

Mobilitetsplan 2023-2026

Begreppsförklaring	2
Inledning	3
Bakgrund och uppdrag	3
Syfte.....	3
Avgränsningar.....	3
Uppföljning.....	3
Organisation	4
Finansiering	4
Mobilitet - resor i större perspektiv	5
Hållbart resande	5
Mobilitet i samhällsplaneringen.....	5
Nulägesanalys	8
Hur reser boende i Flens kommun?	8
Behov och brister	9
Gång	10
Cykel	10
Kollektivtrafik	10
Järnväg.....	11
Biltrafik	11
Mål för Flens kommun	13
Människan i Flens kommuns transportsystem	13
Övergripande prioriteringsordning	14
Undantagsfall	14
Målbilder	14
Gång	14
Cykel	15
Kollektivtrafik	16
Biltrafik	17
Fordon i tjänst	18
Huvudstråk	19

Begreppsförklaring

Tillgänglighet	Anger den "lätthet" med vilken olika slag av trafikanter kan nå målpunkter. Den beror bland annat på restid, väntetider, reskostnader, komfort, regelbundenhet och tillförlitlighet
Tillgänglighetsanpassning	Att anpassa till exempel busshållplatser för rörelsehindrade
Konfliktpunkt	Där stråk med olika typer av trafikslag möts
Trafikslag	Olika typer av färdmedel, exempelvis gång, cykel eller bil
Väghållarskap	Den som ansvarar för investeringar, drift och underhåll av väg är väghållare och innehar väghållarskap
Statligt vägnät	Vägnät som Trafikverket är väghållare för
Kommunalt vägnät	Vägnät som kommunen är väghållare för
GCM - passage	Passage för gång, cykel och moped
Hastighetssäkrad passage	Där 85 procent av biltrafiken inte kör fortare än 30 km/h över passagen
Oskyddade trafikanter	Gående och cyklister
Målpunkt	Definieras i Flens kommuns Översiktsplan som "Viktig funktion - Anläggning eller plats som är av stor betydelse för service, teknisk försörjning, idrott, friluftsliv eller turism. Exempelvis större institutioner, handelscentrum, arenor och angöringspunkter till natur- och rekreationsområden."
Trafiksäkerhet	I praktisk planering kan begreppet enklast definieras som "låg risk för personskador i trafiken".

Inledning

Mobilitetsplanen ska vara ett stödjande underlag för politik för inriktning framåt. För verksamheter verksamma inom samhällsplanering och infrastruktur ska planen ge stöd i dagliga arbetet. Mobilitetsplanens inledning beskriver bakgrund och syfte med planen. I efterföljande kapitel beskrivs mobilitet som del av samhällsplaneringen, hållbart resande samt regionala och nationella kopplingar till kommunens arbete i frågorna. Sedan följer en beskrivning av nuläge kopplat till resor och transporter i Flens kommun. Mobilitetsplanen avslutas med prioriteringsordning, målbilder och aktiviteter utifrån varje transportslag.

Bakgrund och uppdrag

Uppdraget att ta fram en mobilitetsplan för Flens kommun kommer från kommunstyrelsens nämndplan 2020-2023 med budget 2020. Uppdraget säger att *“Kommunledningsförvaltningen får i uppdrag att ta fram en mobilitetsplan för att fokusera på ett hela-resan-perspektiv som inkluderar alla typer av transportslag.”* Hur olika trafikslag ska prioriteras i förhållande till varandra i konfliktpunkter och vilka huvudstråk för respektive transportslag som ska finnas är frågor som ska lösas i planen.

Mobilitetsplanen är ett styrande dokument kopplat till transport, infrastruktur och samhällsplanering, där alla involverade i arbete med dessa frågor blir berörda av planens ställningstagande och prioriteringar. Mobilitetsplanen är underordnad andra styrdokument som Översiktsplan och Flens kommuns hållbarhetsprogram. Cykelprogram för Flens kommun utgår, cykel som transportmedel behandlas istället i mobilitetsplanen.

Syfte

Syftet med mobilitetsplanen är att, genom ett helhetsperspektiv på resande, infrastruktur och transporter, ge en grund för kommunens utveckling som attraktiv och levande plats tillgänglig för alla. Detta innebär bland annat att utveckla och konkretisera redan antagna mål och ställningstaganden i styrande dokument som berör dessa områden, till exempel ställningstaganden i översiktsplanen och målbilder i hållbarhetsprogrammet.

Avgränsningar

Mobilitetsplanen avgränsas främst till kommunalt vägnät inklusive gång- och cykelvägar, där kommunen har full rådgivning över utvecklingen. Statligt vägnät inkluderas till viss del i planen med beskrivning av önskad utveckling och arbetssätt framåt. Mobilitetsplanen behandlar inte drivmedel. Detta tas istället upp i Energi- och klimatplan för Flens kommun.

Tågtrafik har ingen egen målbild i planen, eftersom huvudansvaret för trafiken ligger hos annan part. Däremot behandlas järnvägens plan- och planskilda korsningar till trafikslag där kommunen har rådgivning i planen. Utveckling av järnvägen och tågtrafiken är mycket viktig för kommunen, där fortsatt aktivt deltagande i forum och arbete med utveckling av tåg och dess infrastruktur prioriteras.

Uppföljning

En kommunövergripande utvärdering av mobilitetsplanen ska göras innan planperiodens slut. För utvärderingen ansvarar kommunstyrelsen och samhällsbyggnadsnämnden gemensamt. I samband

med utvärderingen ska också behovet av en eventuell revidering av mobilitetsplanen övervägas. Kommunstyrelsen ansvarar för att processen inleds inför arbetet med kommande mobilitetsplan.

Organisation

Samhällsbyggnadsnämnden och kommunstyrelsen har huvudansvar för samhällsplanering och infrastruktur. Samverkan inom kommunkoncernen är central för genomförande av planen. Samverkan ska eftersträvas även utanför den kommunala organisationen, exempelvis genom medborgardialoger och arbete tillsammans med regionala och nationella aktörer.

Finansiering

Mobilitetsplanen genomförs i huvudsak inom nämndernas ekonomiska ramar.

Mobilitet - resor i större perspektiv

En geografisk yta där det bor människor kan beskrivas som en stad, ett samhälle, en bygd och den består av många olika beståndsdelar. En av de absolut viktigaste beståndsdelarna är människorna och hur de rör sig inom, samt till och från platsen. Dessa rörelser och förflyttningar, trafik, är en direkt förutsättning för att samhällen uppstår och utvecklas. Ordet trafik definieras som *"förflyttningen av människor, gods och information"* – oavsett vilket färdstätt eller hjälpmedel som används eller hur infrastrukturen ser ut. Mobilitet handlar om att möjliggöra för trafik.

Hållbart resande

Begreppet hållbart resande används av många aktörer i Sverige men en allmängiltig definition saknas. Mobilitetsplanen utgår från den definition som använts inom Sveriges Kommuner och Regioner (SKR) och Trafikverkets projekt *Den Goda Staden*. Med hållbart resande avses där: *"transporter och resande som är effektiva och bra för såväl ekonomi och samhällsutveckling som hälsa och miljö"*.¹

Flens kommuns hållbarhetsprogram innehåller flera mål och målbilder som mobilitetsplanen bidrar till att uppnå. Mål med störst koppling till mobilitetsplanen listas nedan.

- Mål 3 - God hälsa och välbefinnande
- Mål 9 - Hållbar industri, innovationer och infrastruktur
- Mål 11 - Hållbara städer och samhällen
- Mål 13 - Bekämpa klimatförändringarna

Hållbart resande och samhällsplanering har effekt på många områden inom samhället. Därmed bidrar mobilitetsplanen med positiva sidoeffekter på flera av programmets mål och målbilder.

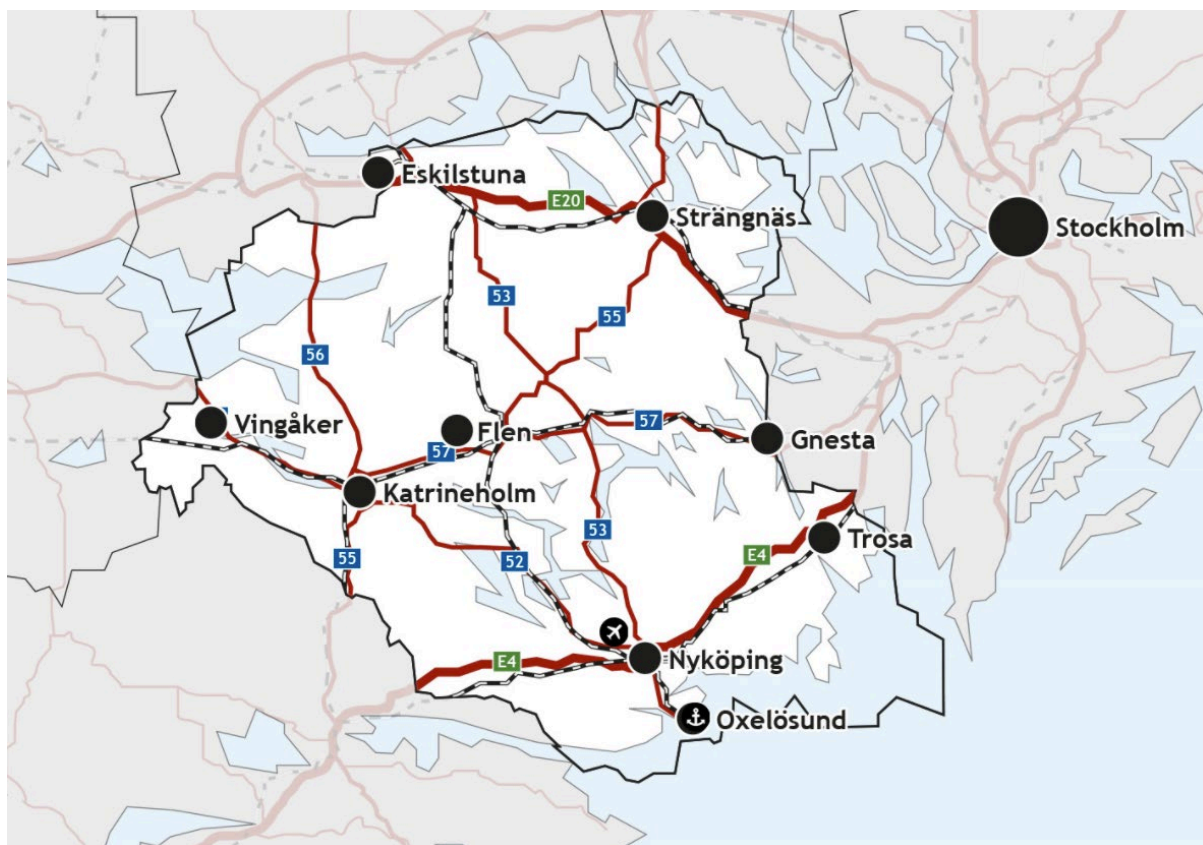
För att påverka och öka andelen hållbara resor finns olika områden en kommun kan arbeta med. Det kan till exempel handla om åtgärder inom följande kategorier:

- Regleringar och ekonomiska styrmedel
- Teknisk utveckling
- Fysisk planering
- Beteendepåverkan

Mobilitet i samhällsplaneringen

Transporter och resor över kommun och regiongränser har stor betydelse för utvecklingen. Flen med sitt centrala läge i Sörmland har nära till mycket. Större riksvägar samt järnväg förbinder kommunen med sitt omland. Här finns riksväg 52, 53, 55 och 57. Genom kommunen passerar Västra stambanan och TGOJ - banan.

¹ *Hållbart resande i praktiken*, SKR och Trafikverket, 2010



Figur 1, Flen kommuns förbindelser med omvärld, Region Sörmland

Kommunen har flera aktörer att samarbeta med vad gäller förbättrad infrastruktur och hållbar mobilitet. Nedan beskrivs del av dessa.

Trafikförsörjningsprogram och Trafikbeställning

Allmänna kollektivtrafiken drivs av Region Sörmland/Sörmlandstrafiken. Här samarbetar kommunen via trafikavtalets skrivning om trepartssamarbete med Sörmlandstrafiken och trafikutövaren. Årligen görs en tillköpsbeställning där kommunen eller Sörmlandstrafiken kan initiera förändringar i busstrafiken. Region Sörmland tar fram ett Trafikförsörjningsprogram, där mål och inriktningar för utveckling av kollektivtrafiken fastslås.

Regional cykelstrategi

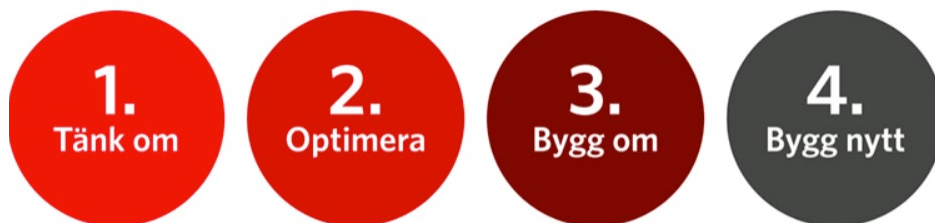
Region Sörmland arbetar med hållbart resande. Här har en ny regional cykelstrategi tagits fram för att förtydliga viktiga områden för utveckling, detta för att stärka cykel som transportslag i Sörmland. Regionala cykelstrategin antogs i regionala utvecklingsnämnden februari 2021.

Sörmlandsstrategin (Regional utvecklingsstrategi)

Struktur bilden, som är en del av Sörmlandsstrategin, visar en ortstruktur och funktionella samband inom länet och med omvärlden. Det är en struktur och samband som behöver vidareutvecklas och stödjas genom fysisk planering och insatser inom infrastruktur och kollektivtrafik för en mer funktionell och hållbar region. Kärnan i regionala utvecklingsstrategin beskriver Region Sörmland som: *“Utgångspunkten i strategin är de förutsättningar som finns i Sörmland och en hållbar utveckling som har människan i centrum. Den sociala dimensionen är målet, ekonomin är medlet och ekologin vår ram.”*

Trafikverket - Åtgärdsvalsstudie

Genom att delta i Trafikverkets åtgärdsvalsstudier har Flens kommun möjlighet att uppmärksamma Trafikverket på brister och behov på specifik avgränsad funktionellt samband, väg eller järnvägssträcka. Åtgärdsvalsstudier genomförs med metodiken fyrstegsprincipen enligt steg i figur 2. När åtgärdsvalsstudien är avslutad hanteras utfall av studien, till exempel nya väginvesteringar via Länstransportplanen.



Figur 2, Fyrstegsprincipen

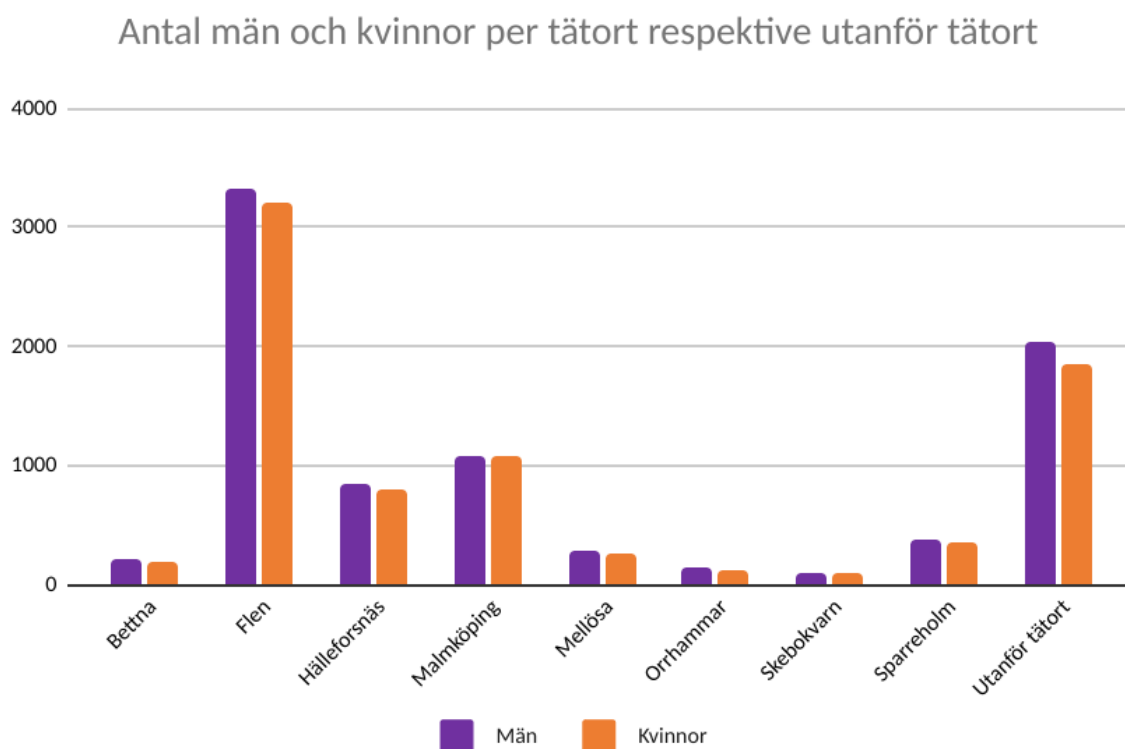
Nationell plan och Länstransportplan

Nationell plan innehåller åtgärder för det statliga bilvägnätet samt järnvägen och upprättas av Trafikverket. Länstransportplanen berör infrastruktur som busshållplatser, gång- och cykelvägar samt bilvägar och upprättas av Regionen. I Länstransportplanen har kommunen möjlighet att uppmärksamma behov på både det kommunala och statliga vägnätet. Det kan gälla såväl mindre trafiksäkerhetsåtgärder som större investeringar som exempelvis "Förbifart Flen". För objekt som kommunen vill driva finns möjlighet att ansöka om medfinansiering med upp till 50 procent av kostnaden för objekten. Objekt som tas upp i planen finansieras genom medel från Nationell plan.

Nulägesanalys

Flens kommun består av centralorten Flen samt flera mindre tätorter spridda runt om i kommunen. Flens kommun är till ytan 826,06 km². Antal invånare är cirka 16 300 personer. Kommunen är till stor del landsbygd, med cirka 3 380 boende utanför tätort. I centralorten Flen bor cirka 6 550 personer. Figur 3 visar fördelning för antal boende i tätort respektive landsbygd. Vadsbro kategoriseras enligt Statistiska centralbyrån (SCB) som småort, därav har orten ingen egen stapel i diagram i figur 3.

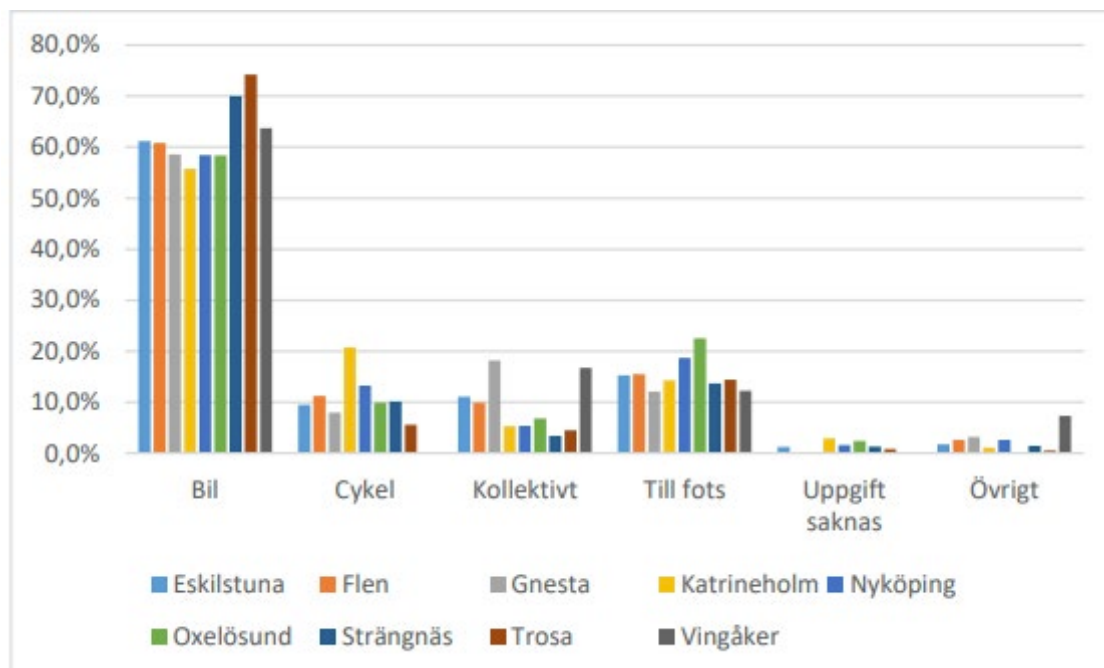
Transporter i vardagen är viktigt för att nå arbete, skola och ha möjlighet till en berikande fritid. Allt detta är en viktig del i att vara en attraktiv kommun.



Figur 3, Antal män och kvinnor per tätort respektive utanför tätort, SCB 2021-12-31

Hur reser boende i Flens kommun?

Region Sörmland genomförde en resvaneundersökning under 2019. I figur 4 redovisas färdmedelsfördelning för alla regionens kommuner. Resvaneundersökningen visar att Flens kommun har en högre andel resor till fots än med cykel. Cirka 60 procent av resorna sker med bil. Kollektivtrafikens andel av resorna ligger något under andelen resor med cykel.



Figur 4, Färdmedelsfördelning kommuner i Sörmland, Region Sörmland 2019

En hög andel resor med bil är inget unikt, Flens kommun växte fram under en sådan tid där samhällsplaneringens norm var bil. Bilinnehavet i kommunen har ökat i snabbare takt än befolkningen. Från 2010 till 2020 har ca 500 personbilar tillkommit i kommunen. Under samma period gick befolkningmängden från 16 028 personer till 16 431, vilket är en ökning på ca 400 invånare.² Resor med bil är bekvämt, enkelt och kan ske precis när det passar. Ofta är restiden för bil kortare än för kollektivtrafiken. Det är egentligen bara tågtrafiken som kan konkurrera med bilens restid för längre resor. Att resor till fots har större andel än cykel kan troligen förklaras till viss del av Flens stads geografi. Framförallt centralorten har flera besvärande backar, vilket gör att gå eller ta bilen upplevs bekvämare. Inom kommunens orter där statlig väg passerar igenom finns trottoarer i större utsträckning än cykelbanor, vilket också kan bidra till att en större andel resor sker till fots än med cykel.

Allmänna kollektivtrafiken inom kommunen har en god turtäthet under vardagar för arbetspendling under kontorstider eller till skola. Däremot finns förbättringspotential vad gäller tillgänglighet till väl utformade och trygga hållplatser samt bättre tidtabell utanför kontorstider. Andelen som reser med kollektivtrafik är låg i kommunen. Detta kan bero på den längre restiden och att resan upplevs enklare med bil. Bilisten kommer dörr till dörr smidigt utan att anpassa sig efter bussens tidtabell. Dock får kollektivtrafikresenärer mer vardagsmotion än bilister, vilket är viktigt i ett allt mer stillasittande samhälle.³ En annan anledning till att välja bilen kan vara att busskort upplevs som en extra kostnad när man redan har en bil i hushållet. Även om att äga bil totalt sett är dyrare än att åka buss upplevs det som billigare när endast bränslekostnaden jämförs med busskortet.

Behov och brister

I kapitlet nedan beskrivs behov och brister per trafikslag. Trafikslagen kräver olika typer av infrastruktur för att vara attraktiv. Gemensamt för alla färdmedel är att restiden behöver vara överkomlig, och att kunna byta mellan trafikslag på ett bekvämt sätt är viktigt för att uppleva att resan går smidigt.

² Statistiska centralbyrån, Folkmängden i Sveriges kommuner 1950-2021

³ Kollektivtrafikens samhällsnytta, Svensk kollektivtrafik, 2017

Gång

Att ta sig runt på orterna och i Flens stad till fots upplevs många gånger enklare än att ta cykeln, vilket Regions Sörmlands resvaneundersökning i figur 3 visar. Som nämnts tidigare har Flens kommun en högre andel resor till fots än med cykel. Resande till fots är det mest yteffektiva sättet att resa hållbart och dessutom ger det stora hälsofördelar för individen. Här finns ytterligare potential inom Flens kommun att förstärka och förbättra naturliga gångstråk, där människor idag väljer att gå. Behov finns inom kommunen att utveckla gång som färdmedel separerat från cykel genom korta, gena och tillgänglighetsanpassade gångstråk där korsningspunkter med motorburna fordon och järnväg upplevs trygga.

Infrastruktur för gående är det mest inkluderande färdmedlet. Oavsett bakgrund, kultur och socioekonomisk status kan de allra flesta transportera sig till fots. Gångstråk är dessutom yteffektiva samt bidrar till en levande stadsbild, aktiv transport och ökad trygghet.

Längs med det statliga vägnätet som passerar igenom flera av kommunens orter finns det i vissa orter trottoar tillgänglig. Däremot saknas på flera platser hastighetssäkrade passager och bra anslutningar till busshållplatser. Runt om i kommunen finns flera rekreativstråk, som till exempel *Bruksslingan* i Hälleforsnäs eller gångstråk längs Gårdsjön i Flen. Att fortsätta utveckla gångstråk för att binda ihop viktiga målpunkter samt utveckla rekreativstråk är av stor vikt, för att uppmuntra till rörelse både i vardagen och på fritiden.

För att göra gång till ett attraktivt och uppskattat färdmedel behöver gångstråken vara attraktiva med grön- och/eller blåstruktur och belysning. Gående behöver en trygg plats att färdas på, avskilt från motorburna fordon. Tydlighet i stråken är viktigt för att alla, oavsett ålder eller funktionsvariation, ska kunna ta sig runt.

Cykel

Potentialen för cykelresor främst inom Flen stad är stor. Både för arbetsresor, resor till skola eller till fritidsaktiviteter. Barriärer så som branta backar, otydliga korsningspunkter och avsaknad av cykelväg gör att cykling kan upplevas besvärlig, då cykeln inte alltid har en tydlig plats i gaturummet. Cykelparkering vid målpunkter runt om i kommunen är av stor vikt för att tryggt och säkert kunna parkera.

Elcykeln löser vissa av bristerna som finns på cykelnätet, till exempel blir branta backar överkomligt med elcykel. Däremot kräver elcyklar en noggrant underhållen infrastruktur. Med högre hastigheter blir känsligheten större för dålig beläggning eller grus. För att öka potentialen för cykelresor ytterligare behöver byten med andra trafikslag, till exempel tåg eller buss, utvecklas. Både vad gäller möjlighet att cykla till hållplats eller tågstation, ha säker cykelparkering samt möjlighet att kunna ta med cykel på buss och tåg.

Cykel som färdmedel behöver synliggöras mer i kommunen, där kampanjer för att visa olika typer av cyklar är en viktig del. I Flens kommun finns brister vad gäller utformning av cykelinfrastrukturen samt även behov av att normalisera användning av cykel. För att tydligt och enkelt följa cykelnätet och öka säkerheten för cyklister behöver cykelnätet förtydligas och bristande korsningspunkter åtgärdas.

Kollektivtrafik

Inom kommunen trafikeras kollektivtrafik med både lokal och regional busstrafik. I Flens stad finns stadsbuss som binder ihop stadens bostadsområden med viktiga målpunkter. Mellan Flen - Malmköping och Flen-Mellösa-Hälleforsnäs trafikeras lokala linjer. Hållplatser av varierande standard

finns längs alla kollektivtrafikstråk i kommunen. Sörmlandstrafiken genomför varje vår och höst en kundenkät, för att få fram *Nöjd kund Index* (NKI). I denna enkät framkommer att för Flens kommuns del, är det 60 procent av de svarande som inte har tillgång till bil och/eller körkort (NKI mätning vår 2022). Undersökningen visar även att mer än hälften (57 %) av svarande bussresenärer i kommunen är under 29 år. Deltagande resenärerna i undersökningen upplever "Väntetid på hållplatsen" samt "Min väg till och från hållplatsen" som de största orsakerna till otrygghet.

Hållplatserna på kommunens vägnät är under uppgradering, där flera hållplatser per år får förbättrad standard och tillgänglighetsanpassning. För att utveckla resandet med kollektivtrafiken finns behov av att arbeta med flera områden; dels locka över bilresenärer till kollektivtrafiken, se till att kollektivtrafiken är ett fungerande alternativ för dem som inte har andra alternativ (till exempel bil/körkort) samt att få en ökad nyttjandegrad på allmänna kollektivtrafiken för resor till/från skolan.

Vid resa med kollektivtrafik kombineras flera transportslag. Därmed finns ett behov av att underlätta byten genom att cykel- och/eller bilparkering finns i anslutning till hållplatser vid bytespunkter.

I utvecklingen av kollektivtrafiken i kommunen är det viktigt att se kollektivtrafik som ett verktyg för att förbättra kommuninvånarnas tillgång till en större arbetsmarknad och högre studier, oavsett socioekonomiska förutsättningar. Att göra kollektivtrafiken mer attraktiv är särskilt viktigt för invånare som inte har tillgång till bil och/eller körkort. På så sätt förbättras till exempel möjligheten att ta ett arbete på annan ort och att få fler att pendla in till Flen med buss.

Järnväg

Järnvägsstationer finns i Flens stad samt i Hälleforsnäs. Järnvägen passerar genom flera av kommunens orter. Från Flens station genom Skebokvarn och Sparreholm går Sörmlandspilen, som trafikerar mot Södertälje syd samt Stockholm Central. På förbindelsen Flen, Mellösa, Hälleforsnäs och vidare mot Eskilstuna-Västerås trafikerar UVEN. Även Vadsbro och Bettna har viss tågtrafik som trafikerar TGOJ-banan vidare mot Oxelösund. Här går endast godståg.

Tågtrafiken är viktigt för arbets- och studiependling, där Sörmlandspilen och UVEN är centrala för Flens del. Nedan listas antal turer per vardag och helg på respektive bana:

Sörmlandspilen: Hallsberg – Flen – Stockholm antal dubbelturer: 13 vardag, 8 helg

UVEN: Eskilstuna – Flen – Hälleforsnäs– Norrköping antal dubbelturer: 19 vardag, 7 helg

Järnvägen och dess tågstationer är både en tillgång och belastning. Järnvägen ger en mycket god möjlighet till in-och utpendling. Både vad gäller arbets- och studiependling. Men järnvägen innebär också barriärer, främst i Flens stad där järnvägen passerar genom centrala staden.

Planskilda korsningar över järnvägen finns, men även korsning i plan (till exempel Varia-övergången). Järnvägs korsning i plan har stor negativ påverkan på trafiksäkerheten och tillgängligheten. Stadsdelen Brogetorp har enda tillfart via planskild korsning i form av järnvägsbro. Detta kan innebära en risk om något händer med järnvägen.

Biltrafik

Bilen är idag dominerande i gaturummet. Region Sörmlands resvaneundersökning visar att färdmedelsfördelningen för Flens kommun följer övriga kommuner i Sörmland. Bilen har utan konkurrent störst marknadsandel med 60 procent i Flens kommun. För många är bilen det enklaste och bekvämaste sättet att resa. Därtill finns en utbyggd infrastruktur anpassad för biltrafiken, med god

tillgång till parkering vid målpunkter runt om i kommunen. Biltrafiken bidrar till en otrygg miljö för oskyddade trafikanter, främst på grund av hastigheten men även buller, avgaser och trängsel har negativ påverkan. Bilparkeringsplatser alstrar trafik. Därmed finns ett behov av att se över placering av bilparkeringar, för att undvika trängsel. Detta är viktigt för att kunna höja trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Tillgången till bilparkering i anslutning till tågstationer behöver ses över, för att möjliggöra byte mellan bil och tåg. För att säkerställa god tillgänglighet för alla finns behov av ordnad parkering för rörelsehindrade vid kommunens allmänna målpunkter.

Biltrafik kan ta sig fram i en stadskärna som är attraktiv för gående och cyklister. Omvänt ger en stadskärna som byggts primärt för biltrafikens framkomlighet en otrygg och bullrig miljö samt sämre trafiksäkerhet för gående och cyklister. När det byggs mer infrastruktur för bil minskar inte trafiken, istället ökar biltrafikflödena.⁴ Därför behöver satsningar på gång, cykel och kollektivtrafik genomföras vid satsningar på biltrafiken, som en motpol.

I Flens stad finns vårdcentral med ambulansfordon samt räddningstjänst som behöver god framkomlighet vid utryckning. I centrala Flen och på fler orter runt om i kommunen finns större företag dit tunga leveranser går, vilket även det ställer krav på framkomlighet och utformning av infrastrukturen.

Hastigheten på biltrafiken har en stor påverkan på trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter som rör sig i trafikmiljön. Vid krock mellan bil och oskyddad trafikant är hastigheten en avgörande faktor för utgången. Att som gående bli påkörd av bil i 50 km/h motsvarar ett fritt fall från tre meters höjd.⁵ Här finns behov av att säkerställa att utformning av infrastruktur för biltrafik bidrar till en så hög hastighetsefterlevnad som möjligt.

Förbifart Flen är ett storregionalt stråk för person- och godstransporter. I nuläget passerar väg 55 genom tätorten i Flen, framkomligheten för genomfartstrafiken är begränsad och godstrafiken ökar. För närboende längs vägen medför trafiken störningar i form av buller och luftföroreningar. Vägen utgör en barriär genom Flen och en osäker trafikmiljö för gående och cyklister. Enligt tidigare förslag föreslås en ny sträckning för väg 55 förbi Flen på en ca 4 km lång mötteseparerad sträcka. Förbifart Flen öppnar upp nya exploateringsområden för verksamheter och bostadsbyggande, skapar en mer säker trafiksituation i centralorten och förbättrar flödet framförallt för tung trafik. Åtgärden ställer krav på att kommunen arbetar samlat och strategiskt med den del av väg 55 som fortsatt kommer gå genom tätorten, detta för att bibehålla attraktiviteten och minska påverkan på berört näringsliv.

⁴ Att hantera inducerad efterfrågan på trafik, Trafikverket och Trivector Traffic, 2009

⁵ Rätt fart i staden, Trafikverket, 2021

Mål för Flens kommun

Trafik, resor och rörelser är en del av lösningen på kommunens utmaningar. Flens mobilitetsplan tar ett helhetsgrepp om kopplingen mellan stadsutveckling och hållbara transporter utifrån ekonomisk, social och miljömässig hållbarhet. Att skapa en hållbar kommun innebär bland annat att arbeta för ökad andel hållbara resor. Dels för miljöaspekter kopplat till koldioxidutsläpp och buller, men även för en plats som främjar liv och rörelse där människan kommer i första hand. Alla människor, oavsett förutsättningar ska kunna ta del av kommunens utbud som dess skolor, fritidsaktiviteter, parker, arbetsplatser, serviceutbud och nöjen. Tillgängligheten är en nyckel för att bygga en levande kommun. Flens mobilitetsplan handlar om att bidra till en attraktiv kommun, med hållbarhet i fokus.

Människan i Flens kommuns transportsystem

Resor sker för att människor behöver förflytta sig. Det är resor till arbete, studier, fritidsaktiviteter, ärenden och nöjen. Vilka möjligheter som finns för resor beror på var i kommunen utgångspunkten är och var slutdestinationen är. Ett färdmedel passar inte för alla, och inte heller för alla resor. För att möjliggöra för människan i transportsystemet behöver människan få ta ett större utrymme av gaturummet. Det ger samtidigt en ökad trygghet om fler människor är i rörelse. För att människan ska få ta plats behöver trafiksäkerheten öka, och gaturummet behöver anpassas för oskyddade trafikanter. Singelolyckor i form av fallolyckor är den i särklass vanligaste olyckstypen för gående och cyklister.⁶ Drift och underhåll har en stor roll i trafiksäkerheten för dessa trafikanter. Barn, äldre och människor med särskilda behov behöver tryggt kunna ta sig runt inom kommunen. För att skapa detta behövs:

- En trafikplanering med fokus på jämlikhet, förbättrad folkhälsa och tillgänglighet för oskyddade trafikanter
- Lägre faktiska hastigheter i områden där oskyddade trafikanter vistas
- Hög standard på drift och underhåll av gång- och cykelbanor
- Kommunens allmänna gaturum utformas med oskyddade trafikanters trafiksäkerhet i fokus

Flens kommuns översiktsplan anger att *“I Flens kommun ska kvinnors och mäns, flickors och pojkars vardagsliv främjas av en jämställd samhällsplanering.”* Vad gäller jämställdhet och transportsystemet så behöver detta utvecklas. Kvinnor reser mer hållbart än män. Kvinnor gör i större utsträckning ärenden på vägen hem. Män bilpendlar längre sträckor.⁷ För att planera och skapa ett mer jämlikt, integrerat och socialt inkluderande samhälle är det viktigt att ta ställning till, mäta och beakta individens olika förutsättningar och tillgång till mobilitet. Mobilitetsfattigdom är ett begrepp som syftar till att belysa ojämlikheter vad gäller tillgång till möjligheter att transportera sig. Det kan handla om till exempel barn och unga som saknar gång och cykelvägar, eller människor med sämre ekonomiska förutsättningar där egen bil eller cykel inte är möjligt. Även grupper såsom äldre som inte längre kan köra bil eller cykla på grund av fysiska aspekter och människor med funktionshinder kan drabbas av mobilitetsfattigdom. Att förstå hur människor i Flens kommun reser och varför, är grunden för att kunna skapa bättre möjligheter för alla. För att få ett mer jämställt och inkluderande transportsystem behövs:

- Statistik redovisat per ålder och kön.
- Resvaneundersökning inom kommunen för ökad kunskap om kommuninvånarens resvanor, preferenser samt benägenhet att förändra sina resvanor.
- Synliggörande av hur mycket av kommunens budget som läggs på respektive färdmedel

⁶ *Mobilitet för gående, cyklister och mopedister*, Trafikverket och SKR, 2022

⁷ *Jämställdhet och transportsystem*, Vinnova, 2020

Flens kommuns verksamheter som är involverade i samhällsplaneringsprocessen arbetar effektivt och förvaltningsöverskridande med att utveckla arbetet med resor och samhällsplanering utifrån de inriktningar och ställningstaganden som identifieras i mobilitetsplanen. Framtida infrastruktursatsningar utgår från mobilitetsplanen.

Övergripande prioriteringsordning

På kommunens vägnät prioriteras trafikslagen vid om- och nybyggnation samt vid drift och underhåll enligt följande:

1. Gång
2. Cykel
3. Kollektivtrafik
4. Biltrafik

Undantagsfall

I huvudstråk för kollektivtrafik prioriteras kollektivtrafik framför gång och cykel i konfliktpunkter. Vid stråk för godstrafik och/eller viktiga förbindelser för insatsfordon behöver framkomlighet för dessa säkerställas.

Målbilder

Kapitlet nedan beskriver målbilder och ställningstaganden per trafikslag. Aktiviteter för att nå målbilderna finns listade under respektive trafikslag.

Gång

I kommunens orter är det enkelt att förflytta sig till fots för alla. Det upplevs trevligt, säkert och tryggt. Fotgängares plats i gaturummet är tydligt och här märks att fotgängare får ta plats. Gångstråken förbinder orternas viktiga funktioner med gena stråk, som bidrar till att en promenad är attraktivare än en bilresa.

Gående är högsta prioriterade trafikslag. Fotgängare är yteffektiva och skapar en levande stad; fler människor i rörelse på en plats bidrar till ökad trygghet. I en allt mer stillasittande vardag bidrar aktiva transporter till förbättrad folkhälsa. För att öka andelen som går viss del av sträckan ska bilparkeringsgarage förläggas med visst avstånd till målpunkt. Att promenera är tillgängligt för många och gång är därför ett inkluderande transportslag. Gångstråken görs tillgängliga för alla genom att säkerställa ledstråk och tillgänglighetsanpassningar. Trygghet är en viktig aspekt för gående, här behövs belysning, god sikt samt tillgång till papperskorgar och bänkar utmed välanvända stråk. Gångstråk behöver separeras från biltrafik, alternativt att biltrafiken regleras med gångfart. Genhet är av stor vikt vid planering av gångstråk, då fotgängare är känsliga för omvägar. Utpekade skolstråk prioriteras och informationsinsatser för skola och vårdnadshavare genomförs för att belysa vikten av aktiva transporter.

Flens kommun når målbilden genom att:

- Låta gående ta plats i gaturummet vid målpunkter och huvudstråk för fotgängare
- Se över placering av bilparkeringsplatser
- Öka andelen hastighetssäkrade passager
- Förbättringar på säkra skolvägar prioriteras vid val av om/nybyggnation av gångstråk
- Se över hastighet för motorburen trafik i huvudstråk för fotgängare
- Vid arbete med utveckling av gångstråk ska trygghet tas i beaktning

- Tillgänglighetsanpassning sker på centrala gångstråk som leder till viktiga målpunkter
- Rapportera behov och brister till Trafikverket via Länstransportplan

Cykel

Cykel är ett attraktivt alternativ för kortare resor inom orterna. Här finns gena, trygga och tydliga cykelstråk till målpunkter inom orterna. Det är enkelt att kombinera cykel med kollektivtrafik då cykelparkering finns vid prioriterade busshållplatser. Vid korsningspunkter är det enkelt för cyklisten att följa cykelstråket. Cyklisten har en tydlig plats i gaturummet.

Att resa med cykel är likt gång en aktiv transport, viktig för att öka vardagsmotionen och främja folkhälsan. Resor med cykel inom Flens kommun sker tryggt och effektivt, med hjälp av vägvisning längs huvudcykelstråk. Cykelstråk byggs gena och har en konkurrenskraftig restidskvot i jämförelse med bil. Att vara cyklist är något Flens kommuns invånare är stolta över, med tanke på insats för både klimatet och sin egen hälsa. Informationsinsatser och kampanjer genomförs för att stärka budskapet kring cykelns fördelar. Trafiksäkerheten är viktig för att uppskatta resor med cykel. Här byggs hastighetssäkrade passager och biltrafiken håller låg hastighet vid stråk delade med cyklister. Cykelinfrastrukturen byggs med tanke på framtida cykelfordon, till exempel el- och lådcyklar och sparkcyklar.

Framtida arbete med att utveckla stråk innebär bland annat att knyta ihop bostadsområden med målpunkter och centrum samt öka upplevelsen av närhet för resor med cykel. Kvaliteten på stråken kan utvecklas genom till exempel fysiska åtgärder såsom breddning, förbättrad beläggning och belysning.

Utveckling av cykelnätet utgår i första hand från barn och ungas viktiga målpunkter, både för flickor och pojkar. Här skapas möjlighet att transportera sig själv till studier och fritidsaktiviteter.

I första hand arbetas med att öka andelen cykelresor inom kommunens orter, där fokus är att minska andelen korta bilresor. Arbete med cykelmöjligheter längs med det statliga vägnätet hanteras via Länstransportplanen.

Flens kommun når målbilden genom att:

- Saknade cykellänkar till målpunkter inom orterna åtgärdas
- Säkra GCM-passager ordnas längs prioriterade cykelstråk
- Skapa attraktiva cykelparkeringar vid målpunkter
- Upprätta omledningsplan för cyklister vid avstängningar på grund av vägarbete
- Rapportera behov och brister till Trafikverket via Länstransportplan
- Genomföra kampanjer och informationsinsatser för ökat cyklande
- Främja utbildningsmöjligheter kring ämnet "Lär dig cykla"
- Ta fram parkeringsnorm för cykelparkering vid nybyggnation

Kollektivtrafik

Inom kommunen är kollektivtrafiken enkel att använda för alla. Det finns väl utformade och tillgänglighetsanpassade busshållplatser. Att åka buss har hög status och kommunens invånare är väl informerade hur kollektivtrafiken i kommunen fungerar. Buss och/eller tåg är förstahandsvalet för längre resor till skolan och arbete.

Genom att tidigt lära sig att åka buss ökar chansen att senare i livet fortsatt vara bekväm med transportslaget. Med begränsad tillgång på kollektivtrafik anpassas denna för att nå så bred grupp av resenärer som möjligt. Fokus för allmän kollektivtrafik är i första hand arbets- och skolpendling, därefter övriga resor.

Viktiga bytespunkter utvecklas med säker cykelparkering och väderskydd för att öka attraktiviteten på kollektivtrafiken. Arbete för att förbättra tidtabell sker i nära samarbete med trafikutövaren och Region Sörmland.

Hållplatslägen på kommunala vägnätet ska erbjuda god standard och utformning enligt Sörmlandstrafikens standard. Att busshållplatserna är tillgänglighetsanpassade är av stor vikt för att möjliggöra resor med kollektivtrafik för alla, som äldre och personer med funktionshinder. Kollektivtrafiken prioriteras på kommunalt vägnät så att denna får en god framkomlighet. Detta handlar om att säkerställa väl utformade busshållplatser och att se till att busstrafiken kan följa tidtabell.

Kommunen ska i samverkan med Sörmlandstrafiken och Trafikverket arbeta för att nå en högre standard på hållplatslägen även på statligt vägnät. Här är även möjligheten att tryggt och säkert ta sig till hållplatsläge av stor vikt.

Flens kommun når målbilden genom att:

- Arbeta med kampanjarbete för att höja status på att åka buss
- Anpassa tidtabell för ökad användning av skolkort på allmänna kollektivtrafiken
- Förbättra hållplatser samt gång- och cykelväg till/från hållplatsläge
- Arbeta för att öka andelen tillgänglighetsanpassade hållplatslägen
- Prioritera kollektivtrafikens framkomlighet på kommunalt vägnät
- Se till att cykelparkering finns vid prioriterade hållplatser
- Rapportera behov av hållplatser/bytespunkter till Länstransportplan
- I regionala sammanhang flytta fram positionerna och ta tydligt ställningstagande för att bibehålla och förbättra kollektivtrafiken, i synnerhet tågtrafiken, till och från Flens kommun.

Biltrafik

Att transportera sig med bil är ibland nödvändigt. I Flens kommun är invånaren inte "bilist" eller "fotgängare", här väljs det transportsätt som passar bäst för dagen. Vid korta resor får bilen stå och gång, cykel eller kollektivtrafik används istället. I Flens kommun är det accepterat att biltrafiken ibland får ta en omväg, för att skapa ett levande centrum attraktivt för gående och cyklister. Bilparkering finns strategiskt placerat i kommunen. Tillgängligheten för den som behöver komma nära målpunkten är god, här finns väl utformade parkeringar för rörelsehindrade vid viktiga funktioner.

Antalet korta bilresor inom Flens kommun ska minska. För att nå detta behöver arbete med styrmedel användas, som placering och tillgång av allmän parkering, förenkla byten från bil till annat transportslag, och främja alternativ till eget bilägande. Flens kommun bör, i den mån det är möjligt, förespråka och bidra till en väl fungerande taxiverksamhet i kommunen. Det skapar trygghet för medborgarna samt bidrar till ett levande närings- och restaurangliv.

Gaturummet för biltrafik utformas med hänsyn till gällande hastighetsreglering på kommunens vägnät, för ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. Hur väl verklig hastighet stämmer överens med reglerad hastighet följs upp med hjälp av trafikmätningar.

Bilparkering placeras på gångavstånd från målpunkt för att få in mer aktiv transport samt bidra till minskad trängsel i stadskärnan. Placering av och tillgång på bilparkering är ett viktigt styrmedel för att styra biltrafiken. Genom planering av stråk för biltrafik med tillgång till parkering kan trängsel, trafiksäkerhet och stadsmiljö förbättras. Bilparkeringar placeras längs stråk där högre flöden av bilar inte bidrar till sämre trafiksäkerhet för gående och cyklister. Bilparkering för person med rörelsehinder behövs nära målpunkter, därav ska reglerad parkering för rörelsehindrad finnas inom 25 meter från entré.

När åtgärder som påverkar utbudet av parkering genomförs är det viktigt att hänsyn tas till olika människors möjligheter till förändringar av resvanor, så att det blir möjligt för individen att hantera den vardagliga mobiliteten även efter förändringen. I samband med större åtgärder som påverkar biltrafiken bör kampanjer i form av "prova på" elcykel eller kollektivtrafik genomföras.

Flens kommun når målbilden genom att:

- Se över placering samt reglering av besöksparkering.
- Ta fram parkeringsnorm för bilparkering vid nybyggnation
- Hastighetssäkra vägnätet i stråk där huvudstråk för gång- och cykel finns
- Genomföra årliga trafikmätningar med trafikflöden och hastighetsefterlevnad
- Inventera antal samt genomföra undersökning av nyttjandegrad på kommunens bilparkeringsplatser
- Genomföra prova-på-kampanjer för andra transportslag i samband med projekt som påverkar framkomlighet för biltrafiken.
- Säkerställa goda parkeringsmöjligheter i anslutning till annan kollektivtrafik vid viktiga bytespunkter, för att skapa bättre förutsättningar för invånare att pendla

Fordon i tjänst

Att leverera varor och gods inom kommunen sker i minsta möjliga konflikt med oskyddade trafikanter. Samverkan mellan aktörer inom kommunen bidrar till att leveranser planeras utanför rusningstider. Trafikmiljö samt klimat är av stor vikt för aktörer i kommunen och kommunorganisationen är föredömen vad gäller planering för att effektivisera sina leveranser. Trafikplaneringen inom Flens kommun sker i samråd med räddningstjänst för att uppnå en god tillgänglighet för blåljusfordon.

Fordon i tjänst behöver framkomlighet inom kommunen. I kommunens arbete med trafikplanering säkerställs att leveranser till verksamheter och företagare runt om i kommunen fungerar och fortsatt kommer fungera trots förändringar i infrastrukturen. Särskilda persontransporter som serviceresor, skolskjuts och liknande ska beaktas vid utveckling av ny och befintlig infrastruktur. Leder för farligt gods samt tung trafik finns fastslagna i nationella vägdatan. Flens kommuns översiktsplan fastslår att " Flens kommun ska arbeta för att primära transportleder för farligt gods skall dras utanför tätorterna där så är möjligt. Inom tätbebyggda områden ska konsekvenserna minskas genom att särskilda åtgärder vidtas vid planläggning och tillståndsprövning för att skydda såväl människor, djur, vatten och natur."

Vid platser för lastning och lossning inom kommunens orter ordnas anvisad plats för detta, i första hand inom kvartermark. Genom samverkan med verksamheter och företagare styrs tider för godstransporterna inom kommunen för att minska deras påverkan på huvudstråk för gång, cykel och kollektivtrafik.

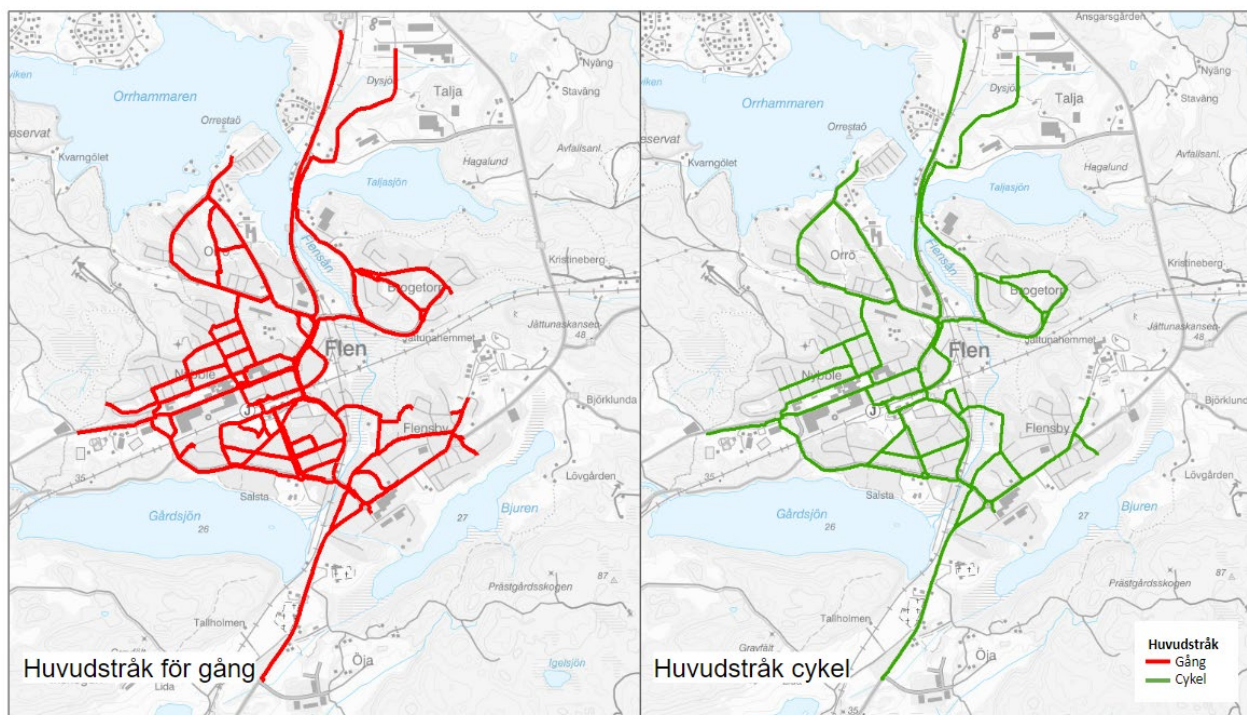
I infrastrukturens utbyggnad tas hänsyn alltid till framkomlighet för insatsfordon. Insatsfordon har krav på att hålla angivna insatstider, där infrastrukturen inte bör vara en begränsning. Räddningstjänstens utryckningar och ambulanstransporter ställer stora krav på framkomligheten i vägnätet även vid tillfällen med intensiv trafik.

Flens kommun når målbilden genom att:

- Se över befintliga lastplatser på allmän plats för att säkerställa ändamålsenlig reglering och placering
- Samarbeta med större företagare i tätorter för att säkerställa att leveranser sker med minsta möjliga påverkan på huvudstråk för gång och cykel
- Vid arbete med om- eller nybyggnation av infrastruktur ska fordon i tjänst tas i beaktning och vid behov involveras i arbetet

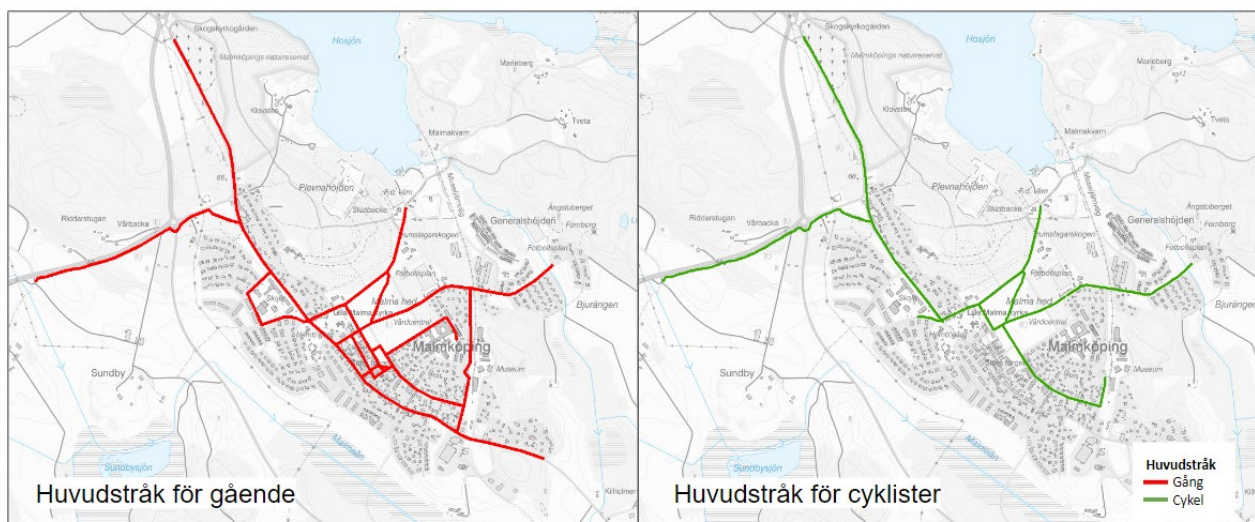
Huvudstråk

De huvudstråk som finns i kartbilderna nedan är de stråk som bör utgöra de viktigaste transportlederna för respektive trafikslag. När det gäller huvudstråken för gång- och cykel är vissa av dessa inte utvecklade eller anpassad till trafikslaget utan kartorna visar i vissa fall på ett önskvärt läge. Där detta uppstår är det extra viktigt att arbeta med att tillskapa säkra och trygga stråk. Det finns fler gång- och cykelvägar än de som redovisas i kartorna nedan, men dessa anses inte ingå i huvudstråken och tas därför inte med i kartorna.



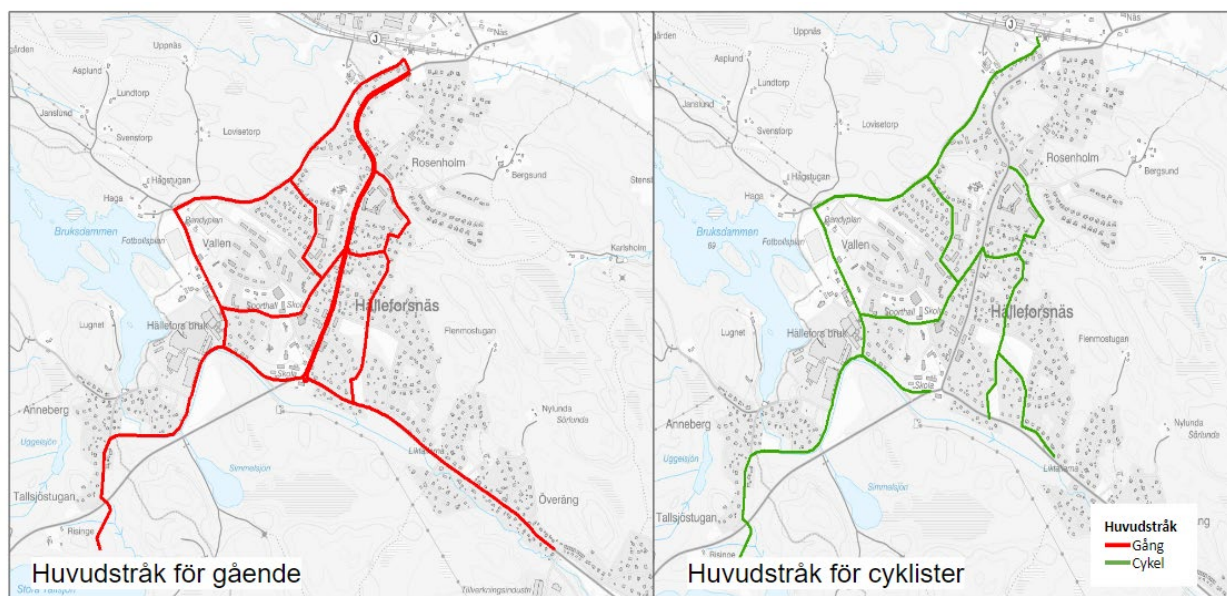
Figur 5, Huvudstråk gång och huvudstråk cykel Flen

I centralorten Flen finns utbyggt stråk för både gående och cyklister. I många fall sammanfaller dessa. Gående har ett finmaskigare nät än cyklisterna, då kortast möjliga väg är av stor vikt för fotgängare. Cykelstråket är ritat med hänsyn till Flens karaktär med branta backar. Därför läggs stråken på vissa ställen enligt vad som kan uppfattas som omväg. Denna dragning ger en enklare cykelresa även om avstånden blir något längre. Båda stråken utgår från att binda ihop stadens målpunkter med bostadsområdena.



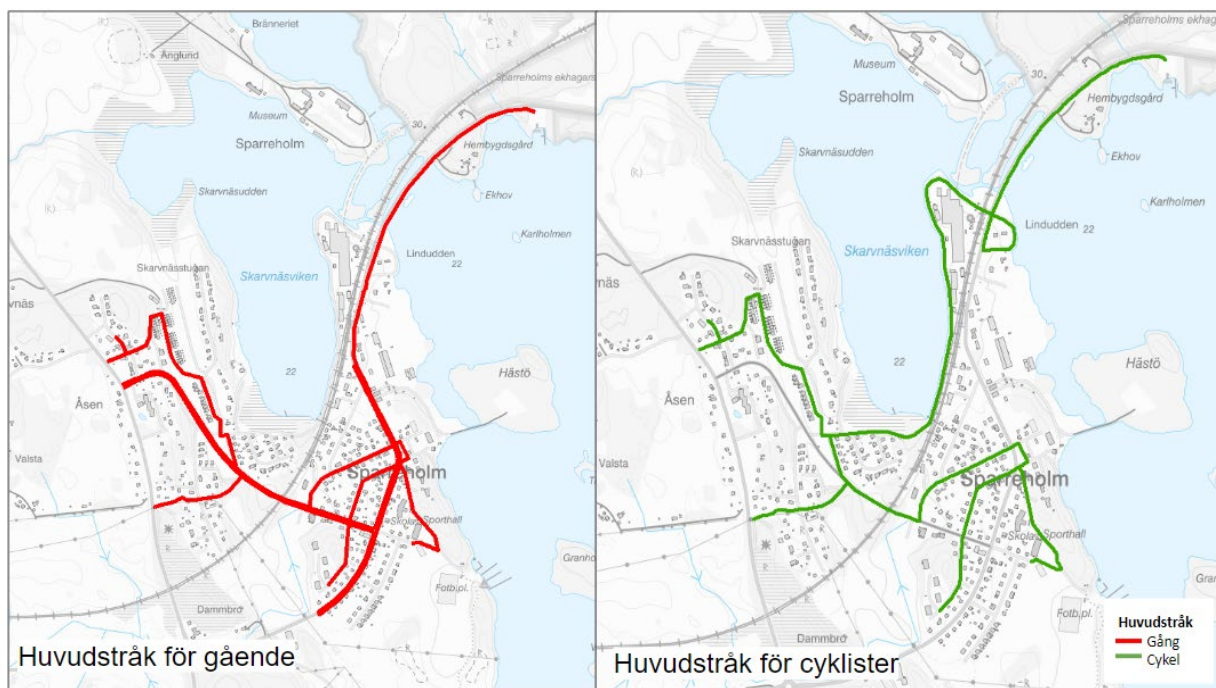
Figur 6, Huvudstråk gång och huvudstråk cykel Malmö

Malmö har separerat gång och cykelstråk. Landsvägsgatan som passerar genom köpingen har trottoarer och är ett attraktivt gångstråk. Till skolor, badplats, centrum och idrottsplatser finns förbindelse med cykel enligt anvisat huvudstråk.



Figur 7, Huvudstråk gång och huvudstråk cykel Hälleforsnäs

Statlig väg passerar genom Hälleforsnäs. Statliga vägnätet erbjuder trottoar och är ett gångstråk som är tillgängligt för många boende på orten. Däremot saknas cykelväg. Målbilden visar hur Flens kommun kan binda ihop större delen av orten med cykelstråk på eget vägnät med endast passager över statliga vägnätet.



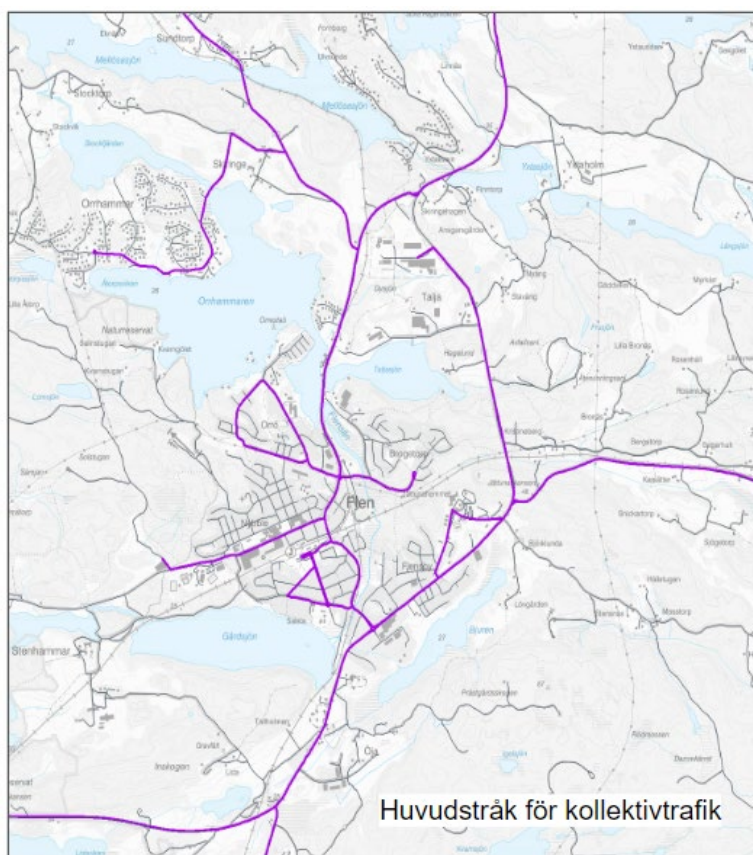
Figur 8, Huvudstråk gång och huvudstråk cykel Sparreholm

Statliga vägen Landsväggsgatan som passerar genom Sparreholm är utrustad med trottoar. Ambitionen med gång- och cykelstråket är att länka samman alla större målpunkter inom orten, som badplats, idrottsanläggning, skola och busshållplatserna Åsen samt Nygatan.



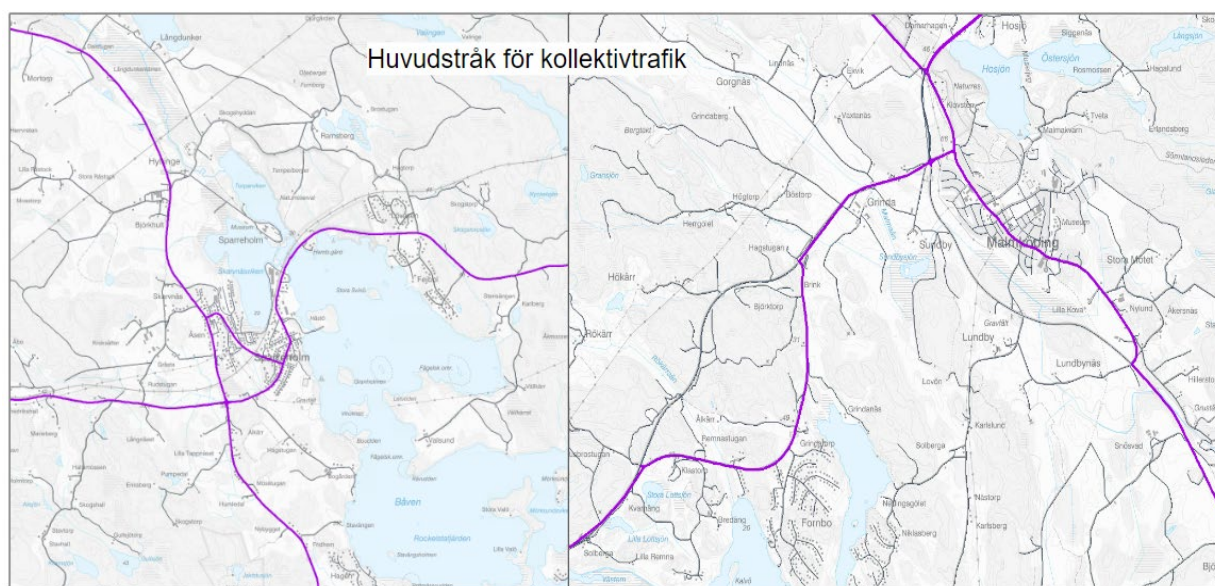
Figur 9, Huvudstråk gång och cykel - Vadsbro, Bettna, Skebokvarn och Mellösa

I kommunens mindre orter kan gång- och cykelvägnätet hänvisas till samma huvudstråk. I Bettna krävs samarbete med Trafikverket för att skapa en tryggare väg för oskyddade trafikanter runt orten, för att binda ihop skola, större arbetsplats, butik och busshållplatser.



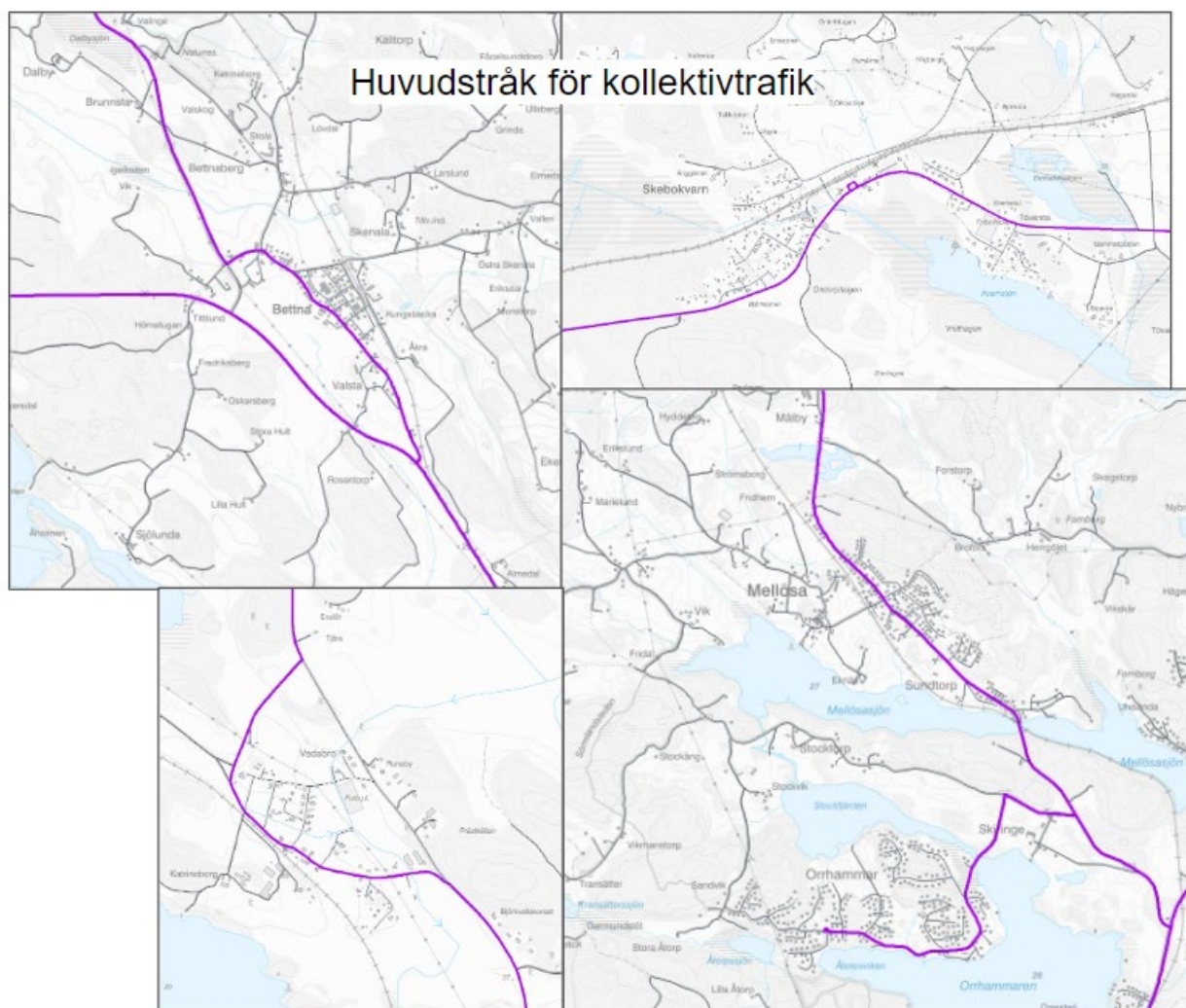
Figur 10, Huvudstråk kollektivtrafik Flen

Inom Flen trafikerar regional och lokala linjer in till busstation i direkt anslutning till stadens tågstation. Här finns även en stadsbuss som förbinder stadens bostadsområden med centrum, skola och sportanläggning.



Figur 11, Huvudstråk kollektivtrafiktrafik - Sparreholm och Malmköping

Inom Sparreholm trafikerar kollektivtrafik vidare mot Malmköping - Eskilstuna alternativt till Nyköping. Expressbusslinjer trafikerar endast hållplats Åsen. Övriga linjer går in i orten via hållplats Nygatan.

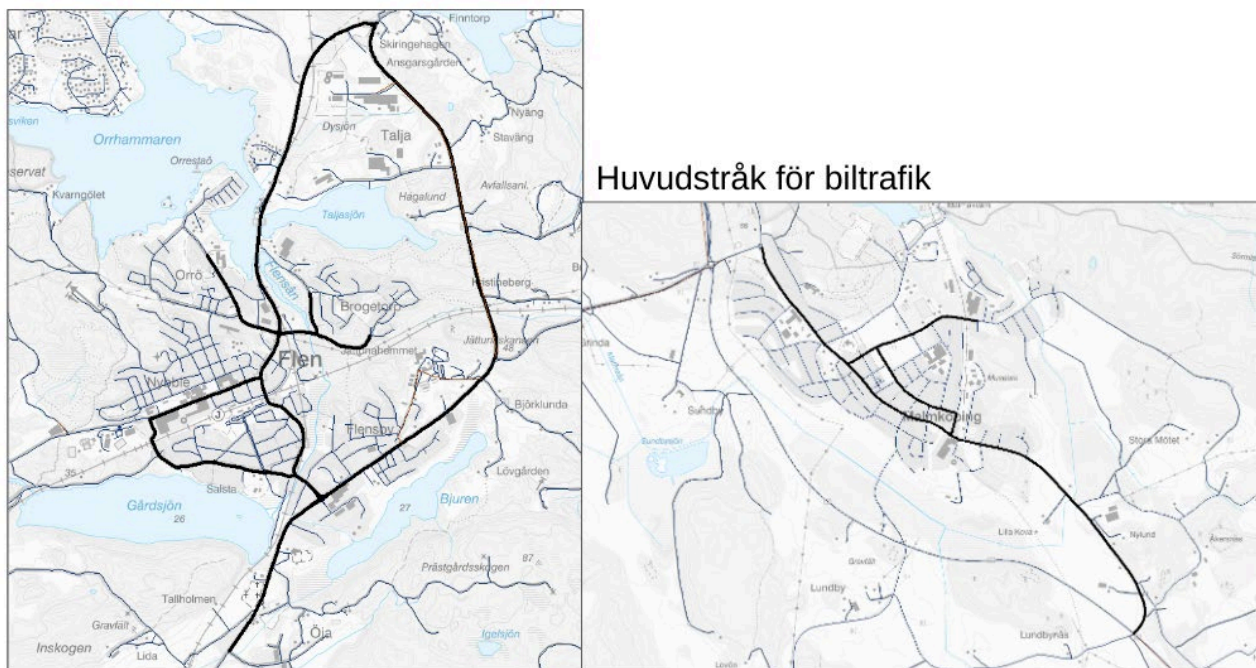


Figur 12, Huvudstråk kollektivtrafik - Vadsbro, Bettna, Skebokvarn och Mellösa

Oppundavägen i Bettna trafikeras av linje Flen - Nyköping. Busstrafik stråket Katrineholm - Nyköping passerar utanför orten längs riksväg 52. Busstrafik på linje Flen - Nyköping förser även Vadsbro med kollektivtrafik. Denna linje går ner genom orten.

I Mellösa trafikeras Sockenvägen av kollektivtrafik. Denna linje trafikerar även Orrhammar under vissa turer.

Linje Flen - Sparreholm - Gnesta passerar genom Skebokvarn.



Figur 13, Huvudstråk biltrafik - Flen och Malmköping

I orterna Flen och Malmköping har huvudstråk för biltrafiken markerats enligt kartor i figur 13. I kommunens övriga orter sammanfaller huvudstråk för biltrafik med Trafikverkets väghållarskap. Huvudstråk för biltrafik i Flen och Malmköping är viktigt för att säkerställa tillgänglighet inom respektive ort. Huvudstråk för biltrafik förbinder viktiga målpunkter för leveranser, vårdcentral och tillfarter till bostadsområden.