den senaste resvaneundersökningen för Östergötland från 2014 framkommer en närmast fördubbling av andelen resor som företas till fots, från 8 procent 2014 till 13 procent 2023. Detta indikerar en förändring i datainsamlingsmetod och försvårar övriga jämförelser. Resandet med bil framstår som oförändrat, medan kollektivtrafiken och cykel tappar andelar till resor till fots.

Vid jämförelser av Östergötlands resvaneundersökning 2023 med riket framkommer flera skillnader. Dels är resandet med bil något högre i Östergötland vid jämförelse med färdmedelsfördelningen från Trafikanalys senaste nationella resvanesammanställning från 2023.²³ Vidare är även resor med cykel mer vanligt i Östergötland jämfört med riket.

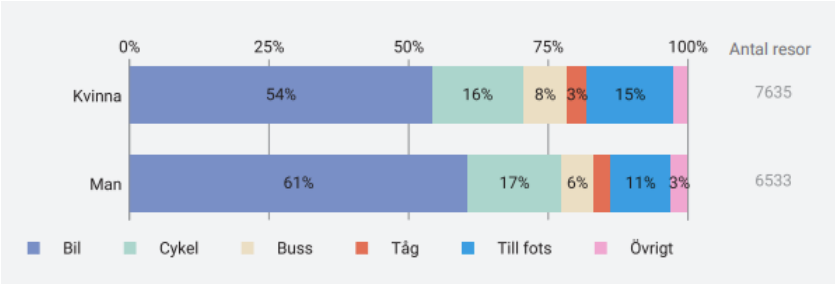
²⁰ Region Östergötland (2023) Resvaneundersökning Region Östergötland, 2023

²¹ Östgötatrafiken (2020) Trafikboksut

²² Kollektivtrafikbarometern (2024) Årsrapport 2024

²³ Trafikanalys (2024) Resvanor

Kvinnor och män



Figur 4-3 Färdmedelsfördelning kön. Källa Östergötlands resvaneundersökning 2023

Den senaste regionala resvaneundersökningen för Östergötland indikerar förhållandevis stora skillnader mellan kvinnor och mäns resande, vilket går i linje med resultat från andra resvaneundersökningar. Kvinnor reser med bil i lägre utsträckning än män och reser i stället kollektivt i högre utsträckning än män. Resor med cykel är förhållandevis jämnt fördelade mellan könen, se Figur 4-3.

Stad och landsbygd

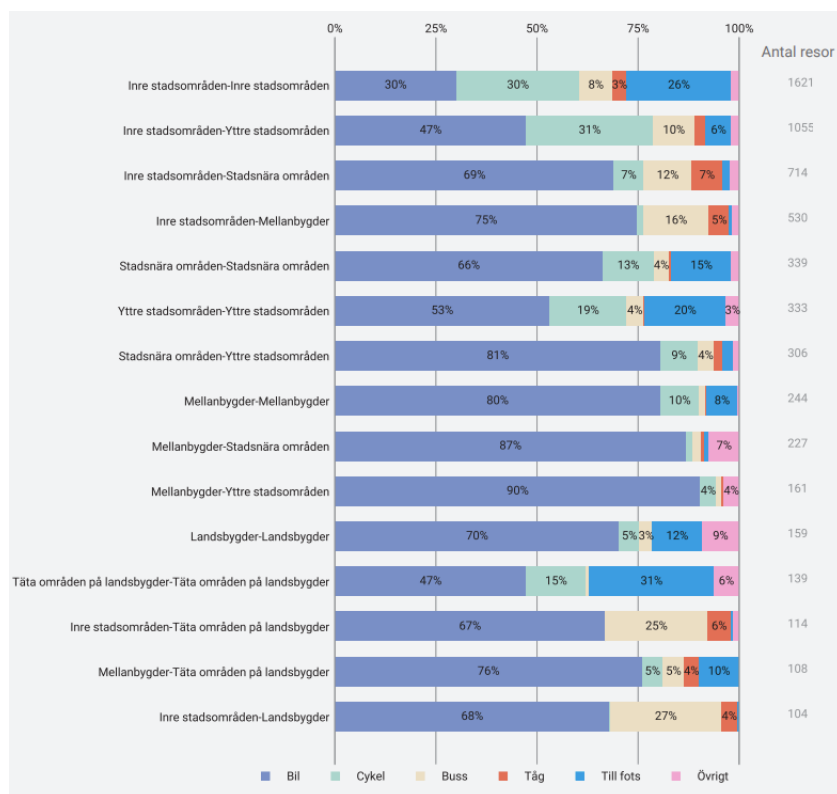
Östergötlands kollektivtrafiknät är ett av de största i Sverige och består av cirka 150 linjer och 2000 hållplatser, som innefattar tåg, buss, spårvagn samt anropsstyrda lösningar på landsbygden och i skärgården. Resandet sker främst i de starka regionala stråken och i tätorterna. På landsbygden erbjuds närtrafik som ett komplement vilket gör att det finns tillgång till kollektivtrafik som är organiserad av regionen i hela länet.²⁴

I regionen finns även relativt väl utbyggd cykelinfrastruktur. Omfattningen varierar i kommunerna där kommunerna med flest invånare har ett mer utbyggt cykelvägnät i huvudorten och mellan tätorterna, medan de befolkningsmässigt mindre kommunerna har mindre utbyggda cykelvägnät.²⁵ Regionen har även en cykelstrategi som fokuserar på att identifiera potentiella nya cykelstråk och beskriver hur finansiering för regional statlig cykelinfrastruktur ska prioriteras för tidsperioden 2026-2037.²⁶

²⁴ Region Östergötland (2020) Regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland 2030

²⁵ Region Östergötland (2024, a) Regional cykelstrategi för Östergötland

²⁶ Region Östergötland (2024, b) Regional Cykelplan



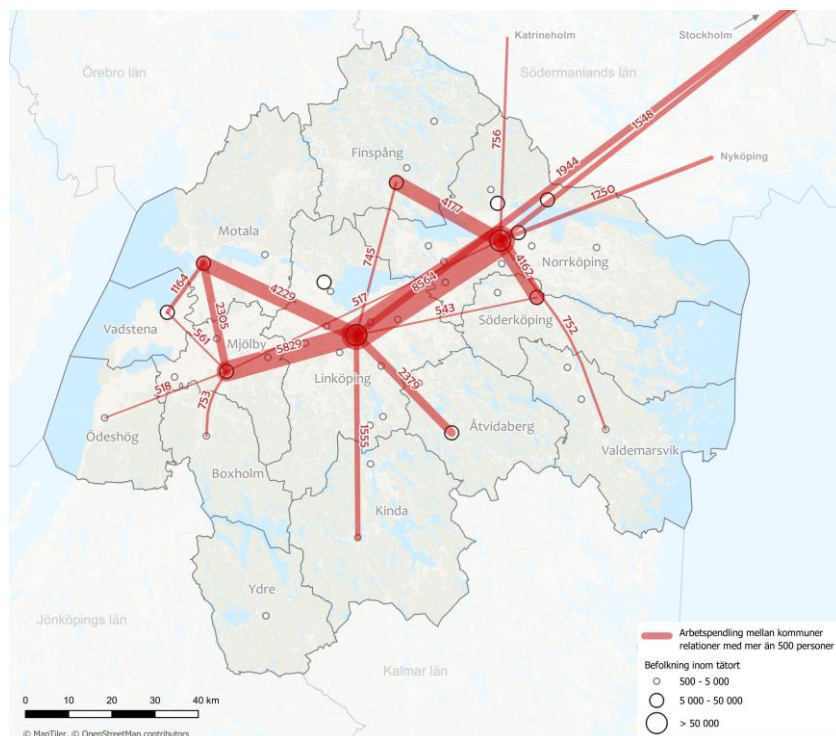
Figur 4-4 Färdmedelsfördelning per områdestyp, 15 vanligaste resorna (Områdestyp till områdestyp).
Källa Östergötlands resvaneundersökning 2023

Den senaste regionala resvaneundersökningen visar att det finns betydande skillnader för hur man reser och vilka färdmedel man väljer beroende på geografisk kontext, se Figur 4-4. Bilen är det vanligaste färdmedlet för alla typer av resor, men framförallt har bilen har mycket stora resandeandelar för resor i mer landsbygdsbetonade områden och för resor från landsbygder in till städerna. Samtidigt står resor i de mer urbana områdena för en större andel av den totala mängden resor i regionen. För resor inom stadsområden står cykelresorna för cirka 30 procent av resorna, men cykeln är också ett relativt vanligt färdmedel för resor inom mindre samhällen och stadsnära områden.

Pendling i länet

Östergötlands största pendlingsströmmar är mellan Linköping och Norrköping. Betydligt fler pendlar från Norrköping till Linköping jämfört med åt andra hållet. Runt 5 500 pendlar

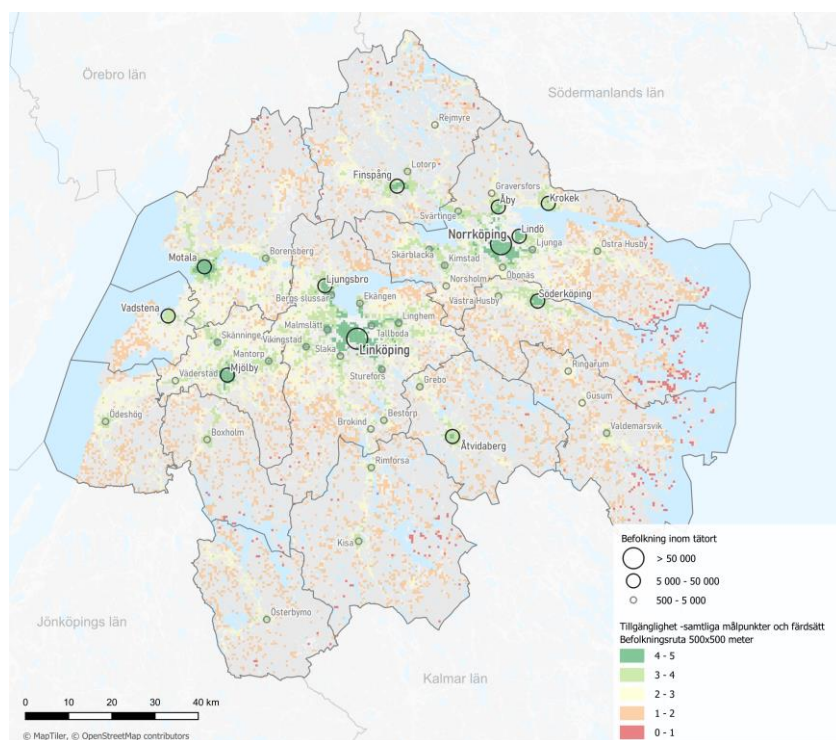
från Norrköping till Linköping, medan runt 3000 pendlar i den motsatta riktningen. Det finns också relativt stora pendlingsströmmar från Finspång samt Söderköping till Norrköping. Linköping har stor inpendling, förutom från Norrköping sker också stor inpendling från Mjölby, Motala och Åtvidaberg. En del pendling sker även från Linköping till Mjölby. Pendlingsströmmarna till Stockholm ökar snabbt, där de största pendlingsströmmarna kommer från Linköping och Norrköping, där runt 1 200 personer pendlar till Stockholm från respektive kommun. Samtidigt sker även en inte betydelselös inpendling till Östergötland från Stockholmsregionen. Det sker däremot inget betydande arbetspendlande mellan kommuner i Östergötland och större arbetsmarknader i angränsande regioner som Örebro och Jönköping.



Figur 4-5 Arbetspendling mellan kommuner i Östergötland. Källa: Regionatlas för Östergötland, Trivectors bearbetning

Tillgänglighet

Som en del av framtagandet av kunskapsunderlag för persontransporter, planeringsinriktningar och mål för färdmedelsandelar för Östergötland 2023²⁷ togs en rad tillgänglighetsanalyser för regionen fram, där restider med bil, kollektivtrafik och cykel beräknades från olika befolkningsrutor till ett urval av olika typer av målpunkter. De olika målpunkterna viktades så att viktiga vardagsmålpunkter som skola, förskola, apotek, livsmedelsbutik och arbetstillfällen fick större vikt än målpunkter som vanligtvis besöks mer sällan, såsom köpcentrum, sjukhus och kulturella sevärdheter. Figur 4-6 visar tillgängligheten med samtliga färdmedel, medan Figur 4-7 visar tillgängligheten med linjelagd kollektivtrafik.

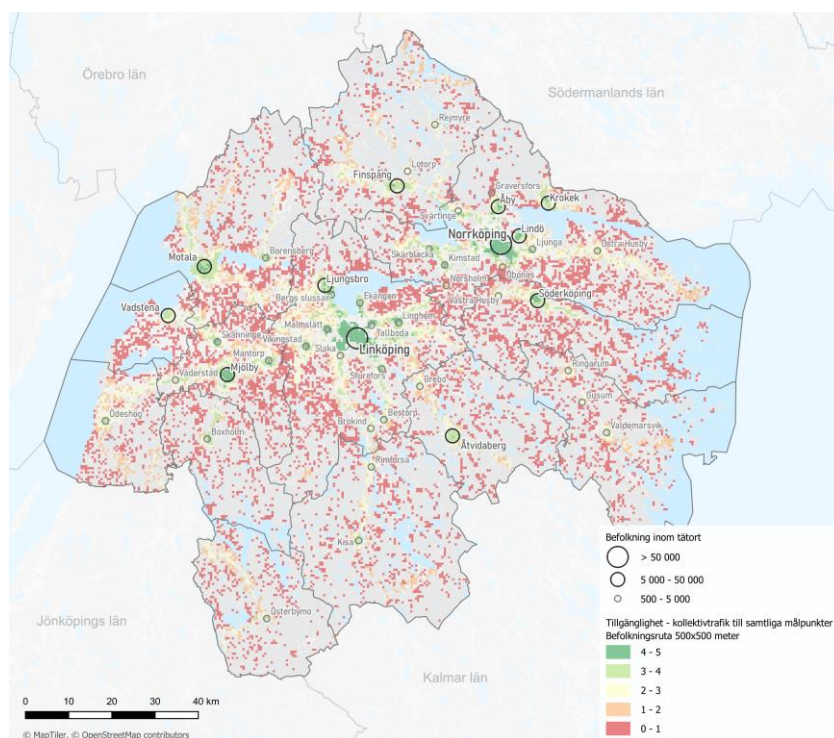


Figur 4-6 Tillgänglighet till samtliga målpunkter med samtliga färdväg

Analyserna visar att en stor andel av befolkningen i Östergötland idag bor i lägen med god tillgänglighet till service om tillgänglighet med bil inkluderas i analysen, även om det finns områden i glesa geografier som har långa avstånd till service, se Figur 4-6. Alla invånare har

²⁷ Trivector (2023) Kunskapsunderlag persontransporter, planeringsinriktningar och mål för färdmedelsandelar

dock inte tillgång till bil, och tittar man på tillgängligheten med linjelagd kollektivtrafik är den betydligt sämre för boende utanför de större kommunhuvudorterna och stråken in mot dem, se Figur 4-7. Därutöver tillkommer dock möjlighet att resa med närtrafik.



Figur 4-7 Tillgänglighet med linjelagd kollektivtrafik till samtliga målpunkter.

4.2. Nuläge miljöaspekter

Klimat

Klimatfrågan är vår tids ödesfråga, vilket understryks allt tydligare i IPCC:s rapporter.²⁸ Inrikes transporter står för knappt en tredjedel av Sveriges utsläpp av växthusgaser. Om även sjöfart och flyg räknas med är andelen cirka 40 procent. Transportsektorns andel av de totala klimatutsläppen har ökat under de senaste decennierna då många andra sektorer har gjort en snabbare omställning. Av inrikes transporter står vägtrafiken för drygt 90 procent av utsläppen, där utsläpp från personbilar dominerar. Sedan 1990 har utsläppen från transporter

²⁸ IPCC (2023) Climate change 2023: Synthesis report - Summary for Policymakers

minskat med 28 procent. Minskningarna kommer från ökad andel bibränslen och mer effektiva fordon. Preliminära siffror visar dock att utsläppen av växthusgaser från vägtrafiken i Sverige ökade med 18 procent 2024 jämfört med 2023. Bakgrunden till de ökade utsläppen är främst att reduktionsplikten sänktes under 2024.²⁹

Även i Östergötland står transporterna för ungefär en tredjedel av de totala utsläppen, utrikes transporter exkluderat, se Tabell 4-1. Vägtrafiken står för den största andelen av transportsektorns utsläpp, 95,5 %, varav personbilstrafiken står för nästan två tredjedelar.

Tabell 4-1 CO2-utsläpp från inrikes transporter i Östergötland 1990–2022, mätt i 1000-tal ton CO2.
Källa: SMHI, Nationella emissionsdatabasen

Trafikslag	1990	2000	2010	2020	2022	Andel av totala utsläpp (inrikes transporter) 2022
Vägtrafik	831	881	1001	708	630	95,5%
Personbilar	582	585	637	468	414	62,8%
Tunga lastbilar	164	207	248	156	140	21,2%
Lätta lastbilar	47	51	84	76	66	9,9%
Bussar	36	35	27	4	6	0,9%
Mopeders och Motorcyklar	2	4	5	5	4	0,6%
Inrikes civil sjöfart (inkl. privata fritidsbåtar)	10	11	15	12	13	2,0%
Inrikes flygtrafik	40	39	28	10	15	2,3%
Järnväg	3	2	2	1	1	0,2%
Totalt (Inrikes transporter)	1715	1816	2046	1441	660	

Hälsa

Buller

Enligt Folkhälsomyndigheten visar uppskattningar att nästan 2 miljoner människor i Sverige är utsatta för trafikbuller där den dygnsekvivalenta ljudnivån utomhus vid fasad överstiger 55 dBA. Vägtrafik är den klart dominerande källan följt av spårtrafik och flygtrafik Buller kan ge negativ inverkan på inlärning och sömn och vid långvarig exponering för flyg- och vägtrafikbuller kan risken för hjärt- och kärlsjukdomar öka.³⁰

Även när bullernivån håller sig under riktvärdet 55 dBA ekvivalentnivå anser sig omkring 10 procent som mycket störda av vägtrafikbuller i sin boendemiljö. Andelen stiger kraftigt

²⁹ Trafikverket (2025) Vägtrafikens utsläpp 2024
³⁰ Folkhälsomyndigheten (2025, c) Vägledning om buller och höga ljudnivåer

vid högre nivåer. Buller påverkas bland annat av trafikmängd, hastighet, andel tunga fordon samt av vägbeläggning.

Enskilda kommuner i Östergötland genomför bullerkartläggningar och Linköping kommun har även en framtagna åtgärdsplan för buller för perioden 2024–2029. Programmet syftar till att minska invånarnas exponering för buller från vägar, spår, flyg och viss industriell verksamhet, vilket är viktigt för att förbättra folkhälsan och öka trivselen i kommunen. Inga uppföljningar av bullerexponering görs på regional nivå.

Fysisk aktivitet

Att planera för en fysisk miljö som underlättar för gång och cykel underlättar för invånarna att inkludera fysisk aktivitet som en del av sin vardag och bryta mönster av långvarigt stillasittande. Folkhälsomyndigheten rekommenderar att vara fysiskt aktiv varje dag med bakgrund av att det kan ge en ökad livskvalitet och bättre förutsättningar för att vara frisk och leva längre. Boverket framhåller att fysisk planering som prioriterar gång och cykel i områden med olika fysiska strukturer och socioekonomiska förutsättningar främjar en god och jämlik hälsa för hela befolkningen. En planering som leder till ökad andel gång och cykel har potential att skapa mervärden i form av minskad biltrafik med földeffekter som minskat buller och minskade luftföroreningar.³¹ Kollektivtrafik anses också generellt öka andelen aktiva resor då de ofta kombineras med en gång- eller cykelresa i högre utsträckning än vad en bilresa gör.

Regionen strävar efter att öka andelen cykelresor i länet.³² I dagsläget varierar dock cykelresandets omfattning mellan kommunerna. I synnerhet Norrköping och Linköping har en avsevärt högre andel cykelresor än övriga kommuner, vilket bidrar till att öka regionens genomsnitt.³³

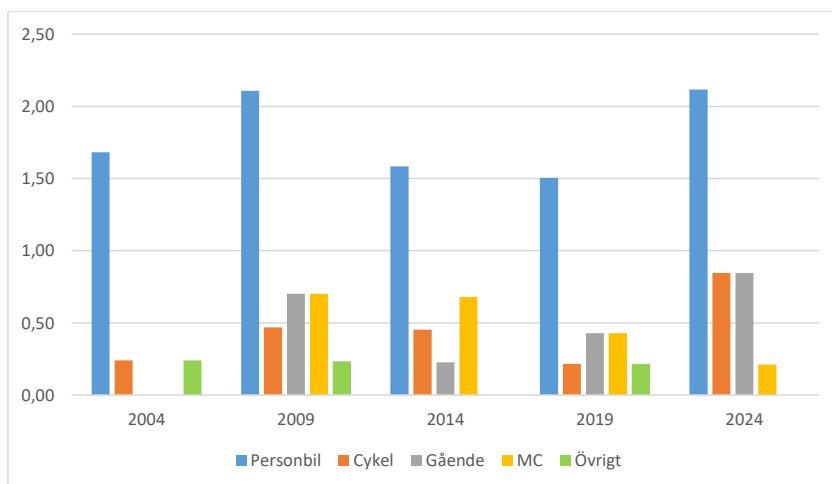
Trafiksäkerhet

Antalet trafikolyckor med dödlig utgång har sjunkit de senaste decennierna i Sverige, men någon sådan tydlig trend syns inte i Östergötland. Ett ovanligt stort antal allvarliga trafikolyckor skedde under 2024, se Figur 4-8, vilket innebar ett brott mot en annars svagt sjunkande trend.

³¹ Se bl. a. Karlström, S., & Jonason, D. (2019) *Utmaningar för omställningen till hälsosam hållbar mobilitet – behovet av ett missionsorienterat arbetssätt*. och Boverket (2022) *Mobilitet för ett aktivt vardagsliv*.

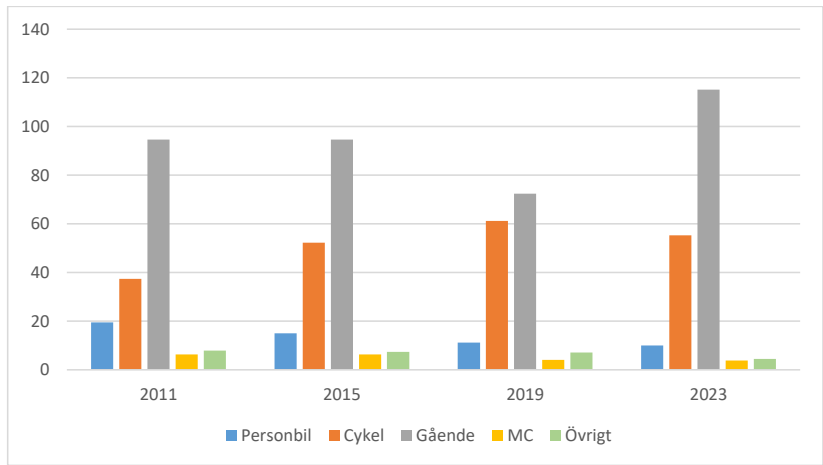
³² Region Östergötland (2024) Regional Cykelplan

³³ Region Östergötland (2023) Resvaneundersökning Region Östergötland, 2023



Figur 4-8 Polisrapporterade dödade personer i vägtrafikolyckor per 100 000 invånare, efter färdstätt och år i Östergötland. Trafikverkets olycksstatistik. Källa: Transportstyrelsen, regional statistik.

Vid tidpunkten då denna rapport skrevs hade Trafikverket ännu inte publicerat olycksstatistik för måttligt och allvarligt skadade (ISS 4–9+) under år 2024 enligt STRADA-systemet. Dessa uppgifter är dessutom inte tillgängliga över en lika lång tidsperiod som för data över polisrapporterade dödsfall i trafiken. Utvecklingen av antalet måttligt och allvarligt skadade per 100 000 invånare i Östergötland, baserat på data från både polis och akutsjukvård (se Figur 4-9) uppvisar en spretig, men över tid i stort sett oförändrad trend.



Figur 4-9 Måttligt och allvarligt skadade enligt polis- och akutsjukvårdsdata fördelat per 100 000 invånare, efter färdstätt och år i Östergötland. Trafikverkets olycksstatistik. Källa: Transportstyrelsen, regional statistik.

Luft

I transportsektorn är det framför allt vägtrafiken som genererar utsläpp av hälso- och miljöfarliga ämnen. Nivåerna av utsläpp som genereras från avgasrören har dock minskat kraftigt under de senaste decennierna genom renare bränslen och motorer med effektivare reningsutrustning. Utsläppen av NOx från transportsektorn är 75 procent lägre 2022 jämfört med 1990 i Östergötland, se Tabell 4-2 Utsläpp (ton) av NOx från transportsektorn 1990–2022. Källa: SMHI, Nationella emissionsdatabasen.

Tabell 4-2 Utsläpp (ton) av NOx från transportsektorn 1990–2022. Källa: SMHI, Nationella emissionsdatabasen

Trafikslag	1990	2000	2010	2020	2022
Vägtrafik	7533	5813	3989	2073	1813
Vägtrafikens andel av totala utsläpp	52%	52%	45%	35%	31%
Vägtrafik	7533	5813	3989	2073	1813
Civil sjöfart	96	102	121	102	104
Inrikes flygtrafik	160	166	92	35	51
Järnväg	60	43	33	17	17
Totalt transporter	7849	6124	4236	2227	1985

Partiklar är den typ av luftförorening som är mest studerad och som bedöms medföra störst hälsoproblem bland människor i svenska tätorter. De allra minsta partiklarna, så kallade ultrafina partiklar, PM_{2.5}, bildas vid förbränning av flytande eller fasta bränslen. Mekaniska processer såsom vägslitage bildar grövre partiklar, PM₁₀.³⁴ I tätbebyggda områden är vägtrafiken vanligen den dominerande lokala källan och på starkt trafikerade gator kan halterna vara flera gånger högre än genomsnittet för tätorten. Utsläppen av de mindre partiklarna minskar medan partiklarna från vägslitage ökar.

Höga halter av luftföroreningar förekommer främst i tätorter med mycket trafik och dåligt ventilerade gaturum. Sjöfartens stora utsläpp kan ställa till lokala problem i hamnstäder. Kväveoxid har annars i Östergötland främst sitt ursprung från transporter, men även från jordbruket.³⁵

Landskap och naturresurser

Vatten

Vad gäller transporternas påverkan på vatten finns det två övergripande perspektiv; dels påverkan på dricksvattenförsörjningen genom risk för påverkan från vattentäkt, dels påverkan på vattenförhållanden ur ekologisk synpunkt. Den potentiella negativa påverkan orsakas dels av trafik och fordon, dels av infrastrukturens anläggningar.

Vattentäkter kan påverkas negativt genom olyckor genom att transporter av farliga ämnen (olja, kemikalier, tungmetaller) kan läcka ut och förorena yt- och grundvatten. Vägar och järnvägar nära sjöar, vattendrag eller grundvattentäkter ökar därför risken för spridning av föroreningar vid olyckor. Även vägsalt och andra kemikalier kan påverka grundvattnets kvalitet.

Vägdagvatten kan också föra med sig oljerester, tungmetaller, näringsämnen (från avgaser) och partiklar från däck, vägmarkeringar och asfalt till sjöar och hav, vilken kan leda till både övergödning, syrebrist och negativ påverkan på vattenlevande organismer.

Byggande av vägar, broar och järnvägar kan leda till förändrade vattenflöden, habitatförlust och fragmentering av ekosystem, genom anläggning av kanaler, muddring och utfyllnader. Asfalterade ytor minskar markens naturliga förmåga att infiltrera vatten, vilket leder till snabbare avrinning av regnvatten. Detta kan i sin tur leda till erosion och översvämningar som skadar vattenmiljöer och bebyggelse.

³⁴ PM₁₀ är vikten av alla partiklar som är mindre än 10 mikrometer som finns i en kubikmeter luft. PM_{2,5} är vikten av alla partiklar som är mindre än 2,5 mikrometer. PM_{2,5} ingår därför även i PM₁₀.

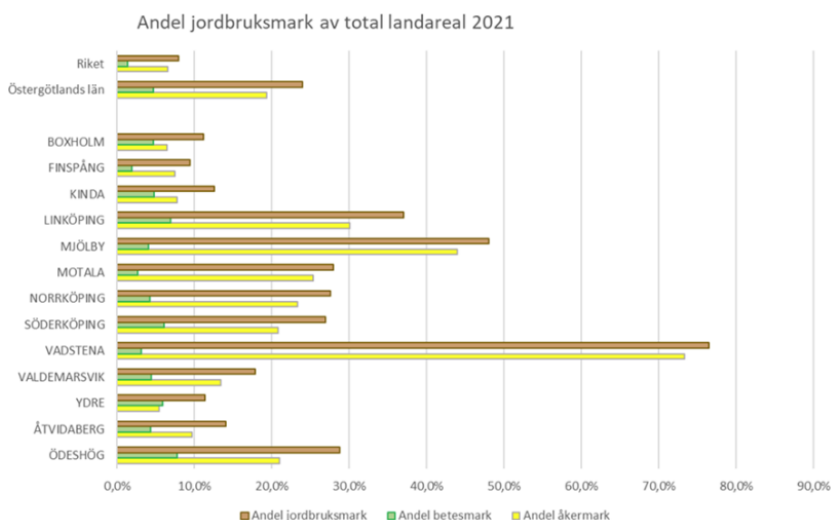
³⁵ SMHI (2025) Nationella emissionsdatabasen, Östergötlands län – Kväveoxider (NO_x)

Naturresurser

Infrastrukturen kan påverka naturresurser i form av grundvattentillgångar, skogs- och odlingslandskap, samt genom användning av jordmassor.

Östergötland har en stor andel jordbruksmark med hög bördighet, även i tätortsnära lägen. I länet utmärker sig Vadstena kommun som har hela 76 procent andel jordbruksmark, även Mjölby och Lidköping har stora arealer, se Figur 4-10. Samtidigt kan en minskning av jordbruksmark observeras i Östergötland under perioden 2012–2021.³⁶

Infrastrukturplaneringar är yrkrävande i sig men bidrar också till en utbredning av bebyggelsen som tar mark i anspråk. Att göra om jordbruksmark till bebyggelse eller infrastruktur är i princip en irreversibel process, vilket innebär att det inte går att få tillbaka marken till produktiv jordbruksmark. Infrastruktur kan också påverka jordbruksmarkens brukningsvärde genom fragmentering som innebär att jorden inte längre går att bruka på ett effektivt sätt.



Figur 4-10 Andelen jordbruksmark av total landareal i Östergötland och länets kommuner. Källa Region Östergötland (u.å.) Jordbruksmark i Östergötland

³⁶ Region Östergötland (u.å.) Jordbruksmark i Östergötland

Landskap och kulturmiljö

Aspekten Kulturmiljö definieras i Trafikverkets bedömningsgrunder som kulturvärden i infrastrukturen, såsom alléer, solitära träd, kulturvägar, kulturhistoriska järnvägsmiljöer, väg- och järnvägsanknutna kulturminnen, stenmurar, bevarandevärda broar och trummor, landskapets kulturvärden.

Transportsystemet påverkar kulturmiljön genom de förändringar som infrastrukturen arbetar med för i landskapet och i tätorter. Samtidigt är transportsystemet en del av kulturmiljön genom att vägar och järnvägar utgör spår av mänskligt skapande och användning. Väg- och järnvägsmiljöer som särskilt tydligt visar infrastrukturens utveckling och betydelse genom tiderna utgör infrastrukturens egna kulturarv.

Biologisk mångfald, växt- och djurliv

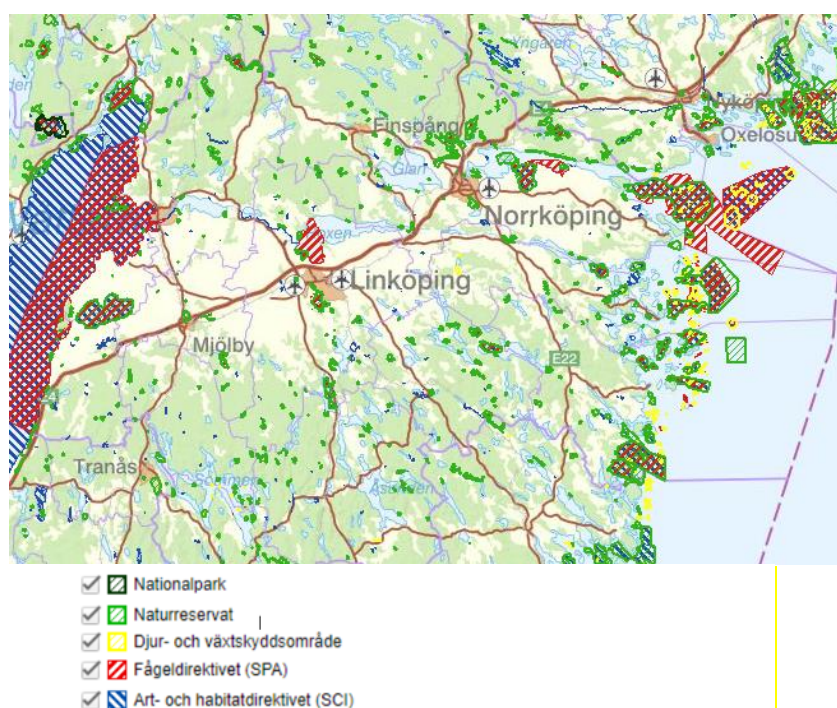
För att beskriva och hantera biologisk mångfald i samhället används oftast hotade arter och skyddade områden som mått och beskrivning, men biologisk mångfald är mer än så. Fokus på hotade arter och skyddade områden har lett till konflikter mellan brukande och naturvård samtidigt som biologisk mångfald utarmas lite grann hela tiden. Ingen aktivitet kan enskilt anses vara avgörande men sammantaget har resultatet blivit massutrotning och kraftig utarmning av biologisk mångfald, som fortgår.

Vägar och järnvägar tar sammantaget inte mycket mark i anspråk, de utgör till exempel bara cirka 2 procent av Sveriges yta. Men de fragmenterar i stort sett hela landet i små bitar. Påverkan på den biologiska mångfalden begränsas inte till infrastrukturens yta, den sker långt utanför den egentliga vägen eller järnvägen.

Den allvarligaste påverkan är genom mortalitet (djur dödade i trafik), barriärverkan (hindrar djurs möjligheter att röra sig i naturen), störning (buller, ljus, föroreningar mm) och invasiva arter som sprids via infrastrukturmätverket. Till det kommer att livsmiljöer förstörs när vägar och järnvägar med tillhörande anläggningar byggs. Infrastrukturen påverkar den biologiska mångfalden både storskaligt och småskaligt. Det handlar både om den direkta påverkan från olika åtgärder och om den kumulativa effekten av att ekosystemen hela tiden naggas i kanten av olika åtgärder. Både infrastrukturanläggningarna och trafiken i sig påverkar möjligheten för djur att röra sig obehindrat i landskapet. För många djurarter utgör infrastrukturen en barriär som kan försvåra det genetiska utbytet inom eller mellan djurpopulationer, tillgången till födosöks- och reproduktionsområden samt skydd och dödlighet. Faktorer som infrastrukturens storlek, trafikering och förekomst av viltstängsel påverkar barriäreffekten och förklarar delvis frånvaron av många vilda djurarter i mer tätbefolkade områden och högt trafikerade områden.

Avseende växtliv består infrastrukturens påverkan av habitatförlust och fragmentering. Växtlivet påverkas också direkt av trafikrelaterade luftföroreningar såsom kväveoxider och ozon. Halkbekämpning genom saltning har negativa effekter på vegetation längs vägnätet.

I Figur 4-11 nedan visas utpekade områden för skydd av natur i Östergötland.



Figur 4-11. En översikt av Östergötlands naturområden och utpekade områden för skydd av flora och fauna. Skyddad natur, Naturvårdsverket.

I Figur 4-12 nedan visas en karta över Östergötlands utpekade områden för vattenskydd, kulturresevat och landsbildsskyddsområde. Landarealerna upplåtna åt kulturresevat och landskapsbildsskyddsområden är mycket små i Östergötland. Hela Vättern är även vattenskyddsområde.



Figur 4-12. En översikt av Östergötlands utpekade områden för skydd av kultur, vatten och landskapsbild. Skyddad natur, Naturvårdsverket.

4.3. Nuläge social hållbarhet

Ålder

Genom livet förändras människors förutsättningar avseende mobilitet. För barns och ungas självständiga mobilitet är förutsättningarna att på ett tryggt och säkert sätt gå, cykla och åka kollektivtrafik avgörande. Den ökande bilismen har begränsat barns rörelsefrihet och minskat de tillgängliga ytor för lek. Det ökande skjutsandet med bil till och från skolan innebär därtill att barn och unga går miste om möjligheter till fysisk aktivitet som vardagsresandet kan innebära.³⁷

Även om bilen generellt sett är det dominerande färdssättet hos äldre, blir gång och kollektivtrafik allt viktigare transportsätt med stigande ålder, särskilt när bilkörandet inte längre är en möjlighet. Att skapa goda förutsättningar för gående, kollektivtrafik och andra alternativ till bilen är en förutsättning för mobilitet och självständighet för många äldre. God fysisk tillgänglighet i närmiljön samt drift och underhåll som förebygger fallolyckor är centrala frågor för äldres mobilitet. Cykling kan också vara en del av äldres mobilitet, särskilt för yngre äldre.³⁸

Kön

Män och kvinnor har som grupper olika resmönster, vilket syns tydligt även i den senaste regionala resvaneundersökningen för Östergötland som redovisades ovan. Som grupp betraktat gör kvinnor och män ungefär lika många resor per dag, men män reser längre sträckor, och framför allt längre i bil.³⁹ Tidigare studier visar också att kvinnor och män har olika värderingar samt olika sårbarhet och utsatthet i trafiken. Kvinnor värderar generellt sätt trafiksäkerhetsåtgärder, satsningar på kollektivtrafik och hållbarhet högre jämfört med vad män gör.⁴⁰ Vidare är kvinnor mer angelägna om både miljön och om behoven hos andra trafikanter, särskilt äldre, personer med funktionsnedsättning, cyklister och fotgängare.^{41,42}

³⁷ Se bl. a. Niska m.fl. (2017) Cykling bland barn och unga: en kunskapssammanställning och Lindqvist, A.-K., & Rutberg S. (2019) Cykelväg till skolan kan vara vägen till framgång och Savolainen, E., Lindqvist, A.-K. Mikaelsson, K., Nyberg, L., & Rutberg, S., (2024) Promoting Children's Active School Transportation – An international scoping review of psychosocial factors.

³⁸ Se bl. a. Eldér, E. Vilhelmson, B., Thulin, E. (2023) Is a car necessary for active aging? Relationships between aging, car use, and time spent on activities that sustain health and well-being Boschmann, E., Brady, S., (2013) Travel behaviors, sustainable mobility, and transitoriented developments: a travel counts analysis of older adults in the Denver, Colorado metropolitan area.

³⁹ Smidfelt Rosqvist, L. (2020) Jämställdhet och transportsystemet.

⁴⁰ Ibid.

⁴¹ Polk, M., (2003) Are women potentially more accommodating than men to a sustainable transport system in Sweden?

⁴² Rosqvist, L. S., Hiselius, L. W., & Kronsell, A. (2024) The potential in moving mobility planning towards a feminine mobility concept

Personer med funktionsnedsättning

Personer med funktionsnedsättning utgör inte en enhetlig grupp, utan är en grupp med stor variation av behov och förutsättningar. Behoven skiljer sig åt exempelvis om det handlar om rörlighet, syn, hörsel eller kognitiva funktionsnedsättningar. På ett generellt plan reser personer med funktionsnedsättning mindre än personer utan funktionsnedsättningar, både på totalen och med kollektivtrafik. För personer med funktionsnedsättning är den fysiska tillgängligheten i kollektivtrafiken och utemiljöer generellt avgörande för mobiliteten. Fysiska miljöer ska utformas hinderfria i linje med de tillgänglighetsriktlinjer som finns.⁴³ Av hållplatser med minst 20 påstigande var 84 procent av hållplatserna på statligt vägnät och 74 procent av hållplatserna på kommunalt vägnät tillgänglighetsanpassade vid utgången på 2024, enligt uppgifter från Region Östergötland. I den nuvarande länsplanen finns öronmärkta medel avsatta inom statlig medfinansiering för kommunalt vägnät för kommunerna att söka för tillgänglighetsanpassning av hållplatser, men få ansökningar har kommit in.

Socioekonomi och segregation

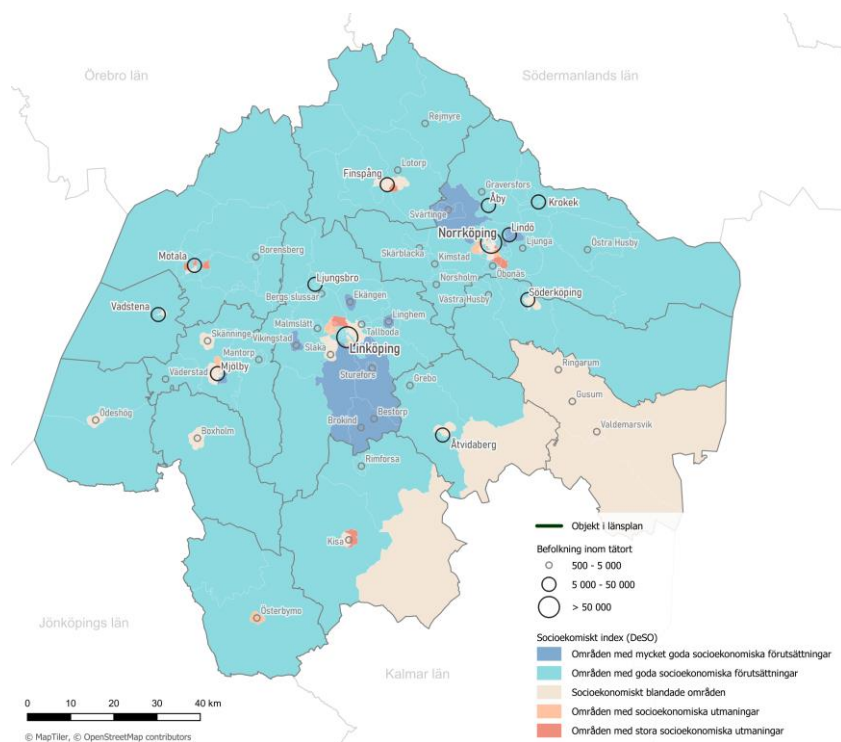
Segregation innebär ett rumsligt åtskiljande av befolkningsgrupper, och beskriver således *relationen mellan* olika områden. Ofta talas om tre olika former av segregation: socioekonomisk, etnisk och demografisk.⁴⁴ Att påvisa segregation och att det finns en viss befolkningsskoncentration i olika områden är i sig inte ett problem. Segregation är ett problem när det påverkar gemenskap och känslan av tillit i samhället samt får konsekvenser som skillnader i livsvillkor och hälsa.

Socioekonomiska faktorer påverkar människors mobilitetsförutsättningar. Studier visar att förutsättningar som låg inkomst, låg utbildning och bristande kunskaper i det svenska språket är socioekonomiska faktorer som gör det svårt att ta körkort, skaffa bil eller flytta närmare arbete och skola. Således är en väl fungerande kollektivtrafik centralt för delaktighet och integrering i samhället.⁴⁵ Figur 4-13 visar socioekonomiskt index på DeSO-områdesnivå. Områden med socioekonomiska utmaningar eller stora socioekonomiska utmaningar finns i anslutning till de större städerna och tätorterna.

⁴³ Se bl. a. Trafikutskottet (2013) Hela resan hela året! – En uppföljning av transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionshinder.

⁴⁴ Socioekonomisk segregation – skillnader i resurser och kapital mellan geografiskt åtskilda grupper. Etnisk segregation – rumsliga koncentrationer av personer med olika födelseland. Demografisk segregation – skillnader mellan exempelvis ålder och kön mellan olika geografiska områden.

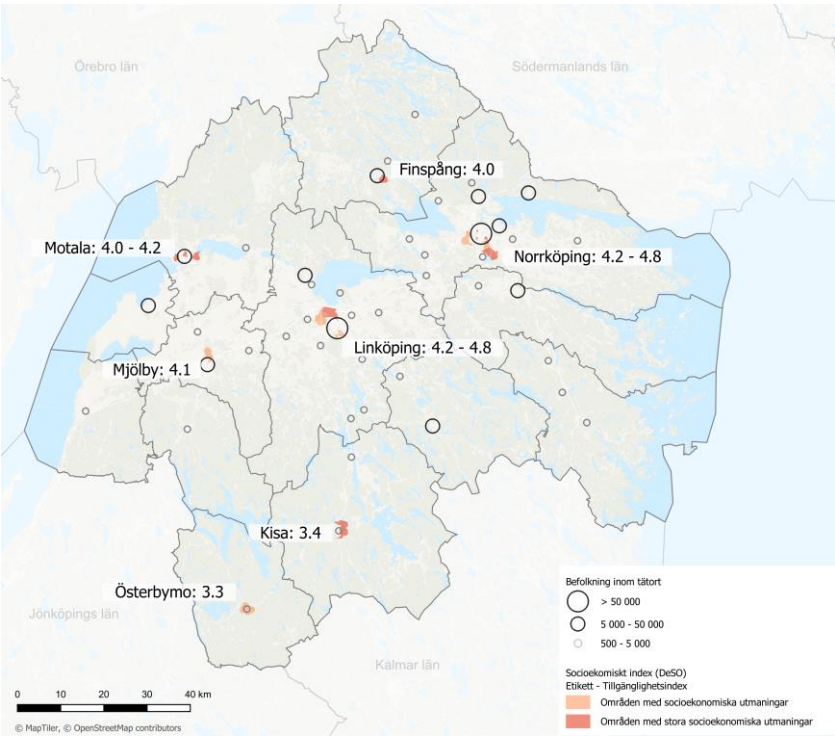
⁴⁵ Berg, J., m.fl. (2019) Hur kan kollektivtrafiken bidra till tillgänglighet och social rättvisa?



Figur 4-13 Socioekonomiskt index på DeSo-områdesnivå för Östergötland. Källa: SCB

Transportsystemet kan inte ensamt lösa de negativa konsekvenser som kan uppkomma från segregation. Men transportsystemet kan bidra till att minska barriäreffekter, såväl fysiska som strukturella, när det gäller utbud, avgångstider, restider, kostnader för biljetter och information. Länsplanen har framförallt möjligheter att minska de fysiska barriärerna.

För att förstå om satsningar i länstransportplanen kan bidra till att minska den socioekonomiska utsattheten behöver vi dock också förstå hur tillgängligheten i de utsatta områdena ser ut. En analys av tillgängligheten i de områden i Östergötland som klassificeras som områden med socioekonomiska utmaningar eller stora socioekonomiska utmaningar visar att de flesta av dessa områden har en relativt god tillgänglighet, se Figur 4-14. Undantag är Kisa och Österbymo, som har områden med socioekonomiska utmaningar och samtidigt har en relativt låg tillgänglighet.



Figur 4-14 Tillgänglighetsindex i socioekonomiskt utsatta områden i Östergötland.

5. Bedömning av planalternativ

5.1. Studerade alternativ

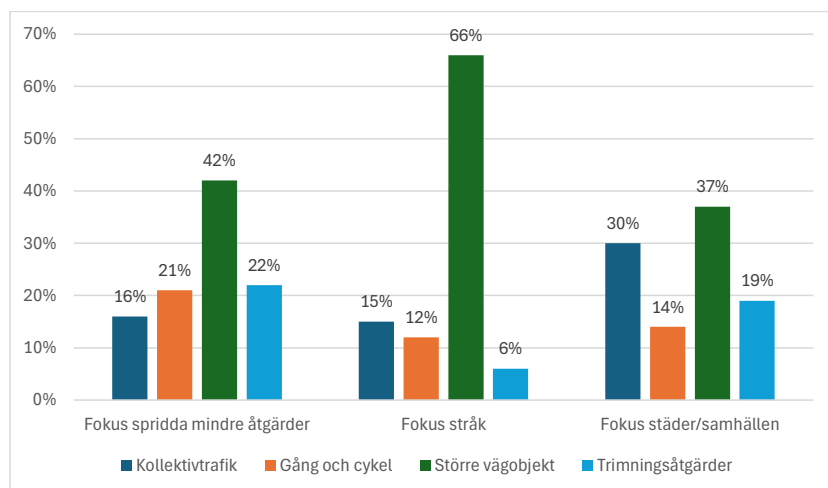
Som en del av den strategiska miljöbedömningen av länsplanen ska en identifiering, beskrivning och bedömning av rimliga alternativ göras. För att uppfylla syftet med den strategiska miljöbedömningen behöver formuleringen och bedömningen av alternativ göras i ett skede av planeringen där planens innehåll fortfarande är öppet för diskussion. Det innebär att formuleringen och bedömningen av alternativ här skedde i ett skede av planeringsprocessen då det fortfarande fanns stora osäkerheter både kring planramen och kring kostnader för olika åtgärder. Alternativen togs fram utifrån ett antagande om att planramen ökar från 1716 Mkr till 2100 Mkr. Utifrån detta antagande formulerades tre olika planalternativ:

- ▷ Fokus spridda mindre åtgärder
- ▷ Fokus stråk
- ▷ Fokus städer/samhällen

De tre alternativen konsekvensbedömdes och resultaten presenterades för ledningsgruppen för samhällsplanering i mars 2025.

Jämförelse mellan de tre alternativen

I Figur 5-1 nedan görs en jämförelse mellan hur medel fördelas mellan olika åtgärds kategorier i de tre analyserade planalternativen.



Figur 5-1 Jämförelse mellan de tre analyserade planalternativen.

Scenariot Fokus spridda mindre åtgärder syftar primärt till att öka trafiksäkerheten längs det statliga vägnätet och innehåller störst satsning på trimningsåtgärder och gång och cykel av de tre planalternativen. Fokus stråk syftar till att förbättra framkomlighet och trafiksäkerhet i regionalt prioriterade stråk och innehåller störst satsningar på större vägåtgärder, däribland den nya åtgärden Riksväg 34 Säbyholm-Visselmyra. Detta innebär också att scenariot Fokus stråk rymmer minst satsningar på övriga kategorier av de tre studerade planalternativen. Scenariot Fokus städer/samhällen fokuserar på ökad trafiksäkerhet i städer och samhällen samt framkomlighet för kollektivtrafiken i starka stråk och till större målpunkter. Det innehåller störst satsningar på kollektivtrafik. Av vägsatsningarna prioriteras förbifarterna förbi Fin-spång och Kisa.

5.2. Betydande miljöpåverkan av alternativen

Klimat

Av de tre alternativen har Fokus stråk med sin kraftigt ökade budget för större vägåtgärder mest negativ påverkan på klimat, medan Fokus städer/samhällen innehåller mest satsningar på kollektivtrafik samt på åtgärder för trafiksäkerhet och cykel på kommunalt vägnät, vilket är de åtgärder som har störst potential att minska utsläppen från transportsektorn. Fokus spridda mindre åtgärder intar en mellanställning med färre åtgärder med tydligt negativ påverkan, men samtidigt också färre åtgärder med tydligt positiv påverkan på klimatet.

Hälsa

Vad gäller trafiksäkerhet är den största skillnaden mellan scenarierna vilka grupper som får ökad trafiksäkerhet, om det är bilister eller fotgängare och cyklister som gynnas mest, och om det är människor som rör sig inne i samhällena eller de som färdas på vägarna som får störst nytta. Två åtgärder som sticker ut med negativ påverkan på trafiksäkerheten enligt den samlade effektbedömningen är Riksväg 51 förbi Finspång samt Ny infart Linghem, där Ny infart Linghem ingår i samtliga scenarier men Riksväg 51 förbi Linghem enbart ingår i scenarierna Fokus Stråk och Fokus städer/samhällen. Åtgärden Riksväg 51 förbi Finspång innebär dock förbättrad trafiksäkerhet inne i Finspång. I scenariot Fokus städer/samhällen ingår också åtgärden Förbi Kisa, som bedöms bidra till förbättrad trafiksäkerhet inne i Kisa, även om trafiksäkerhetseffekten på totalen bedöms som försumbar.

Scenarierna skiljer sig också åt vad gäller hur mycket satsningar görs som gynnar aktiv mobilitet och därmed förknippade hälsovinster. Scenariot Fokus spridda mindre åtgärder innehåller lika mycket satsningar på gång och cykel som i nuvarande plan, vilket är mest av de tre scenarierna. Det innebär stora nyttor för hälsa både genom ökad aktiv mobilitet och ökad trafiksäkerhet för gående och cyklister. Scenariot Fokus stråk innebär att satsningarna på gång och cykel nästan halveras jämfört med nuvarande plan, vilket innebär missade nyttor för aktiv mobilitet och trafiksäkerhet för gående och cyklister. Scenariot Fokus städer/samhällen innebär lite mindre satsningar på gång och cykel än tidigare, men med betoning på statlig medfinansiering till kommunalt vägnät vilket innebär att satsningarna främst gynnar boende inne i städer och samhällen.

Vad gäller påverkan på buller och luftkvalitet bedöms det inte finnas några påtagliga skillnader mellan de olika scenarierna.

Landskap och naturresurser

När det gäller påverkan på landskap och naturresurser är det framförallt satsningarna på större vägåtgärder som skiljer de olika alternativen åt. Här sticker scenariot Fokus stråk ut negativt med tydligt mer medel för större vägåtgärder än i föregående plan. I detta scenario ingår de nya åtgärderna Riksväg 34 Säbyholm-Visselmyra och Riksväg 51 genom Finspång som båda innehåller utmaningar kopplat till naturresurser, landskap och kulturmiljö samt biologisk mångfald. Scenariot Fokus spridda mindre åtgärder innehåller i stället nästan dubbelt så mycket medel för trimningsåtgärder som i föregående plan och innebär också att förbifart Finspång stryks ur planen, vilket innebär att de negativa effekterna från utbyggda vägar begränsas och detta scenario innebär minst negativ påverkan på landskap och naturresurser av de tre scenarierna. Scenariot Fokus städer/samhällen innehåller lika mycket vägåtgärder som i föregående plan, men här ingår åtgärden Rv23/34 Förbifart Kisa i stället för Riksväg 34 Säbyholm-Visselmyra. Båda åtgärderna har dock en liknande negativ påverkan på landskap och kulturmiljö.

5.3. Sociala konsekvenser av alternativen

Generell tillgänglighet

När det gäller tillgänglighet generellt för medborgarnas resor och framförallt näringslivets transporter är det vägsatsningar som ökar framkomligheten som bidrar mest positivt, och därför har scenarierna Fokus spridda mindre åtgärder och Fokus stråk mest positiv påverkan på detta område. Värt att notera är dock att scenariot Fokus spridda mindre åtgärder genom att fokusera mer på trimningsåtgärder än utbyggnad skapar stora nyttor för tillgängligheten men med en betydligt mindre påverkan på klimat och miljö än scenariot Fokus Stråk. Scenariot Fokus städer och samhällen innehåller visserligen också relativt stora vägsatsningar, men förbifarterna förbi Finspång och Kisa skapar mest nytta lokalt och ger inga stora bidrag till varken medborgarnas resor eller näringslivets transporter.

Sammanhållning

För att analysera hur de olika scenarierna bidrar till sammanhållning mellan områden med olika socioekonomisk karaktär, stärker flerkärnigheten och bidrar till att koppla samman stad och landsbygd har åtgärderna analyserats geografiskt. Flera av de namngivna vägåtgärderna bidrar till att korta restiderna med bil och buss från glesare delar av Östergötland in mot Linköping och Norrköping och kan därmed sägas bidra både till sammanhållning mellan stad och landsbygd och mellan områden med olika socioekonomisk karaktär eftersom detta delvis överlappar. Flest åtgärder av denna typ finns i scenario Fokus stråk.

Skillnader i socioekonomisk karaktär kan dock också finnas i olika geografiska skalor. Det är tydligt när man zoomar in på Kisa och Finspång. I Kisa skär den nuvarande huvudleden rakt igenom staden och delar i stor utsträckning av det område som har stora socioekonomiska utmaningar från resten av staden, som klassas som socioekonomiskt blandad. Här kan förbifarten bidra till att minska genomfartsledens påverkan som barriär genom staden och därigenom binda samman områden med olika socioekonomi inom staden. I Finspång får förbifarten däremot inte denna typ av effekter eftersom den inte direkt påverkar det område i staden som har stora socioekonomiska utmaningar. Scenariot Fokus städer/samhällen där Förbifart Kisa ingår har därför en viss positiv påverkan på sammanhållningen lokalt, men inte samma bidrag till sammanhållning på regional nivå.

Åtgärder som kan bidra till att stärka flerkärnigheten kan dels vara åtgärder som bidrar till att utveckla kollektivtrafik samt trafiksäkerhet och cykel både inom och mellan städer och samhällen, men också förbifarter som stärker förutsättningarna för utveckling av lokalsamhället. Här bidrar scenariot Fokus städer/samhällen mest, men även Fokus spridda mindre åtgärder som innehåller mest satsningar på trafiksäkerhet och cykel av de tre scenarierna.

Tillgänglighet för olika grupper

Grupperna Barn och unga, Äldre och Funktionshindrade har överlag sämre möjligheter att resa med bil än andra. Det gäller också grupper med sämre socioekonomi, som har ett större beroende av kollektivtrafiken. De åtgärder som generellt bidrar mest till att skapa tillgänglighet för olika grupper är därför de som innebär satsningar på cykelinfrastruktur och trafiksäkerhetsåtgärder för gående och cyklister samt på kollektivtrafik. Även om man ser till skillnader i resmönster och värderingar mellan män och kvinnor blir det tydligt att kvinnors resmönster och värderingar på aggregerad nivå ger stöd för ökade satsningar på cykelinfrastruktur och trafiksäkerhetsåtgärder för gående och cyklister samt på kollektivtrafik. Det scenario som bidrar mest till tillgängligheten för olika grupper är därför i första hand Fokus städer/samhällen, som innehåller störst satsningar på kollektivtrafik och samtidigt relativt stora satsningar på cykelinfrastruktur och trafiksäkerhetsåtgärder för gående och cyklister. Det är också detta alternativ som med utgångspunkt i barnkonventionen i störst utsträckning kan anses bidra till barnens bästa.

6. Planförslaget

6.1. Fördelning av medel

En sammanställning av fördelningen av medel i planförslaget finns i Tabell 6-1 nedan. I de följande avsnitten ges först en motivering till vald inriktning, och därefter görs en genomgång av innehållet fördelat på respektive färdmedel.

Tabell 6-1 Planförslag 2026-2037

Objekt / pott	ÅR 1-3 (2026-2028)	ÅR 4-6 (2029-2031)	ÅR 7-12 (2032-2037)	SUMMA PLAN-PERIOD
Namngivna åtgärder (> 75 miljoner)				
Rv 35 etapp 3 (inkl bytespunkt)	200			200
Rv 51 genom Finspång	115	50		165
Rv 35 etapp 4 (ny)	30	223	400	653
Rv 34 Säbyholm-Visselmyra (inkl koll) (ny)		150	260	410
Ny infart Lingham	73			73
rv 23/34 Förbifart Kisa (ny)			180	180
GC längs väg 881 (inkl BP Ljunga)	61			61
GC Motala Vadstena (MF)	23			23
GC Skärblacka	30	23		53
Summa	509	456	860	1818
Mindre åtgärder i och till stråk (statligt vägnät)				
Enskilda Vägar	6	6	12	24
Cykel och TS oskyddade trafikanter	52	50	90	195
Kollektivtrafik inkl bytespunkter	30	25	40	85
Trimningsåtgärder statligt vägnät	92	93	164	349
Summa	203	164	286	660
Statlig medfinansiering kommunalt vägnät				
Kollektivtrafik	40	40	80	160
Resecentrum Linköping och Norrköping		30	70	100
Cykel och TS	20	20	40	80
Summa	60	90	190	340
Samfinansiering nationell plan				
Samfinansiering nationell plan	7		20	27
Summa	7			27
Summa Plan	779	710	1356	2845

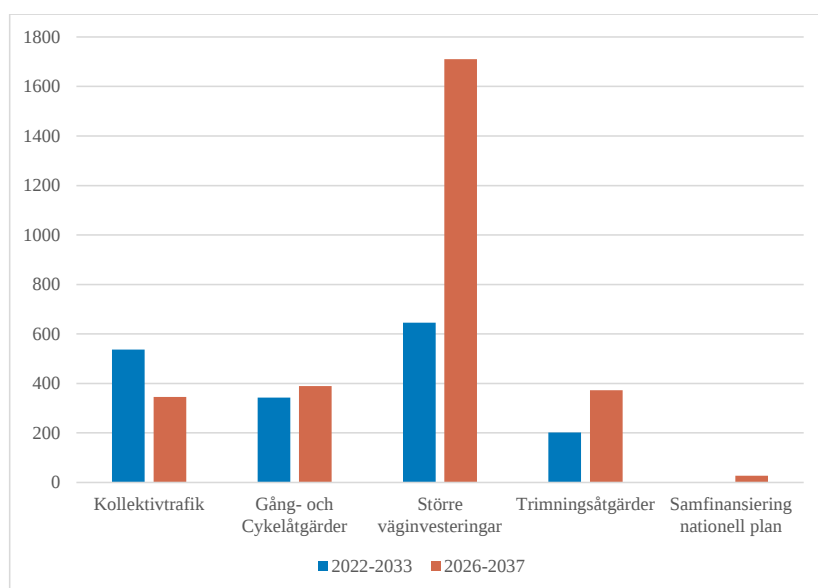
6.2. Motivering till vald inriktning

Planförslaget har tagits fram med ambitionen att stärka trafiksäkerhet, kollektivtrafik och pendling i viktiga inomregionala stråk, men också med utgångspunkten att den nya planen ska vara möjlig att genomföra på ett bra sätt. Det finns ett flertal vägåtgärder som är utredda sedan tidigare vilket innebär att genomförbarheten för dessa är hög. Erfarenheten från den nu gällande planen visar att medlen i pottorna inte har arbetats upp, med undantag för potten för statlig medfinansiering till cykel och trafiksäkerhet på kommunalt vägnät. För statlig medfinansiering till kommunalt vägnät beror det delvis på att kommunerna inte varit beredda att motfinansiera kollektivtrafikåtgärder i så stor utsträckning som skulle behövas för att medlen i pottorna skulle kunna omsättas under planperioden, men också delvis på en låg framdrift hos Trafikverket för mindre åtgärder på grund av att organisationen framförallt är riggad för att hantera större åtgärder. Erfarenheten från innevarande planperiod är också att de åtgärder för cykel och trafiksäkerhet som fått finansiering inom potten Statlig medfinansiering till kommunalt vägnät hållit en varierande kvalitet, och att en tydligare prioritering av ansökningar skulle behöva göras för att medlen ska användas effektivt. Vad gäller trimningsåtgärder på statligt vägnät handlar den bristande framdriften också om att det inte finns en tydlig struktur för att identifiera och utreda mindre åtgärder. Konsekvensen av detta är att en betydligt mindre andel av planramen i detta planförslag avsätts dels till pottor för kollektivtrafikåtgärder på både statligt och kommunalt vägnät, dels till statlig medfinansiering för åtgärder för cykel och trafiksäkerhet på kommunalt vägnät jämfört med tidigare. I stället avsätts en större del av planramen för namngivna större vägåtgärder. De större vägåtgärder som nu inkluderas i planförslaget innebär tillsammans att stråken Riksväg 35 blir färdigutbyggt, och att även britten på Riksväg 34 hanteras inom planperioden. Åtgärderna bidrar också till att förbättra kollektivtrafikens förutsättningar i dessa stråk.

Av de tre analyserade scenarierna är planförslaget mest likt alternativet Fokus stråk. De tre scenarierna utgick från en lägre planram än planförslaget, och de tillkommande medlen i planförslaget läggs dels på ytterligare namngivna åtgärder, dels på pottorna. Dock minskar potten för kollektivtrafikåtgärder på statligt vägnät jämfört med alternativet Fokus stråk. Medlen i länstransportplanen fördelas i linje med den rumsliga inriktningen i Rumslig Strategi för Östergötland så att platser förutsättningar i hela Östergötland, landsbygder, städer, tätorter och byar, beaktas genom satsningar på det mindre vägnätet, trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter samt åtgärder som ökar kollektivtrafikens framkomlighet till regionala målpunkter.

6.3. Förslagets innehåll och jämförelse med nollalternativet

Planförslaget innebär en stor förändring i hur medlen fördelas mellan olika typer av åtgärder jämfört med nu gällande plan, se Figur 6-1. Planramen har ökat med mer än en miljard jämfört med nu gällande plan, och hela denna ökning och lite till läggs på väginvesteringar.



Figur 6-1 Jämförelse mellan nu gällande plan och planförslag 2026-2037

Vägartgärder

Planförslaget innebär att anslagen till större väginvesteringar mer än fördubblas jämfört med föregående plan. Ökningen av medel till namngivna vägartgärder består dels av kostnadsökningar och förseningar i pågående projekt, dels av att nya åtgärder lagts till. Samtliga namngivna vägartgärder som fanns med i föregående plan och som ännu inte är byggda finansieras fullt ut i det nya planförslaget (Riksväg 51 genom Finspång, Riksväg 35 etapp 3 och 4) och därutöver tillkommer Riksväg 34 Säbyholm-Visselmyra samt Riksväg 23/34 Förbifart Kisa som nya objekt. Förbifart Kisa är dock inte fullt finansierad. Ny infart Lingham fanns med som en trimningsåtgärd i tidigare plan men läggs nu som en namngiven åtgärd med ökad budget.

Då mindre investeringar i vägnätet (så kallade trimningsåtgärder) också ökar påtagligt jämfört med föregående plan innebär det att allokeringen till väginvesteringar totalt ökar från ungefär hälften av planutrymmet till tre fjärdedelar.

Kollektivtrafikåtgärder

Andelen medel som anslås till investeringar för kollektivtrafik minskar från 31 procent i den gällande planen till 12 procent i planförslaget. Även om planramen totalt ökar innebär det också en minskning i absoluta tal. Minskningen i investeringar kopplade till kollektivtrafik består främst i att en större pott till tillgänglighetsanpassning i planens bort del tas bort och att några projekt längs statligt vägnät (kollektivkörfält i Linköping) är genomförda till 2026 samtidigt som få motsvarande nya investeringar ligger i planen framåt. Minskningen av potterna för kollektivtrafik innebär en anpassning till hur medel i potterna upparbetats under de senaste fyra åren. Att mindre medel upparbetats än som satts av handlar bland annat om att kommunerna inte varit beredda att medfinansiera åtgärder som t.ex. tillgänglighetsanpassning av hållplatser. Ytterligare en kollektivtrafiksatsning, Åby station, finns dock med i området Samfinansiering nationell plan.

Även om det finns goda förklaringar till varför medlen för kollektivtrafikåtgärder minskar kraftigt i planförslaget innebär det en tydlig omfördelning av medel jämfört med tidigare inriktning. Om vi i nollalternativet antar att de medel som avsatts för potterna för de återstående åtta åren av den nu gällande planen skulle investeras i enlighet med prioriteringarna i den gällande planen innebär det att betydligt mer medel skulle investeras i kollektivtrafiksatsningar än vad som blir fallet för planförslagets kommande 12 år. Planförslaget innebär alltså en minskning i anslag till kollektivtrafiksatsningar inte bara jämfört med föregående plan som helhet, utan också jämfört med nollalternativet, det vill säga vad som kan antas hända om en ny plan inte skulle antas. Samtidigt är det osannolikt att medlen avsatta för kollektivtrafikåtgärder i potten för statlig medfinansiering till kommunalt vägnät i praktiken skulle investeras fullt ut även om den nu gällande planen skulle implementeras i sin helhet, eftersom det förutsätter 50% medfinansiering från kommunerna och det har visat sig vara begränsat intresse hos kommunerna att medfinansiera denna typ av åtgärder. Skillnaden mot nollalternativet blir därför i praktiken mindre.

Gång och cykel

Medlen som avsätts till gång och cykel ökar i absoluta tal men minskar tydligt i andel jämfört med föregående plan, från 19 till knappt 14 procent. Gällande cykel sker det en viss överflyttning från statlig medfinansiering till åtgärder på statligt vägnät, där finansieringsgraden samtidigt ökar från 50 till 100 procent för åtgärder som är prioriterade i den regionala cykelstrategin. Samma sak gäller för passager för oskyddade trafikanter. I planen ligger också sedan tidigare två namngivna cykelåtgärder, Väg 881 Djurövägen och Väg 215 genom Skärblacka. Anslagen till statlig medfinansiering för cykel och trafiksäkerhet på kommunalt vägnät minskar inte bara jämfört med föregående plan som helhet, utan också jämfört med nollalternativet. Potten för statlig medfinansiering för cykel och trafiksäkerhet på kommunalt vägnät har varit välsökt under innevarande planperiod. Regionens motivering till att trots detta minska potten är att man önskar prioritera hårdare mellan åtgärderna som får finansiering än vad som sker idag.

7. Miljöpåverkan av planförslaget

Bedömningen av hur respektive namngiven åtgärd och åtgärdsområde påverkar de olika hållbarhetsaspekterna finns sammanställt i bedömningsmatrisen i Bilaga 1. I detta kapitel beskrivs planens viktigaste påverkan på respektive miljöaspekt. En sammanställning görs också av planens påverkan på relevanta miljömål. Planens påverkan på de sociala aspekterna beskrivs i kapitel 8.

7.1. Påverkan på klimat

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

För att planen ska ha potential att bidra till minskad klimatpåverkan i enlighet med det nationella målet har valet av åtgärder stor betydelse. Som framgår av bedömningsmatrisen i Bilaga 1 har större vägåtgärder generellt mest negativ påverkan på klimatet, både från trafiken och byggskedet, och satsningar på ökad kapacitet för bil- och lastbilstrafik går sällan att motivera i ett framtida hållbart transportsystem.

Varje investering i infrastrukturen är en del av en större helhet, och det går därför inte att enbart titta på hur trafiken påverkas av en enskild åtgärd, utan hur åtgärderna tillsammans påverkar förutsättningarna för trafiken. Medan investeringar i utbyggd vägkapacitet stimulerar ökad biltrafik, bidrar satsningar på kollektivtrafik, gång och cykel till att skapa ett transporteffektivt samhälle där vägtrafiken kan minska.

Även om bilflottan elektrifieras på längre sikt kommer det att dröja innan de fossila drivmedlen fasats ut. Trafikverkets kalkyler av klimatpåverkan i SEB:arna baseras på en basprognos där klimatmålet till 2045 uppnås genom att andelen fossilfria drivmedel successivt höjs fram till 2045 samtidigt som elektrifieringstakten ökar. Detta antagande bygger dock på att reduktionsplikten successivt höjs och att andelen elfordon successivt ökar. Som konstaterades i nulägesbeskrivningen visar preliminära data att koldioxidutsläppen från transportsektorn ökade under 2024 då reduktionsplikten pausades. Så länge fordonsflottan inte är fossilfri bidrar alltså minskad trafik direkt till minskade koldioxidutsläpp, men även i ett längre perspektiv där vägtrafiken på sikt kan antas bli helt fossilfri kommer ett minskat behov av energi för transporter i ett systemperspektiv kunna bidra till minskade utsläpp, eftersom det tillgängliggör fossilfri energi för andra ändamål.

Åtgärder som stärker förutsättningarna att resa med kollektivtrafik har potential att flytta över resor från bil till hållbara färdmedel och därmed minska klimatutsläppen, likaså satsningar på cykelinfrastruktur i områden med stora resandeströmmar. Trimningsåtgärder har

generellt en mindre påverkan från byggskedet än större åtgärder och i den mån satsningarna görs på cykel och kollektivtrafik kan de bidra till att skapa ett mer transporteffektivt samhälle, vilket kan ha stor betydelse för transportsystemets klimatomställning. Den största delen av satsningarna på trimningsåtgärder på statligt vägnät görs dock på mindre vägåtgärder, och även om dessa åtgärder har stor betoning på trafiksäkerhet och kan passa in i ett transporteffektivt samhälle bidrar de inte till omställningen av transportsystemet på längre sikt.

Jämfört med nollalternativet innebär planen att ytterligare två namngivna vägåtgärder finansieras, Riksväg 34 Säbyholm-Visselmyra samt Riksväg 23/34 Förbifart Kisa. Därtill kommer fullfinansiering av Riksväg 35 etapp 4 samt Ny infart Lingham.

Satsningarna på cykel och kollektivtrafik i planen har viss potential att bidra till utsläppsminskningar, men dessa utsläppsminskningar är långt ifrån tillräckliga för att kunna kompensera för utsläppen som genereras från byggskedet och från den ökade biltrafik som satsningarna på vägåtgärder ger upphov till. Jämfört med nollalternativet innebär planen begränsade öknings av de medel som avsätts till cykel och en minskning av medlen som satsas på kollektivtrafik vilket innebär att planen bidrar till att öka biltrafikens relativa attraktivitet.

7.2. Påverkan på hälsa

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

De större vägåtgärder som ligger i planen sedan tidigare innebär att antalet personer som utsätts för bullernivåer högre än 55 dB(A) minskar eller hålls konstant, genom att befintliga vägar avlastas eller att det i samband med nya åtgärder som leder till ökat buller genomförs bullerskyddsåtgärder, och detta gäller även för de tillkommande åtgärderna. Även åtgärder som bidrar till att flytta över resor från bil till kollektivtrafik och cykel inne i städer och samhällen kan bidra till minskat buller. Även om satsningarna på kollektivtrafik och cykel minskar jämfört med nollalternativet bedöms planförslaget ha en svagt positiv effekt på buller.

Byggnation av nya cykelvägar, gång- och cykelpassager samt trafiksäkerhetshöjande åtgärder på det mindre vägnätet kan bidra till att fler väljer aktiva transportmedel. Även satsningar på kollektivtrafiken leder till ökat aktivt resande genom att anslutningsresor sker med gång och cykel. Satsningarna på gång, cykel och kollektivtrafik i planen har därför potential att bidra till ökad fysisk aktivitet. Många av de namngivna större vägåtgärderna innehåller också satsningar på bytespunkter för kollektivtrafiken och utbyggnad av cykelvägar och gång- och cykelpassager, men i relation till hur mycket medel som satsas på att förbättra förutsättningarna för att köra bil ökar inte den relativa attraktiviteten för hållbara resor och vägåtgärderna kan därför inte antas leda till ett ökat aktivt resande. Även om anslagen till kollektivtrafik minskar jämfört med nollalternativet ökar ändå anslagen till cykelåtgärder i

absoluta tal, och jämfört med nollalternativet kan planförslaget totalt sett antas ha en svagt positiv effekt på fysisk aktivitet i transportsystemet.

Större vägåtgärder utformas idag för att bidra till ökad trafiksäkerhet för motortrafikfordon, men trots detta ingår i planförslaget två namngivna vägåtgärder som i den samlade effektbedömningen bedöms leda till försämrad trafiksäkerhet: Riksväg 51 genom Finspång samt Ny infart Linghem. Antalet omkomna och skadade i trafiken har inte minskat i Östergötland under de senaste decennierna på samma tydliga sätt som i resten av Sverige. Även om de flesta dödsolyckorna involverar personbilar är det gående och cyklister som står för den största andelen måttligt och allvarligt skadade i trafikolyckor. Satsningar på ökad trafiksäkerhet för dessa grupper kan också bidra till ökat hållbart resande. I planförslaget görs en ökad satsning på cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder på statligt vägnät jämfört med nollalternativet vilket är positivt för trafiksäkerheten. De flesta cyklister och fotgängare rör sig dock inne i städer och samhällen, och planförslagets minskade satsningar på medfinansiering till cykelåtgärder och trafiksäkerhetsåtgärder på kommunalt vägnät jämfört med nollalternativet innebär ett negativt bidrag till trafiksäkerheten för gående och cyklister. Totalt sett bedöms planen ändå bidra svagt positivt till ökad trafiksäkerhet, men främst för bilister.

Vad gäller Luft har flera av de namngivna vägåtgärderna en negativ påverkan eftersom de leder till ökad trafik, men förbifarterna förbi Finspång och Kisa kan bidra till att människor inne i tätorten blir mindre utsatta för luftföroreningar. Minskade anslag till kollektivtrafikåtgärder och cykelåtgärder med potential att bidra till överflyttning från bil till hållbara färdmedel i städer innebär att planens potential att bidra till bättre luftkvalitet minskar jämfört med nollalternativet. Totalt sett bedöms planen få en neutral påverkan på miljöaspekten Frisk luft.

7.3. Påverkan på landskap och naturresurser

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

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

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

Vad gäller påverkan på landskap och kulturmiljö innebär samtliga namngivna vägåtgärder i planen en negativ eller mycket negativ påverkan. Inte minst gäller detta förbifarterna förbi Finspång och Kisa som innebär nya vägdragningar som skapar barriärer i landskapet. Särskilt Riksväg 51 genom Finspång har en negativ påverkan där man tar tidigare orörd skogs- och åkermark i anspråk. I området finns också åtta identifierade kulturmiljölämningar som kan komma att påverkas negativt av vägen.

Den biologiska mångfalden riskerar enligt de samlade effektbedömningarna att påverkas negativt av flera av de större namngivna vägåtgärderna. Det gäller både åtgärder i nollalternativet och tillkommande åtgärder i planförslaget. Även om åtgärder i form av viltstängsel och faunapassager ingår i vissa av åtgärderna kan detta inte fullt ut kompensera för den negativa påverkan av att livsmiljöer störs eller förstörs. Även här har Riksväg 51 genom Finspång en tydligt negativ påverkan då det i området som berörs av vägen finns flera utpekade områden med rödlistade arter och ädellövträd. För de mindre åtgärderna går det inte att fullt ut bedöma påverkan i detta skede eftersom det inte är klart vilka åtgärder som kommer att genomföras, men påverkan på biologisk mångfald från de mindre åtgärderna är sannolikt begränsad. Som konstaterades i nulägesbeskrivningen är biologisk mångfald resultatet av en funktionalitet där många olika delar bidrar till helheten. Bedömningen av varje enskild infrastrukturåtgärds specifika och begränsade påverkan på biologisk mångfald blir därför inte en rättvisande bild av påverkan på helheten, utan över tid blir det sammantagna resultatet att den biologiska mångfalden utarmas mer och mer. Det är ju inte heller bara infrastrukturåtgärder som påverkar den biologiska mångfalden, utan många olika aktiviteter i samhället påverkar förutsättningarna negativt, samtidigt som otillräckliga ansträngningar görs för att stärka förutsättningarna för den biologiska mångfalden och kompensera för den negativa påverkan. Ingen aktivitet kan enskilt anses vara avgörande, men sammantaget har resultatet blivit massutrotning och kraftig utarmning av biologisk mångfald, som fortgår. Därtill kommer klimatförändringarna, som också sätter de naturliga ekosystemen under stor press. Sammantaget bedöms planen påverka den biologiska mångfalden negativt, både som helhet och i jämförelse med nollalternativet.

7.4. Bedömning av målpuppfyllelse

Nationella miljökvalitetsmål

Planförslaget går överlag i negativ riktning avseende de nationella miljökvalitetsmål som är relevanta för miljöbedömningen. För God bebyggd miljö går planen i positiv riktning avseende påverkan på hälsa men i negativ riktning avseende påverkan på landskap och naturresurser. För Frisk luft bedöms planen ha en neutral påverkan. Planen har övervägande negativ inverkan på målen Begränsad klimatpåverkan, Bara naturlig försurning, Ingen övergödning, Levande sjöar och vattendrag, Ett rikt odlingslandskap, Levande skogar samt Rikt växt- och djurliv, se Tabell 7-1.

Tabell 7-1. Bedömning av planförslagets bidrag mot de nationella miljö kvalitetsmål som är relevanta för miljöbedömningen.

Mål	Bedömning	Kommentar
Begränsad klimatpåverkan		I princip samtliga åtgärder har någon negativ inverkan på klimat under byggande, drift och underhåll. Störst negativ inverkan på målet om begränsad klimatpåverkan har de större vägätgärdena som ökar bilens konkurrenskraft och leder till ökad vägtrafik. Planförslaget innehåller vissa satsningar på kollektivtrafik och cykel som på sikt kan få en positiv påverkan genom minskad biltrafik, men dessa satsningar har fått minskat utrymme jämfört med i nollalternativet och är tillsammans långt ifrån tillräckliga för att motverka den ökade biltrafiken som blir resultatet av planens satsningar på vägtrafik. Sammantaget motverkar planen möjligheterna att nå klimatmålet.
God bebyggd miljö	 	Planen har överlag en svagt positiv påverkan vad gäller hälsa kopplat till bullernivåer, fysisk aktivitet och tillgänglighet. Vad gäller påverkan på landskap och naturresurser, som också har betydelse för bedömning av måluppfyllelse, bedöms påverkan av de större vägätgärdena bli negativ.
Frisk luft		De namngivna vägätgärdena leder överlag till ökad trafik och ökade utsläpp, men de två förbifarterna innebär samtidigt att något färre människor exponeras för luftföroreningar. Planen bedöms sammantaget ge ett neutralt bidrag till miljömålet Frisk luft.
Bara naturlig försurning		Planens tonvikt på nya vägar som bidrar till ökad trafik och därmed ökade utsläpp innebär att planen påverkar måluppfyllelsen negativt.
Ingen övergödning		Planens tonvikt på nya vägar som bidrar till ökad trafik och därmed ökade utsläpp innebär att planen påverkar måluppfyllelsen negativt.
Levande sjöar och vattendrag		Flera av de namngivna större vägätgärdena har en negativ påverkan på vatten.
Ett rikt odlingslandskap		Flera av de större vägätgärdena ger vid utbyggnad negativ effekt för landskap och naturresurser och planen bedöms sammantaget ha en negativ påverkan.
Levande skogar		

Ett rikt växt- och djurliv		Sammanvägd negativ påverkan på grund av ökade intrång, störning och barriärer från större vätgårdar.
----------------------------	---	--

Etappmål trafiksäkerhet

Planförslaget går i svagt positiv riktning avseende etappmålet inom trafiksäkerhet avseende antal omkomna och svårt skadade i trafiken, se Tabell 7-2.

Tabell 7-2. Bedömning av planförslagets bidrag mot etappmålet inom trafiksäkerhet.

Mål	Bedömning	Kommentar
Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.		Planförslaget bedöms bidra svagt positivt vad gäller antalet dödade och allvarligt skadade. Trafiksäkerhet är idag en integrerad del av infrastrukturplaneringen och många åtgärder i planen bidrar till trafiksäkerhet antingen för skyddade eller oskyddade trafikanter. Majoriteten av de större vätgårdarna har en positiv påverkan på trafiksäkerheten på vägarna, dock med undantag för åtgärden Väg 51 Förbi Fin-spång där ökat trafikarbete, högre hastighet och nya korsningar medför fler olyckor. Även åtgärden Ny infart Lingham väntas ha en negativ påverkan på trafiksäkerheten. Den minskade satsningen på trafiksäkerhets- och cykelåtgärder på kommunalt vägnät minskar planens möjliga bidrag till förbättrad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. Däremot bidrar åtgärder inom cykel och trafiksäkerhet på statligt vägnät till trafiksäkerhetsvinster, både för skyddade och oskyddade trafikanter.

8. Sociala konsekvenser av planförslaget

8.1. Generell tillgänglighet

När det gäller tillgänglighet generellt för medborgarnas resor och framförallt näringslivets transporter är det vägsatsningar som ökar framkomligheten som bidrar mest positivt, och därför har planförslaget med dess stora satsningar på namngivna väginvesteringar en positiv påverkan på detta område. Åtgärden Ny infart Linghem bedöms dock påverka både medborgarnas resor och näringslivets transporter negativt, och Riksväg 23/34 Förbifart Kisa bedöms i den samlade effektbedömningen ge en negativ påverkan på medborgarnas resor på grund av att högre hastigheter och längre resväg leder till ökade reskostnader. Även förbifarten förbi Finspång skapar mest nytta lokalt och ger bara ett begränsat bidrag till näringslivets transporter.

Medborgarnas resor sker dock inte alltid med bil, och satsningar på kollektivtrafik och cykel kan potentiellt också skapa stora tillgänglighetsnyttor som inte realiseras i planförslaget. En diskussion om vilka grupper som gynnas av olika typer av åtgärder förs i avsnitt 8.3.

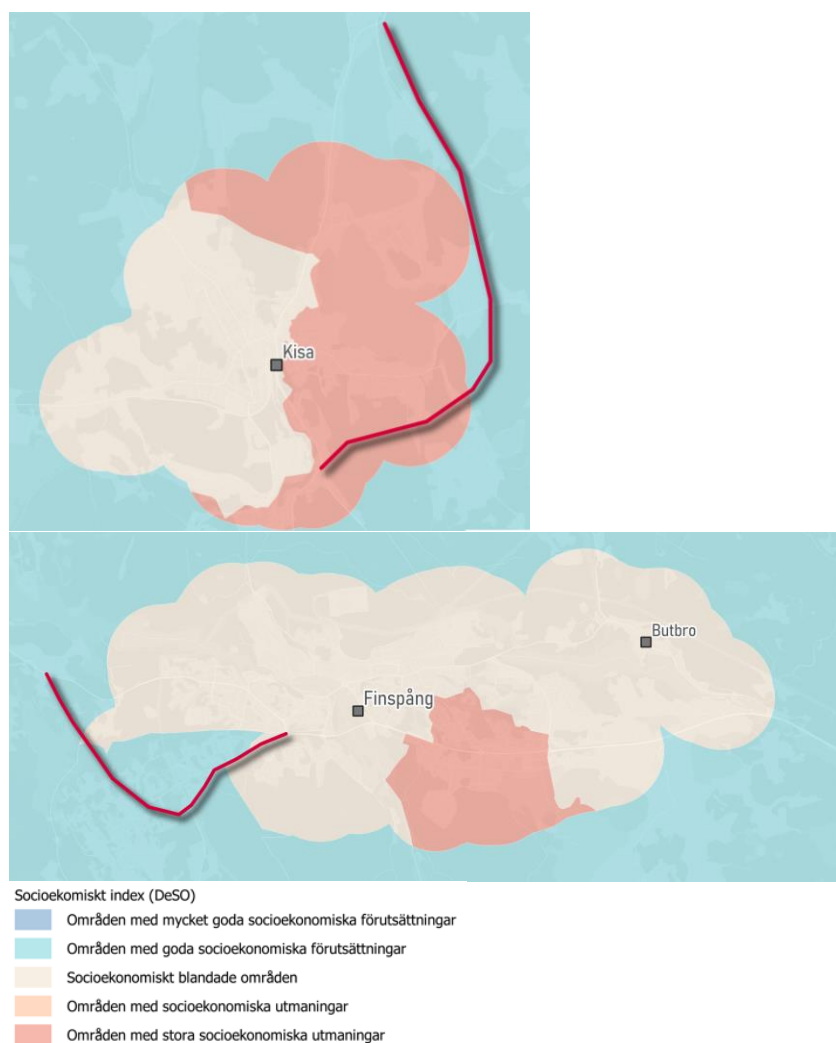
8.2. Sammanhållning

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

Flera av de namngivna vägåtgärderna som ingår i planförslaget bidrar till att korta restiderna med bil och buss från glesare delar av Östergötland in mot Linköping och Norrköping och kan därmed sägas bidra både till sammanhållning mellan stad och landsbygd och mellan områden med olika socioekonomisk karaktär eftersom detta delvis överlappar. Det gäller Riksväg 35 etapp 3 och 4 samt Riksväg 34 Säbyholm-Visselmyra. Värt att notera är dock att inga åtgärder i planen bidrar till att korta restiderna från Österbymo och Kisa in mot Linköping, trots att dessa orter i nulägesanalysen pekades ut som dubbelt utsatta med både socioekonomisk utsatthet och låg tillgänglighet.

Skillnader i socioekonomisk karaktär kan dock också finnas i olika geografiska skalor. Det är tydligt när man zoomar in på Kisa och Finspång, se Figur 8-1. I Kisa skär den nuvarande huvudleden rakt igenom staden och delar i stor utsträckning av det område som har stora socioekonomiska utmaningar från resten av staden, som klassas som socioekonomiskt blandad. Här kan förbifarten bidra till att minska genomfartsledens påverkan som barriär genom staden och därigenom binda samman områden med olika socioekonomi inom staden. I

Finspång får förbifarten däremot inte denna typ av effekter eftersom den inte direkt påverkar det område i staden som har stora socioekonomiska utmaningar.



Figur 8-1 Socioekonomiskt index på DeSO-nivå för Kisa och Finspång samt de föreslagna förbifarterna

Åtgärder som kan bidra till att stärka flerkärnigheten kan dels vara åtgärder som bidrar till att utveckla lokalsamhällen, dels som bidrar till att stärka möjligheterna att resa kollektivt mellan orter för att öka tillgängligheten för alla. I planförslaget bidrar förbifarterna förbi

Finspång och Kisa till att stärka förutsättningarna för utveckling av lokalsamhället genom att minska trafiken inne i samhällena. Även satsningarna på trafiksäkerhet och cykel på statligt vägnät har potential att bidra positivt, medan de minskade satsningarna på kollektivtrafik på både statligt och kommunalt vägnät samt på statlig medfinansiering för cykel och trafiksäkerhet på kommunalt vägnät jämfört med nollalternativet påverkar förutsättningarna till ortsutveckling och flerkärnighet negativt.

8.3. Tillgänglighet för olika grupper

Grupperna Barn och unga, Äldre och Funktionshindrade har överlag sämre möjligheter att resa med bil än andra. Det gäller också grupper med sämre socioekonomi, som har ett större beroende av kollektivtrafiken. De åtgärder som generellt bidrar mest till att skapa tillgänglighet för olika grupper är därför de som innebär satsningar på cykelinfrastruktur och trafiksäkerhetsåtgärder för gående och cyklister samt på kollektivtrafik. Även om man ser till skillnader i resmönster och värderingar mellan män och kvinnor blir det tydligt att kvinnors resmönster och värderingar på aggregerad nivå ger stöd för ökade satsningar på cykelinfrastruktur och trafiksäkerhetsåtgärder för gående och cyklister samt på kollektivtrafik.

Jämfört med nollalternativet innebär planens stora fokus på större namngivna vägåtgärder och minskade anslag till kollektivtrafik, kommunal cykelinfrastruktur och trafiksäkerhetsåtgärder för gående och cyklister att förutsättningarna att resa självständigt för människor som av olika anledningar inte har möjlighet att köra bil försämrats påtagligt. Det gäller inte minst personer med funktionsnedsättning, då en stor del av neddragningen av anslagen till kollektivtrafikåtgärder rör en pott som i den tidigare planen öronmärkts till tillgänglighetsanpassning av hållplatser på kommunalt vägnät. De minskade anslagen till cykel och trafiksäkerhetsåtgärder på kommunal infrastruktur kan inte heller sägas bidra till barnens bästa enligt Barnkonventionen.

9. Slutsatser och medskick

9.1. Planens påverkan på hållbarhetsaspekterna

I denna hållbarhetskonsekvensbedömning har den regionala infrastrukturplanens påverkan på miljö och social hållbarhet bedömts. Påverkan har bedömts i relation till ett nollalternativ som innebär att den nu gällande planen implementeras i sin helhet. Den samlade bedömningen är att planförslaget i jämförelse med nollalternativet har en genomgående negativ påverkan på miljöaspekterna, vilket beror på planens stora fokus ny- och ombyggnation av vägar med minskade anslag till satsningar på kollektivtrafiken. Planförslaget har en positiv påverkan på en del av de sociala hållbarhetsaspekterna, men jämfört med nollalternativet innebär planförslagets minskade satsningar på kollektivtrafik ett minskat bidrag till tillgänglighet för grupper som barn och unga, äldre, funktionshindrade och personer med sämre socioekonomi.

Infrastrukturplanen som helhet bedöms sammantaget bidra i viss utsträckning till uppfyllelse av miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö (avseende buller, trafiksäkerhet och aktivt resande). För Frisk luft har planen en neutral påverkan. Planen har övervägande negativ inverkan på målen Begränsad klimatpåverkan, Bara naturlig försurning, Ingen övergödning, Levande sjöar och vattendrag, Ett rikt odlingslandskap, Levande skogar samt Rikt växt- och djurliv. Planförslaget går i positiv riktning avseende etappmålet inom trafiksäkerhet avseende antal omkomna och svårt skadade i trafiken

9.2. Hållbarhetsintegrering i framtagandet av planen

Ambitionen med hållbarhetsbedömningen har varit att integrera hållbarhetsaspekterna genom hela framtagandet av planen, så att hållbarhetsbedömningen inte enbart blir en konsekvensanalys av ett färdigt planförslag utan möjlighet att påverka planens innehåll. Detta har skett bland annat genom att en hållbarhetsbedömning gjorts av flera olika planalternativ i ett tidigt skede och presenterats för politiken. Samtidigt är det tveksamt om resultaten från hållbarhetsbedömningen haft någon större inverkan på valet av åtgärder, då det slutliga förslaget till sammansättning av planen har mer negativ påverkan på hållbarhetsaspekterna än något av de analyserade planalternativen.

Ett motiv till att minska satsningarna på pottarna för statlig medfinansiering till cykel och kollektivtrafik i vald inriktning är att det varit svårt att arbeta upp medlen i pottarna under innevarande planperiod, dels för att kommunerna inte varit beredda att gå in med motsvarande medfinansiering, dels för att Trafikverkets organisation främst är anpassad för att genomföra större namngivna åtgärder och genomförandet av pottåtgärder därför går betydligt långsammare. Det är svårt att ifrågasätta att detta verkligen hindrat genomförandet av

intentionerna i den gällande planen. Samtidigt är infrastrukturplanen ett av de viktigaste verktygen regionen har för att styra utvecklingen av transportsystemet, och att inte försöka använda planen för att påverka prioriteringarna även hos kommunerna och Trafikverket är en förlorad möjlighet att bidra till ett hållbart transportsystem.

9.3. Uppföljning av hållbarhetsaspekter

Av åtgärderna i länsplanen är det nya vägojekt som ger störst negativ inverkan på miljön. I många fall ingår kompensatoriska åtgärder redan i objektet, som t ex bullerskydd, viltpassager etc. I bedömningarna av objekten är sådana planerade kompensationsåtgärder inkluderade och det är viktigt att dessa kompensatoriska åtgärder genomförs i tillräcklig omfattning. I flera fall konstateras i de samlade effektbedömningarna att påverkan på exempelvis vatten inte gått att bedöma, och det är därför också viktigt att fortsätta utreda åtgärdernas påverkan på naturmiljön och vidta kompensatoriska åtgärder i den mån detta behövs.

Det är också i genomförandeskedet och den konkreta utformningen som mycket av åtgärdernas påverkan på de sociala hållbarhetsaspekterna uppstår, till exempel kopplat till framkomlighet för personer med funktionshinder. Även bidraget till aktivt resande, barns och ungas möjligheter till en självständig mobilitet samt trafiksäkerhet för fotgängare och cyklister avgörs i stor utsträckning av hur åtgärder utformas, både i anläggandet av nya gång- och cykelvägar och i utformningen av större vägutgångar. Här är det till exempel viktigt att bevaka att åtgärdernas utformning bidrar till gena och smidiga cykelresor, och att undvika att åtgärderna får till följd att cyklister leds på omvägar runt stora trafikplatser, med minskad attraktivitet och ökade trafiksäkerhetsrisker som följd.

10. Referenslista

Berg, J., m.fl. (2019). *Hur kan kollektivtrafiken bidra till tillgänglighet och social rättvisa? En studie av mobilitetsstrategier i socialt utsatta områden*. K2 Outreach 2019:2.

Boschmann, E., & Brady, S. (2013). *Travel behaviors, sustainable mobility, and transit oriented developments: A travel counts analysis of older adults in the Denver, Colorado metropolitan area*. Journal of Transport Geography, 33, 1–11.
<https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2013.09.001>

Boverket (2022). *Mobilitet för ett aktivt vardagsliv*. Tillgänglig via Boverkets webbplats: <https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/stadsutveckling/halsa-forst/aktiv-mobilitet/> (Hämtad 2025-03-27)

Diskrimineringslagen (2008:567). Diskrimineringsombudsmannen. Tillgänglig via DO:s webbplats: <https://www.do.se/lag-och-ratt/diskrimineringslagen/>

Elldér, E., Vilhelmson, B., & Thulin, E. (2023). *Is a car necessary for active aging? Relationships between aging, car use, and time spent on activities that sustain health and well-being*. Department of Economy and Society, University of Gothenburg, Sweden.

Folkhälsomyndigheten (2025, a). *Tvärpolitiska områden som berör folkhälsa*. Tillgänglig via Folkhälsomyndighetens webbplats: <https://www.folkhalsomyndigheten.se/om-folkhalsa-och-folkhalsoarbete/tema-folkhalsa/vad-styr-folkhalsopolitiken/tvarpolitiska-omraden/>

Folkhälsomyndigheten (2025, b). *Nationella folkhälsomål och målområden*. Tillgänglig via Folkhälsomyndighetens webbplats: <https://www.folkhalsomyndigheten.se/en-god-och-jamlik-halsa-pa-alla-nivaer/tema-folkhalsa-lokalt-och-regionalt-stod/vad-styr-folkhalsopolitiken/nationella-mal-och-malomraden/>

Folkhälsomyndigheten (2025, c). *Vägledning om buller och höga ljudnivåer*. Hämtad 2025-03-04; tillgänglig via Folkhälsomyndighetens webbplats: <https://www.folkhalsomyndigheten.se/livsvillkor-levnadsvanor/miljohalsa-och-halsoskydd/halsoskydd/buller/>

Förordning om länsplaner för regional transportinfrastruktur (1997:263), 1997:263. Tillgänglig via Riksdagens webbplats: https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-1997263-om-lansplaner-for-regional_sfs-1997-263

IPCC (2023). *Climate Change 2023: Synthesis Report – Summary for Policymakers*. Tillgänglig via IPCC:s webbplats: https://www.ipcc.ch/report/ar6/syr/downloads/report/IPCC_AR6_SYR_SPM.pdf

Karlström, S., & Jonason, D. (2019). *Utmaningar för omställningen till hälsosam hållbar mobilitet – behovet av ett missionsorienterat arbetssätt*. Vinnovareport 2019:09 (ISBN: 978-91-87537-88-2). Tillgänglig via Vinnovas webbplats: <https://www.vinnova.se/contentassets/c9b6efdd5a0d4166b61d40bd0ebc970d/utmaningar-for-omstallningen-till-halsosam-mobilitet--behovet-av-ett-missionsorienterat-arbetssatt-vr19-09.pdf?cb=20191216084341>

Kollektivtrafikbarometern (2024). *Årsrapport 2024*.

Lindqvist, A-K., & Rutberg, S. *Cykelväg till skolan kan vara vägen till framgång*. Skolledaren, 2019, nr 3. Tillgänglig via Skolledarnas webbplats: <https://www.skolledarna.se/Skolledaren/Artikellarkiv/2019/cykelvag-till-skolan-kan-vara-vagen-till-framgang/>

Länsstyrelsen Östergötland (2023). *Energi- och klimatstrategi för Östergötland – år 2024 till 2027*. Tillgänglig via Länsstyrelsen Östergötlands webbplats: <https://www.lansstyrelsen.se/ostergotland/om-oss/vara-tjanster/publikationer/2023/energi-och-klimatstrategi-for-ostergotland---ar-2024-till-2027.html>

Miljöbalken (1998:808), 1998:808. Tillgänglig via Riksdagens webbplats: https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/miljobalk-1998808_sfs-1998-808

Niska, A., m.fl. (2017). *Cykling bland barn och unga: en kunskapssammanställning*. VTI Rapport 958.

Polk, M. (2003). *Are women potentially more accommodating than men to a sustainable transport system in Sweden?* Transportation Research Part D: Transport and Environment, 8(2), 75–95. [https://doi.org/10.1016/S1361-9209\(02\)00034-2](https://doi.org/10.1016/S1361-9209(02)00034-2)

Proposition 2004/05:150: Svenska miljömål – ett gemensamt uppdrag, 2004/05:150. Tillgänglig via Riksdagens webbplats: https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/proposition/svenska-miljomal-ett-gemensamt-uppdrag_gs03150d2/

Regeringskansliet (u.å., a). *Agenda 2030 för hållbar utveckling*. Tillgänglig via Regeringskansliets webbplats: <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/globala-malen-och-agenda-2030/>

Regeringskansliet (u.å., b). *Mål för transportpolitiken*. Tillgänglig via Regeringskansliets webbplats: <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/>

Regeringskansliet (u.å., c). *Mål för funktionshinderspolitiken*. Tillgänglig via Regeringskansliets webbplats: <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/funktionshinder/mal-for-funktionshinderspolitiken/>

Regeringskansliet (2016). *Mål för jämställdhet*. Tillgänglig via Regeringskansliets webbplats: <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/jamstalldhet/mal-for-jamstalldhet/>

Region Kronoberg (2018). *Social konsekvensanalys i regional transportplanering – verktyg för att inkludera sociala aspekter*. Tillgänglig via Region Kronobergs webbplats: <https://www.regionkronoberg.se/contentassets/82e2a25c02d440d6bc0580a7cd8a104d/ska-i-regional-transportplanering.pdf>

Region Östergötland (u.å.). *Jordbruksmark i Östergötland*. Tillgänglig via Region Östergötlands webbplats: <https://storymaps.arcgis.com/stories/7a9eec0a85944d3fb3859ea1696caf20>

Region Östergötland (2020). *Regionalt trafikförsörjningsprogram för Östergötland 2030*.

Region Östergötland (2022). *Rumslig strategi för Östergötland*. Tillgänglig via Region Östergötlands webbplats: https://utveckling.regionostergotland.se/download/18.3fa0e2a19347d264fc4aec/1733238528582/REOS_0033_Rumslig_strategi.pdf

Region Östergötland (2023). *Resvaneundersökning Region Östergötland 2023*.

Region Östergötland (2024, a). *Regional cykelstrategi för Östergötland*.

Region Östergötland (2024, b). *Regional cykelplan*.

Region Östergötland (2025). *Utvecklingsstrategi för Östergötland*. Tillgänglig via Region Östergötlands webbplats: <https://utveckling.regionostergotland.se/ru/dokument/regional-utvecklingsstrategi-for-ostergotland>

Rosqvist, L. S., Hiselius, L. W., & Kronsell, A. (2024). *The potential in moving mobility planning towards a feminine mobility concept*. *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*, 26, 101168.

Savolainen, E., Lindqvist, A-K., Mikaelsson, K., Nyberg, L., & Rutberg, S. (2024). *Promoting Children's Active School Transportation – An international scoping*

review of psychosocial factors. *Systematic Reviews*, 13(47).

<https://doi.org/10.1186/s13643-023-02414-y>

SCB (2024). *Statistikdatabasen: Folkmängd i riket, län och kommuner*.

SCB (2025, a). *Statistikdatabasen: Folkmängd i riket, län och kommuner*.

SCB (2025, b). *Statistikdatabasen: Befolkning efter region, förändringar, kön och månad*.

SMHI (2025). *Nationella emissionsdatabasen, Östergötlands län – Kväveoxider (NO_x)*.

Smidfelt Rosqvist, L. (2020). *Jämställdhet och transportsystemet*. Vinnova – Sveriges innovationsmyndighet.

Sveriges miljömål (2025). *Generationsmålet – miljöarbete för kommande generationer*. Tillgänglig via Sveriges miljömåls webbplats: <https://www.sverigesmiljomal.se/miljomalen/generationsmalet/>

Trafikanalys (2024). *Resvanor*.

Trafikverket (2025). *Vägtrafikens utsläpp 2024*. Tillgänglig via Trafikverkets webbplats: <https://bransch.trafikverket.se/contentassets/bdc6eaecef796497dbf5720a71e607fd1/pm-vagtrafikens-utslapp-2024.pdf>

Trafikutskottet (2013). *Hela resan hela året! – En uppföljning av transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionshinder*. Sammanfattning av uppföljningsrapport 2013/14:RFR5.

Trivector (2023). *Kunskapsunderlag persontransporter, planeringsinriktningar och mål för färdmedelsandelar*.

Unicef (2024). *Barnkonventionen*. Tillgänglig via Unicefs webbplats: <https://unicef.se/barnkonventionen>

Östgötatrafiken (2020). *Trafikbokslut*.

Bilaga 1 Bedömningsmatris

Ankom: 2025-09-08 "Ärende: KS-SHB.2025.144 Handling: 431372

2025-07-04
Dnr. RÖ- 2024/7498

Enligt Sändlista
adress
Postadress Ort

Remiss Länstransportplan för Östergötland 2026-2037

Trafik och samhällsplaneringsnämnden har beslutat att remittera förslaget till *Länstransportplan för Östergötland 2026–2037*

Bakgrund

Region Östergötland ansvarar för framtagandet av länsplanen, enligt förordningen om länsplaner för regional transportinfrastruktur (SFS 1997:263). Länsplanen omfattar en tolvårsperiod och revideras vart fjärde år. För planperioden 2026–2037 har Region Östergötland tilldelats en preliminär planram om 2 844 miljoner kronor.

Planen visar hur länets prioriteringar ser ut de kommande tolv åren för den regionala transportinfrastrukturen. Förslaget innehåller beskrivningar av mål och strategier, brister och en åtgärdsplan. Förslaget innehåller också beskrivning av genomförande och en sammanfattning av hållbarhetsbedömningen och miljökonsekvensbeskrivning som anger planens konsekvenser och måluppfyllelse. Länsplanen är ett medel för att uppnå regionala och transportpolitiska mål.

Region Östergötland ska överlämna en remitterad och sammanställd version till regeringen senast 20 januari 2026. Länsplanen fastställs sedan i regionfullmäktige senast i oktober 2026, efter att regeringen beslutat om definitiva ramar.

Förslaget till Östergötlands länsplan består av:

- Remissversion av Länstransportplan för Östergötland 2026–2037
- Miljökonsekvensbeskrivning

Svara på remissen

Yttrande på remissen lämnas via e-post till registrator@regionostergotland.se

Ange diarienummer **RÖ 2024/7498** både i ämnesraden och på respektive bifogat dokument.

Vi önskar ert svar senast **2025-11-21**.

Samrådshandlingarna

Förslaget till en ny länstransportplan med tillhörande hållbarhetsbedömning finns på Region Östergötlands hemsida:

<https://utveckling.regionostergotland.se/ru/utvecklingsomraden/samhallsplanering/regional-planering/transportplanering>

Som underlag till planen finns samlade effektbedömningar för namngivna objekt

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

Bilagor finns även samlade på regionens sida.

Postadress	Telefon	Fax	E-post
Region Östergötland 581 91 Linköping	010-103 00 00 (växel)	010-103 71 00	region@regionostergotland.se

Om du inte har möjlighet att läsa handlingarna via vår hemsida eller har frågor kontakta Jonas Jernberg, via epost jonas.jernberg@regionostergotland.se

Med vänlig hälsning

Region Östergötland
Regionledningskontor

Sändlista

Boxholms kommun	Region Kalmar
Finspångs kommun	Region Sörmland
Kinda kommun	Region Jönköpings län
Linköpings kommun	Region Örebro
Mjölby kommun	Region Västmanland
Motala kommun	Region Uppsala
Norrköpings kommun	Trafikanalys
Söderköpings kommun	Linköpings Universitet
Vadstena kommun	Försvarmakten
Valdemarsviks kommun	Länsstyrelsen i Östergötland
Ydre kommun	Trafikverket Sydöstra Regionen
Åtvidabergs kommun	Östsvenska Handelskammaren
Ödeshögs kommun	Företagarna
Västerviks kommun	LRF Länsförbundet Östergötland
Tranås kommun	Sveriges Åkeriföretag Öst
Eksjö kommun	Naturskyddsföreningen
Vimmerby kommun	Riksförbundet Enskilda vägar
Nyköpings kommun	Cykelfrämjandet
Katrineholms kommun	Länsförsäkringar Östgöta
Vingåkers kommun	
Hallsbergs kommun	
Askersunds kommun	
Jönköpings kommun	



NrParagrafNrLittera

ÄrendeNr Kod Fastighet

ProtokollBeskrivning

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

Ärendebeskrivning

Beslutet skickas till

Beslutsmottagare

Akten

Justerare

.....

.....



Tjänsteställe/Handläggare

Samhällsbyggnad
Kristina Hörnqvist, trafiksamordnare
Gunilla Halldén, adm. handläggare

Mottagare

Kommunstyrelsens arbetsutskott

Redovisning av uppdrag – utreda möjligheten att införa boendeparkering på parkeringsområden i Fyrudden

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen noterar redovisningen till dagens protokoll.

Ärendebeskrivning

I samband med att justeringen av hamntaxan och hamnordningen skulle fastställas fick kommundirektören i uppdrag att utreda möjligheten att införa boendeparkering i Fyrudden på de områden som idag hyser kontrakterade parkeringsplatser.

Genomförd utredning visar att det är möjligt att göra om parkeringsområdena till boendeparkering och att det initialt (utifrån ett beräknat behov grundat på antal folkbokförda öbor) ett av områdena, område B, görs om till boendeparkering. Om ett sådant beslut tas bör område D göras om till betalparkering.

Ekonomiska konsekvenser

Idag inbringar de kontrakterade parkeringsplatserna 232 000 kr i avgifter till kommunen per år. Vilka intäkter som kan komma från avgifter från en boendeparkering och en betalparkering är inte möjligt att förutspå.

Beslutet skickas till

Akten

Kristina Lohman
kommundirektör

Sven-Inge Arnell
t.f samhällsbyggnadschef

Bilagor:
Utredning
3 kartbilder



Redovisning av uppdrag; Utredda möjligheten att införa boendeparkering på parkeringsområdena i Fyrudden

Bakgrund - politiska beslut och ett uppdrag till kommundirektören

Justeringen av hamnordningen och hamntaxan fastställdes av kommunfullmäktige i november 2024. Beslutet avseende hamntaxan överklagades.

Kommunstyrelsen valde att föreslå kommunfullmäktige att beslutet om hamntaxan skulle upphävas, justeras och därefter beslutas på nytt. Kommunfullmäktige fattade det beslutet 2025-02-17, § 5.

I ärendeberedningen inför kommunfullmäktiges beslut angående hamntaxan valde kommunstyrelsen att lyfta ut avgifterna för de kontrakterade parkeringsplatser i Fyrudden ur hamntaxan och fastställa dem separat, 2025-02-17, § 6. Under beredningen av det förslaget fick kommundirektören i uppdrag att utreda möjligheten att införa boendeparkering på parkeringsområdena i Fyrudden som idag hyser plats för kontrakterade parkeringsplatser samt att ta fram ett förslag på prioriteringsordning vid fördelning av boendeparkeringsplatser.

Sammanfattning

I samband med att justeringen av hamntaxan och hamnordningen skulle fastställas fick kommundirektören i uppdrag att utreda möjligheten att införa boendeparkering i Fyrudden på de områden som idag hyser kontrakterade parkeringsplatser.

I utredningen framkommer att det utifrån gällande detaljplaner är fullt möjligt att omdana parkeringarna till boendeparkering. Utredningen visar också att lokala trafikföreskrifter får innefatta särskilda bestämmelser för att underlätta för de som bor i ett visst område att parkera inom ett specifikt utpekat område.

En uppskattning visar att ca 40 personer som bor permanent på öar utanför Fyrudden kan omfattas av möjligheten till en boendeparkeringsplats. Parkeringsområde B rymmer idag 41 parkeringsplatser och skulle därav vara mest lämpad att göra om till boendeparkering.

Om ett beslut tas om att göra boendeparkering på parkeringsområde B bör även parkeringsområde D göras om till en betalparkeringsplats med ett parkeringsintervall som sträcker sig mellan några timmar och upp till maximalt sju dygn. På så sätt ökar vi tillgängligheten för besökare och fritidsboende i skärgården.

En omdaning av parkeringsområdena*) B och D innebär att 70 kontrakterade parkeringsplatser sägs upp.

*) Översiktbild över Fyrudden, bilaga 3



Förutsättningar - Vad säger detaljplanerna?

För de aktuella områdena gäller två detaljplaner.

Detaljplanen som reglerar område B (bilaga 1) är från november 2003. Enligt planen är område B avsett för parkering på kvartersmark.

I planhandlingen framgår följande;

"Föreslagen parkering i planområdets nordöstra del är avsedd för det rörliga friluftslivet där skärgårdsområdet är mycket intressant".

Område B bereder idag plats för 41 kontrakterade parkeringsplatser varav sex platser för närvarande ingår i skötselavtalet för Ämtö stugby.

Detaljplanen som reglerar område D (bilaga 2) är från september 1999. Enligt den planen är område D avsett för parkering på kvartersmark. Syftet med detaljplanen var att i första hand kunna lösa trafik- hamn- och parkeringsfrågor i anslutning till Fyruddens hamn. Det framgår i planhandlingen att parkeringsbehovet vid Fyrudden var stort.

Område D bereder idag plats för 38 kontrakterade parkeringsplatser.

De bestämmelser som framgår i detaljplanerna utgör inget hinder för att upplåta områdena till boendeparkering.

Lagstöd för boendeparkering

I Trafikförordningen (SFS1998:1276) 2 § framgår följande:

2 § Föreskrifter enligt 1 § andra stycket 9-11, 14-18, 20 och 21 får avse

1. en viss trafikantgrupp,
2. ett visst eller vissa fordonsslag, eller
3. fordon med last av viss beskaffenhet.

Lokala trafikföreskrifter om parkering får innefatta särskilda bestämmelser för att underlätta för dem som bor i ett visst område att parkera inom detta område. Om det behövs av särskilda skäl får vissa parkeringsplatser i området reserveras för de boende genom sådana bestämmelser. Frågor om tillstånd att parkera enligt föreskrifterna prövas av kommunen.

Boendeparkering är ett undantag från likställighetsprincipen.
(Kommunallagen 2019:835)

Rätt att ta ut avgifter

En kommun har rätt att ta ut parkeringsavgifter.

(Lag 1957:259, 2 §) om rätt för kommun att ta ut avgift för vissa upplåtelser av offentlig plats, m.m.)



Boendeparkering, boendeparkeringstillstånd

Boendeparkering innebär att den som bor inom ett visst område kan få ett tillstånd – boendeparkeringstillstånd - att parkera för en lägre avgift och/eller för en längre tid än vad som annars är tillåtet på de markerade parkeringsplatserna i ett område. Man kan betala för ett månadskort eller för en dagbiljett. Tillstånd för boendeparkering ges av kommunen.

Så som det skrivs under rubriken *Lagstöd för boendeparkering* om det behövs - av särskilda skäl - kan kommunen besluta om särskilda parkeringsregler och/eller lägre parkeringsavgifter för dom som bor i ett visst område.

Boendeparkeringstillstånd administreras av kommunen och kommunen har rätt att ta betalt för handläggningen av boendeparkeringstillstånd.

Närbelägna öar till Fyrudden samt numerär i möjlig målgrupp för boendeparkering

För att ta reda på hur många personer som kan komma att omfattas av möjligheten till en boendeparkeringsplats har ett geografiskt område ringats in av öar i Gryts skärgård som bedöms ha Fyrudden som "mest" naturliga hamn för att nå fastlandet. Ungefär 20 öar identifierats. Öarna är:

- Ämtö
- Håskö
- Gräsmarö
- Kråkmarö
- Bondekrok
- Fångö
- Kättilö
- Harstena
- Stora Ålö samt ett tiotal mindre öar, här ej namngivna

Kommunens skärgårdsutvecklare har lämnat uppgifter till utredningen om att 68 personer (juni 2025) var permanentboende på öarna i Gryts skärgård.

Hur många som är i åldern när det är tillåtet att framköra ett fordon är okänt men kan antas omfatta cirka 40 personer.

Skulle det visa sig att det finns fler permanentboende på andra öar än de som utredningen har identifierat behöver kommunen ha en flexibilitet och beredskap för att tillhandahålla fler boendeparkeringsplatser i Fyrudden.



Prioriteringsordning – att jämföras med villkor och regler

I uppdraget ingår att ta fram en prioriteringsordning vid fördelning av boendeparkeringsplatser. Eftersom det är upp till kommunen att fastställa villkor och/eller regler görs tolkningen att en prioriteringsordning blir resultatet av de villkor och/eller regler som kommunen fastställer för boendeparkeringen.

Några villkors- och regelexempel från andra kommuner:

- Kriterier för vem som kan söka?
- Sökande ska förekomma i Trafikverkets register som huvudägare till ett trafikdugligt fordon (tjänstebil, hyrbil- ej hyrbil/leasing från privatperson gäller)
- Tillståndet gäller 2 år
- Nytt tillstånd vid fordonbyte
- Endast ett tillstånd per person
- Ej egen dedikerad parkeringsplats

Konsekvenser av att de kontrakterade parkeringsplatser tas bort

Om kommunen väljer att göra nuvarande parkeringsområde B och D i Fyrudden till boendeparkering innebär det att cirka 70 kontrakterade parkeringsplatser försvinner.

Nedanstående sammanställning av faktureringsadresser visar att 25 kontraktsinnehavare förmodas vara folkbokförda och fast boende på öarna i Gryts skärgård och ska i så fall omfattas om möjligheten att få en boendeparkeringsplats.

Sammanställningen visar även att 45 kontraktinnehavare ska säga upp och får lösa parkeringsplats på annat sätt.

Av 32 uthyrda platser på område B har:

- 3 avtalsinnehavare fakturaadress inom kommunen
- 9 avtalsinnehavare fakturaadress inom länet
- 20 avtalsinnehavare fakturaadress inom Sverige

Av 38 uthyrda platser på område D har:

- 22 avtalsinnehavare fakturaadress inom kommunen
- 2 avtalsinnehavare fakturaadress inom länet
- 13 avtalsinnehavare fakturaadress inom Sverige
- 1 avtalshavare har fakturaadress utomlands

Enligt skärgårdsutvecklarens uppgifter om antalet permanentboende på öarna i Gryts skärgård och den uppskattning som gjorts om att cirka 40 personer genom åldern kan ha rätt att framföra ett fordon skulle en möjlighet vara att endast göra om ett av parkeringsområdena i Fyrudden till boendeparkering.

Det område som stämmer överens med beräknat behov av antalet boendeparkeringsplatser är område B som har 41 parkeringsplatser.



Om område B görs om till boendeparkering kan område D göras om till en betalparkering med 38 parkeringsplatser för kortare eller längre parkeringstid. Parkeringsintervallet bör sträcka sig mellan några timmar och upp till maximalt sju dygn så att såväl endagsbesökare som fritidsboende på ö har möjlighet att nyttja parkeringen.

Införandet av boendeparkering och betalparkering på parkeringsområde D skulle innebära att de som är permanentboende på öar och som idag har en kontrakterad parkeringsplats på område D blir av med "sin egen" parkeringsplats och kan erbjudas en plats på boendeparkeringen nuvarande parkeringsområde B.

Om beslut tas är det svårt att avgöra hur parkeringssituationen kan komma att utvecklas.

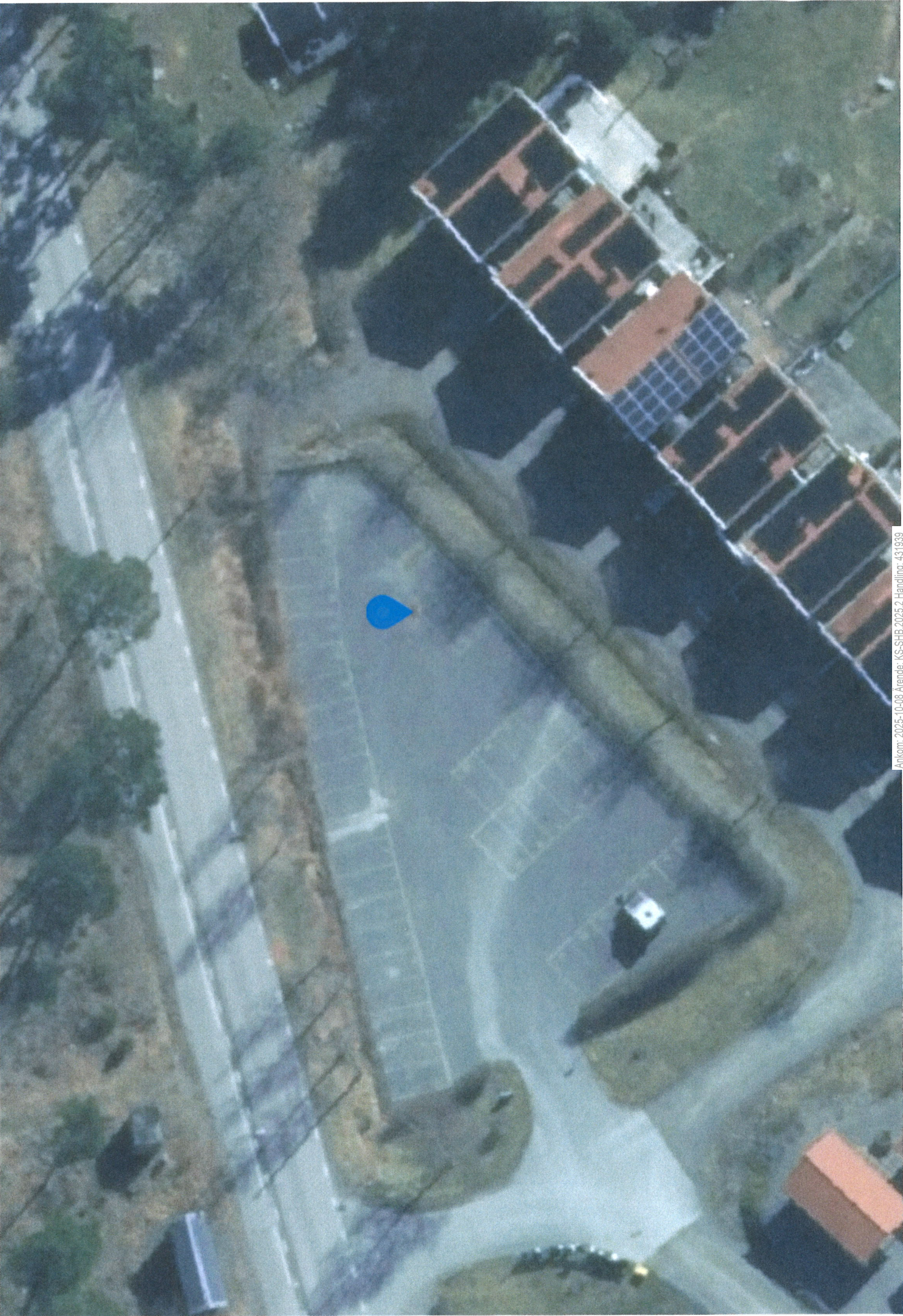
Slutsatser

- Utifrån det som har kommit fram i utredningen visar att det är möjligt att omvandla kommunens parkeringar i Fyrudden till boendeparkering utifrån gällande detaljplan.
- Behovet av antalet boendeparkeringsplatser antas uppgå till cirka 40 platser och nuvarande parkeringsområde B har utrymme för 41 parkeringsplatser. Därav ses parkeringsområde B som den mest lämpade att omvandla till boendeparkering till att börja med.
- Behovet av att omvandla även parkeringsområde D till boendeparkering ses initialt ej som nödvändigt eftersom parkeringsområde B synes täcka det behovs som uppskattats utifrån det populationsunderlag som kan vara föremål för en boendeparkeringsplats.
- Parkeringsplats D kan göras till en betalparkering där det är möjligt att parkera upp till sju dygn och att området på sikt - och vid behov - helt eller delvis görs om till boendeparkering.
- Samtliga kontrakterade parkeringsplatser på parkeringsområde B och D sägs upp.

31LA6A 3









NrParagrafNrLittera

ÄrendeNr Kod Fastighet

ProtokollBeskrivning

Kommunstyrelsens arbetsutskotts beslut

Ärendebeskrivning

Beslutet skickas till

Beslutsmottagare

Akten

Justerare

.....

.....