




Trivector.se

Trivector Rapport 2025:41 / Version 1.0



Hållbarhetsbedömning för Länsplan för regional transport- infrastruktur för Södermanlands län 2026–2037

Strategisk miljöbedömning och
social konsekvensbedömning

Dokumentinformation

Titel: Hållbarhetsbedömning för Länsplan för regional transportinfrastruktur för Södermanlands län 2026-2037 - Strategisk miljöbedömning och social konsekvensbedömning

Projektnummer: 23290

Rapportnummer: 2025:41

Författare: Lovisa Indebetou, Kristoffer Levin, Julia Nyberg och Malin Mårtensson

Medverkande: Christian Frost

Kvalitetsgranskning: Kristoffer Levin (och sociala delar Christian Dymén)

Beställare: Regin Sörmland

Kontaktpersoner: Micaela Nordin, 0703-385003, micaela.nordin@regionsormland.se och Christian Udin, 0790-610211, Christian.Udin@regionsormland.se

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
0.9	2025-05-13	Preliminär version	Beställare
1.0	2025-05-23	Slutlig version	Beställare

Förord

Region Sörmland har under 2024-2025 tagit fram en remissversion av ny länsplan för regional transportinfrastruktur 2026-2037. Trivector Traffic AB anlätades under hösten 2024 för att genomföra en strategisk miljöbedömning och hållbarhetsbedömning av länsplanen. Bedömningen redovisas i detta dokument.

Den strategiska miljöbedömningen omfattar en miljökonsekvensbeskrivning som uppfyller kraven i miljöbalken. I hållbarhetsbedömningen inkluderas också en social konsekvensbedömning.

Från Trivectors sida har Lovisa Indebetou varit projektledare. I arbetet har Kristoffer Levin varit kvalitetsansvarig. Kvalitetsgranskning av de delar i rapporten som rör social hållbarhet har gjorts av Christian Dymén. Övriga medverkande i uppdraget har varit Julia Nyberg, Malin Mårtensson och Christian Frost.

Region Sörmlands kontaktpersoner för uppdraget har varit Micaela Nordin och Christian Udin.

Lund, maj 2025

Innehållsförteckning

1. Inledning.....	6
1.1. Länsplan för regional infrastrukturplanering.....	6
1.2. Strategiska hållbarhetsbedömningar för miljö och sociala aspekter.....	6
1.3. Genomförande av hållbarhetsbedömning för länsplanen	7
2. Mål.....	9
2.1. Nationella mål.....	9
2.2. Regionala mål.....	13
3. Metod och avgränsningar	18
3.1. Strategisk miljöbedömning.....	18
3.2. Social konsekvensbedömning i regional planering	18
3.3. Arbetsprocessen fram till länsplaneförslaget.....	19
3.4. Analysmetoder.....	20
3.5. Avgränsningar	24
4. Nuläge befolkning och resande	26
4.1. Befolkningsutveckling.....	26
4.2. Färdmedelsandelar.....	27
4.3. Pendling i länet.....	28
4.4. Tillgänglighet.....	31
5. Nuläge social hållbarhet	34
5.1. Social hållbarhet och transportsystemet	34
5.2. Den sociala geografin	37
5.3. Sociala knäckfrågor	41
5.4. Sociala nyckar.....	42
6. Nulägesbeskrivning miljöaspekter	44
6.1. Hälsa.....	44
6.2. Klimat.....	46

6.3.	Landskap.....	48
7.	Bedömningsgrunder	49
7.1.	Bedömningsgrunder miljöaspekter.....	49
7.2.	Bedömningsgrunder sociala aspekter	51
7.3.	Uppsummering / visualisering.....	53
8.	Bedömda alternativ	54
8.1.	Nollalternativ	54
8.2.	Alternativ 1: Regional framkomlighet.....	55
8.3.	Alternativ 2: Tillgänglighet tätorter.....	57
9.	Bedömning av åtgärder och potter.....	59
9.1.	Vägåtgärder, namngivna objekt.....	59
9.2.	Cykelsatsningar, regionalt vägnät.....	60
9.3.	Kollektivtrafiksatsningar	60
9.4.	Statlig medfinansiering potter bidrag	61
9.5.	Trimningsåtgärder av det regionala vägnätet	61
9.6.	Statligt bidrag, Enskilda vägar.....	62
10.	Bedömning av alternativ	63
10.1.	Betydande miljöpåverkan av alternativen	63
10.2.	Sociala konsekvenser av alternativen	64
10.3.	Sammanfattning av bedömningarna för planalternativen	67
11.	Remissversion av plan och dess effekter	69
11.1.	Beskrivning av remissversion av plan	69
11.2.	Bedömning av konsekvenser i remissversionen av plan	71
11.3.	Kumulativa miljöeffekter	73
11.4.	Målkonflikter	74
11.5.	Hur kan länsplanen följas upp för att bidra till sammanhållning, inkludering och hälsofrämjande	74

11.6. Åtgärder som planeras för att förebygga, hindra eller motverka betydande negativ miljöpåverkan.....	75
11.7. Kompletterande åtgärder för att hantera sociala konsekvenser	76
11.8. Bedömning av måluppfyllelse	77
Bilaga 1: Remissammanställning av avgränsningssamråd	80
Bilaga 2: Bedömningsmatris Nollalternativet	85
Bilaga 3 Bedömningsmatris Tillgänglighet tätorter	86
Bilaga 4 Bedömningsmatris Regional framkomlighet	87
Bilaga 5 Bedömningsmatris Slutligt planförslag:	88

1. Inledning

Region Sörmland ansvarar för att ta fram en ny länsplan för regional transportinfrastruktur för Södermanlands län 2026–2037. En strategisk miljöbedömning och hållbarhetsbedömning ska genomföras av länsplanen och redovisas i detta dokument. Den strategiska miljöbedömningen omfattar en miljökonsekvensbeskrivning som uppfyller kraven i miljöbalken. I hållbarhetsbedömningen inkluderas också en social konsekvensbedömning.

1.1. Länsplan för regional infrastrukturplanering

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 på det nationella stamvägnätet och statens järnvägar. Länsplanerna hanterar investeringar på statliga regionala vägar samt statlig medfinansiering till investeringar på kommunala vägar. De långsiktiga planerna gäller för 12 år, men de revideras vart fjärde. Den nya planen gäller för perioden år 2026–2037.

Regionerna i Sverige ansvarar för att ta fram länsplanerna. I Södermanlands län är det Region Sörmland som är länsplaneupprättare. Investeringarna i länsplanen delas in större väg- ombyggnader, kollektivtrafik, trafiksäkerhet och miljö samt gång- och cykelvägar. 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 t.o.m. SFS 2024:533) om länsplaner för regional transportinfrastruktur*.¹

1.2. Strategiska hållbarhetsbedömningar för miljö och sociala aspekter

För länsplanen har strategiska miljöbedömningar gjorts för såväl miljöfrågor som sociala frågor. En *strategisk miljöbedömning* ska genomföras om en plan antas medföra betydande miljöpåverkan. Enligt Miljöbedömningsförordningen² (2017:966, ändrad t o m SFS 2024:981) ska en strategisk miljöbedömning alltid upprättas vid revidering av länsplaner, vilket innebär att ingen behovsprövning behöver göras. Den strategiska miljöbedömningen ska resultera i en *miljökonsekvensbeskrivning* av det planförslag som tas fram och ska

¹ <https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-1997263-om-lansplaner-for-regional-sfs-1997-263/>

² <https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/miljobedomnings-forordning-2017966-sfs-2017-966/>

genomföras så att lagkraven enligt 6 kap Miljöbalken³ uppfylls. Syftet är att integrera miljöaspekter i planering och beslutsfattande så att en hållbar utveckling främjas.

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 1-1. 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. Mer om metoden för genomförandet av miljökonsekvensbeskrivningen finns att läsa i avsnitt 1.3.

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 1-1. Utdrag från 6 kap 2 § miljöbalken.

Det finns inga lagkrav på att göra social konsekvensbedömning (SKB) av planer såsom det finns för miljöbedömning. Dock efterfrågas allt oftare att sociala konsekvenser av åtgärder och planer bedöms i nationell och regional infrastrukturplanering genom att göra en SKB. För Region Sörmland har en social konsekvensbedömning gjorts och presenteras i föreliggande rapport. Mer om metoden finns att läsa i avsnitt 1.3.

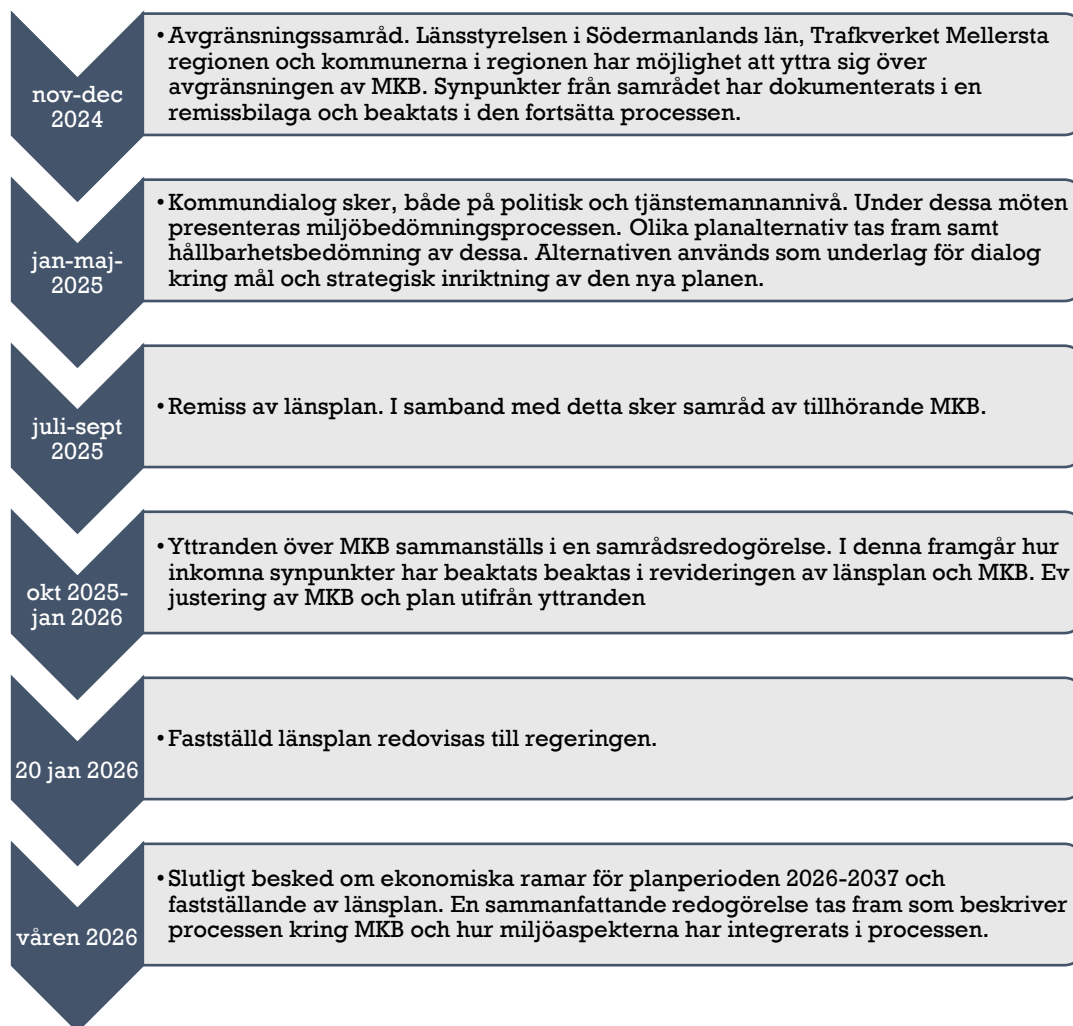
1.3. Genomförande av hållbarhetsbedömning för länsplanen

Den pågående revideringsomgången styrs av infrastrukturproposition och regeringens direktiv från 2025-03-20. Samtliga län ska redovisa sin länsplan för regeringen senast 2026-01-20. Dessförinnan ska planerna ha remitterats och reviderats utifrån inkomna remissvar. I samband med att länsplanen skickas på remiss kommer miljökonsekvensbeskrivningen av planen att vara ute på samråd.

Trafikverket ansvarar för att ta fram ett förslag till nationell plan. Den redovisas till regeringen 2025-09-30. Remissyttrandena ska inkomma till regeringen senast 2025-12-30. Regeringen tar därefter beslut om definitiva ramar för både länsplaner och nationell plan.

³ https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/miljobalk-1998808_sfs-1998-808

Hållbarhetsbedömningen löper parallellt och integrerat med framtagandet av en ny plan, vilket sammanfattas i nedanstående processbeskrivning.



Inkomna synpunkter under avgränsningssamrådet är sammanställda i Bilaga 1.

2. Mål

2.1. Nationella mål

I detta avsnitt beskrivs styrande nationella och regionala mål samlat, eftersom de i många fall är gemensamma för MKB och SKB. De mål som är styrande specifikt för den strategiska miljöbedömningen har dessa markerats med en grön stjärna (★).

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.⁴



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

Transportsystemet kan anses ha en direkt påverkan på åtminstone fem mål: 3 Hälsa och välbefinnande (3.6), 7 Hållbar energi för alla (7.3), 9 Hållbar industri, innovationer och infrastruktur (9.1), 11 Hållbara städer och samhällen (11.2), 12 Hållbar konsumtion och produktion (12c). En indirekt påverkan kan antas på sex mål: 2 Ingen hunger (2.3), 3 Hälsa och välbefinnande (3.9), 6 Rent vatten och sanitet för alla (6.1), 11 Hållbara städer och samhällen (11.6), 12 hållbar konsumtion och produktion (12.3) och 13 Bekämpa klimatförändringarna (13.1 och 13.2). Inom parentes anges delmål med särskilt bäring på transportplaneringen.

⁴ <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/globala-malen-och-agenda-2030/>

Transportpolitiska mål

Transportpolitikens *övergripande mål* (prop. 2008/09:93) är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och 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.⁵ 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. ★

Det finns preciseringar av såväl funktionsmålet som hänsynsmålet. Trafikanalys har på uppdrag åt regeringen genomfört en översyn av preciseringarna.⁶ De nuvarande preciseringarna för funktionsmålet är följande:

- ▶ Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.
- ▶ Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.
- ▶ Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och övriga länder.
- ▶ Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.

⁵ <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/>

⁶ <https://www.trafa.se/uppdrag/transportpolitiska-mal/preciseringsoversynen/>

- ▶ Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.
- ▶ Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar.
- ▶ Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.

Generationsmål och miljökvalitetsmål★

Det transportpolitiska hänsynsmålet innebär att transportsystemet ska bidra till att det övergripande generationsmålet och miljökvalitetsmålen 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 miljökvalitetsmålen för Sverige⁷ måste vara i huvudsak uppnådda för att generationsmålet ska uppnås⁸. Miljökvalitetsmålen är:

- **Begränsad klimatpåverkan**
- **Frisk luft**
- **Bara naturlig försurning**
- Giftfri miljö
- Skyddande ozonskikt
- 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:⁹

1. **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.
2. **Ekonomisk jämställdhet:** Kvinnor och män ska ha samma möjligheter och villkor i fråga om betalt arbete som ger ekonomisk självständighet livet ut.
3. **Jämställd utbildning:** Kvinnor och män, flickor och pojkar ska ha samma möjligheter och villkor när det gäller utbildning, studieval och personlig utveckling.

⁷ Proposition. 2004/05:150 *svenska miljömål – ett gemensamt uppdrag*.

⁸ <https://www.sverigemiljomal.se/miljomalen/generationsmalet/>

⁹ Regeringskansliet, Mer om jämställdhetspolitikens mål: <https://www.regeringen.se/artiklar/2017/01/mer-om-jamstalldhetspolitikens-mal/>

4. **Jämn fördelning av det obetalda hem- och omsorgsarbetet:** Kvinnor och män ska ta samma ansvar för hemarbetet och ha möjligheter att ge och få omsorg på lika villkor.
5. **Jämställd hälsa:** Kvinnor och män, flickor och pojkar ska ha samma förutsättningar för en god hälsa samt erbjudas vård och omsorg på lika villkor.
6. **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.¹⁰

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 barn¹¹, 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

¹⁰ Regeringskansliet, Mål för funktionshinderspolitiken: <https://www.regeringen.se/regeringens-politik/funktionshinder/mal-for-funktionshinderspolitiken/>

¹¹ Unicef, Barnkonventionen: <https://unicef.se/barnkonventionen>

diskriminera). Diskrimineringslagen förbjuder diskriminering inom flera samhällsområden, till exempel arbetsliv, utbildning, hälso- och sjukvård, handel med varor, tjänster och bostäder.¹²

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 folkhälsa¹³, däribland transportsektorn.

Av Folkhälsopolitikens målområden är det framför allt området ”Främja hälsosamma levnadsvanor, ökad tillgänglighet till hälsosamma miljöer aktiviteter och produkter.” som har bäring på transporter.¹⁴

2.2. Regionala mål

Hållbarhetsprogram 2024–2027

Hållbarhetsprogrammet bygger på Region Sörmlands hållbarhetspolicy med tillhörande hållbarhetsprogram. Programmet omfattar fyra övergripande mål som anger riktningen för hur Region Sörmlands arbete ska bedrivas i linje med hållbar utveckling under perioden 2024–2027. Hållbarhetsprogrammet utgår från Agenda 2030.

Övergripande målområden

Region Sörmlands hållbarhetsprograms övergripande målområden är:

- ▶ Vi arbetar för ökad jämlikhet
- ▶ Vi arbetar för god hälsa och miljö
- ▶ Vi är klimatsmarta
- ▶ Vi använder våra resurser hållbart och effektivt

¹² Diskrimineringsombudsmannen, Diskrimineringslagen 2008:567: <https://www.do.se/lag-och-ratt/diskrimineringslagen/>

¹³ <https://www.folkhalsomyndigheten.se/om-folkhalsa-och-folkhalsoarbete/tema-folkhalsa/vad-styr-folkhalsopolitiken/tvarpolitiska-omraden/>

¹⁴ Folkhälsomyndigheten, Nationella folkhälsomål och målområden: <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/>

Mål som rör ekologisk hållbarhet ★

För målet *Vi arbetar för god hälsa och miljö* i hållbarhetsprogrammet finns tre inriktningsmål varav två rör ekologisk hållbarhet:

- ▶ Vi arbetar utifrån ett hälsofrämjande och förbyggande perspektiv
- ▶ Vi bevarar och ökar den biologiska mångfalden och nyttjar ekosystemtjänster hållbart

För målet *Vi är klimatsmarta* i hållbarhetsprogrammet finns fyra inriktningsmål men inget av dem rör ekologisk hållbarhet som har relevans för en länsplan.

För målet *Vi använder våra resurser hållbart och effektivt* i hållbarhetsprogrammet finns tre inriktningsmål varav ett har relevans för ekologisk hållbarhet i ett länsplaneperspektiv:

- ▶ Vi tar hänsyn till alla dimensioner av hållbarhet vid styrning och utveckling av verksamheten

Mål som rör social hållbarhet

För målet *Vi arbetar för ökad jämlikhet* i hållbarhetsprogrammet finns två inriktningsmål:

- ▶ Vi arbetar samordnat och systematiskt med mänskliga rättigheter
- ▶ Vi arbetar för att förebygga och motverka orättfärdiga skillnader

Ett klimatneutralt Södermanland 2045 (under revidering, kommer antas under hösten 2025) ★

Strategin *Ett klimatneutralt Södermanland 2045* syftar till att skapa långsiktighet och tydlighet i länets klimat- och energiarbete, genom att skapa en gemensam kunskapsbild, ge vägledning i arbetet och stöd för prioriteringar, samt att vara en plattform för samarbete och riktning.

Strategin består av fem fokusområden med mål för Södermanland till 2045; Hållbara resor och transporter, Hållbart energisystem, Hållbar användning av energi, Cirkulär ekonomi och hållbar konsumtion, samt Hållbart jord- och skogsbruk. Samtliga områden berör ekologisk hållbarhet.

Visionen för Södermanlands län år 2045 är att länet är klimatneutralt och att samhället präglas av en cirkulär ekonomi. Till dess ska länet vara oberoende av fossila bränslen och energianvändningen ska vara effektiv samt baserad på förnybara energikällor.

Sörmlandsstrategin Sörmlands regionala utvecklingsstrategi

Sörmlands regionala utvecklingsstrategi är en del av genomförandet av Agenda 2030 i regionen. Strategin belyser att Region Sörmland ska ha en ekonomiskt, miljömässig och socialt hållbar utveckling och tillväxt.

Inga mål som direkt rör ekologisk hållbarhet utpekas i strategin. Däremot finns mål i strategin som har bäring på social hållbarhet. Strategin anger att ett socialt hållbart samhälle är ett samhälle:

- ▶ Där alla människors grundläggande behov tillgodoses och de mänskliga rättigheterna säkerställs.
- ▶ Där alla människor är inkluderade – oavsett kön, utbildnings- och inkomstnivå, social status, etnisk tillhörighet, religion eller annan trosuppfattning, bostadsort, sexuell läggning, könsöverskridande identitet och uttryck, ålder eller funktionsnedsättning.
- ▶ Som anpassas och utformas utifrån de grupper som har störst behov.

Strukturbild Sörmland

Strukturbild Sörmland, som är en del av Sörmlandsstrategin, visar det fysiska perspektivet på det regionala utvecklingsarbetet. Länstransportplanen och trafikförsörjningsprogrammet likväl som andra regionala strategier ska förhålla sig till strukturbilden.

Strukturbilden visar en Ortsstruktur 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.

En bättre sits - storregional systemanalys

Syftet med en regional systemanalys är att ta fram en politiskt genomarbetad och förankrad utvecklingsstrategi för Mälardalens transportsystem. Systemanalysen fokuserar på brister i förhållande till prioriterad funktionalitet och pekar på behov av åtgärder. Inom ramen för *En Bättre Sits* finns en storregional systemanalys för Stockholm-Mälarenregionen vilken inkluderar Stockholms, Uppsala, Västmanland, Örebro, Södermanland, Östergötland och Gotlands län.

Övergripande mål

De övergripande målen som pekas ut i den storregionala systemanalysen är att skapa ett transportsystem där:

- ▶ Regionens och nationens internationella konkurrenskraft utvecklas och bidrar till attraktivitet för de samverkande länen i Stockholm-Mälarenregionen.
- ▶ Utvecklingen är långsiktigt hållbar – ekonomiskt, socialt och ekologiskt.

- ▶ Samverkan, helhetssyn och utnyttjande av alla fyra trafikslagen leder till effektivitet.
- ▶ Flerkärnighet och en förstorad arbetsmarknad främjar regional utveckling.

Mål som rör ekologisk hållbarhet ★

Systemanalysen har fyra mål som direkt kopplar till ekologisk hållbarhet:

- ▶ För att nå klimatmålen krävs en kombination av flera faktorer: minskat bilresande, ökat kollektivresande, utvecklad samhällsplanering, teknikutveckling och en effektivare användning av transportsystemet.
- ▶ För att klimatmålen ska nås krävs också att fossila bränslen ersätts av förnyelsebara bränslen, att resurshållning eftersträvas samt att den mest energieffektiva tekniken premieras.
- ▶ Kollektivtrafik och utveckling av stomtrafik prioriteras på järnväg och väg av miljö- och kapacitetsskäl.
- ▶ För att långväga godstransporter ska kunna överföras från väg till järnväg och sjöfart krävs en effektiv kombitrafik med fungerande anslutningar samt ökad kapacitet på järnväg.

Mål som rör social hållbarhet

Systemanalysen har ett mål som direkt kopplar till social hållbarhet:

Ett kollektivtrafiksystem utvecklat för god tillgänglighet och ökad jämställdhet innebär till exempel att förutsättningarna för personer med funktionsnedsättning att resa är tillgodosedda så långt möjligt samt att transportsystemet svarar mot både mäns och kvinnors resbehov.

Sörmlands regionala trafikförsörjningsprogram 2022–2035

Trafikförsörjningsprogrammet ger en samlad bild över hur kollektivtrafiken ska utvecklas långsiktigt i enlighet med de regionala utvecklingsmålen och revideras vart fjärde år. Trafikförsörjningsprogrammets övergripande mål är *Kollektivtrafik för tillväxt och utveckling*.

Mål som rör ekologisk hållbarhet ★

Utifrån det övergripande målet har fyra funktionsmål identifierats, inom vilka kollektivtrafiken ska utvecklas fram till år 2030:

- ▶ Funktionell kollektivtrafik – stödjer regional och lokal utveckling
- ▶ Attraktiv kollektivtrafik – är användarvänlig med hög kvalitet
- ▶ Effektiv kollektivtrafik – är hållbar och samordnad
- ▶ Tillgänglig kollektivtrafik – erbjuder goda resmöjligheter.

Mål som rör social hållbarhet

Målet *Tillgänglig kollektivtrafik – erbjuder goda resmöjligheter*, uttrycker att kollektivtrafiken ska ”ge invånare och besökande i Sörmland ökad tillgänglighet och rörlighet”. Inom ramen för målet betonas att:

Det handlar om att skapa ett system som är relevant för det vardagliga behovet hos fler. Alla resenärers behov ska beaktas så att olika former av funktionsnedsättningar inte hindrar människor att använda kollektivtrafiken.

Som strategier kopplat till tillgänglighet och effektivitet anges att:

- ▶ Kollektivtrafiken ska utvecklas till att vara ett alternativ för äldre och för resenärer med funktionsnedsättning för att minska beroendet av färdtjänst.
- ▶ Ambitionen är att trafiken på landsbygden ska öka tillgängligheten till arbete, skola och fritidsaktiviteter genom anropsstyrd trafik med mindre fordon.
- ▶ Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning utgör ett eget kapitel i programmet, och beskriver bland annat den riktlinje som tagits fram (2014) för en tillgänglig kollektivtrafik i Sörmland för resenärer med funktionsnedsättning.

3. Metod och avgränsningar

Hållbarhetsbedömningen av länsplanen hanterar miljökonsekvensbeskrivningen och den sociala konsekvensbedömningen integrerat. Syftet med att göra en miljökonsekvensbeskrivning och en social konsekvensbedömning är att integrera hållbarhetsaspekter i de beslut och vägval som tas i länsplanen. För tydlighet presenteras tillvägagångssättet för respektive metod var för sig nedan.

3.1. Strategisk miljöbedömning

Syftet med en strategisk miljöbedömning är att integrera miljöaspekter i planering och beslutsfattande för att främja hållbar utveckling. Miljökonsekvensbeskrivningar används för att få en övergripande bild av miljöpåverkan för länsplanen och är en del av den strategiska miljöbedömningen. Den strategiska miljöbedömningen genomförs enligt Figur 3-1 nedan.

Strategisk miljöbedömning av länsplaner innebär följande moment:

- Avgränsningssamråd. Avgränsning av MKB skickas till berörda remissinstanser. Formellt samrådsmöte med berörd Länsstyrelse.
- Miljökonsekvensbeskrivning ska tas fram som biläggs det planförslag som går ut på remiss.
- Beaktande av remissvar. Hänsyn ska tas till miljökonsekvensbeskrivningen och inkomna synpunkter innan planen antas.
- Planrevidering. Om länsplanen uppdateras inför redovisning till regeringen eller slutlig fastställelse ska också miljökonsekvensbeskrivningen uppdateras.

Särskild sammanfattning. När det slutliga planförslaget antas ska en särskild sammanfattning tas fram som beskriver:

1. hur miljöaspekterna har integrerats i planen eller programmet,
2. hur hänsyn har tagits till miljökonsekvensbeskrivningen och inkomna synpunkter,
3. skälen för att planen eller programmet har antagits i stället för de alternativ som övervägts och
4. Vilka åtgärder som planeras för att övervaka och följa upp den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen eller programmet medför. Lag (2017:955)

Figur 3-1. Strategisk bedömning av länsplaner.

3.2. Social konsekvensbedömning i regional planering

Social hållbarhet inom transportplanering handlar om att allas rätt till tillgänglighet värnas. 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. 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.¹⁵ Modellen är anpassad för regional transportplanering men bygger på vedertagna tillvägagångssätt som kommuner använder i sina bedömningar. Enligt modellen genomförs SKB i följande sex steg:

2. **Behovsbedömning** – sätt ramarna för SKB, omfattning, ansvarsfördelning och bakgrund.
3. **Nulägesbeskrivning** – beskriv förutsättningar och villkor för grupper, områden och platser som är centrala utifrån länsplanen.
4. **Sociala knäckfrågor** – de sociala utmaningar som regionen har och som kan påverkas genom länsplanen. Tas fram baseras på nulägesbeskrivningen.
5. **Sociala nycklar** – de sociala mål som länsplanen behöver fokusera på för att hantera de sociala knäckfrågorna.
6. **Konsekvensbedömning** - utifrån om länsplanen bidrar/stärker, motverkar/hindrar eller inte påverkas alls, när det gäller att nå de sociala nycklarna.
7. **Kompletteringar** – görs vid behov.

Konsekvensbedömningen görs för såväl namngivna objekt som för åtgärder i potter med utgångspunkt i bedömningskriterier som svarar mot de olika sociala aspekterna, läs mer i avsnitt 7.

De olika stegen ovan utgår från fyra *sociala aspekter* som anses centrala utifrån det regionala transportplaneringsperspektivet. Aspekterna beskrivs vidare i avsnitt 4 dessa är:

- ▶ **Inkluderande** – Ledord: Makt och delaktighet
- ▶ **Sammanhållen** – Ledord: Sociala och rumsliga samband
- ▶ **Tillgänglig** – Ledord: Vardagsliv och räckvidd
- ▶ **Hälsofrämjande** – Ledord: Hälsa, trygghet och säkerhet

3.3. Arbetsprocessen fram till länsplaneförslaget

Region Sörmland utarbetade under 2024 ett antal strategiska inriktningar i syfte att säkerställa att åtgärdsplaneringen stärker Sörmlands utveckling. De strategiska inriktningarna var formulerade på ett sätt så att de skulle kunna omfatta relativt många typer av åtgärder. Därför fanns det inom respektive inriktning möjlighet att styra mot en riktning som i större eller mindre utsträckning går i riktning mot miljömässig och social hållbarhet. Under vintern 2024-2025 lät därför Region Sörmland Trivector Traffic göra en bedömning av vilken typ av åtgärder inom varje strategisk inriktning som leder till miljömässig och/eller social hållbarhet. Resultaten presenterades i en rapport och en workshop hölls också med kommunerna i regionen och Trafikverket Mellersta regionen. Detta har sedan fungerat som ett

¹⁵ <https://www.regionkronoberg.se/contentassets/82e2a25c02d440d6bc0580a7cd8a104d/ska-i-regional-transport-planering.pdf>

underlag för hur planeringen kan anpassas i en hållbar riktning givet de beslutade strategierna.

Med detta som utgångspunkt utarbetades två olika planalternativ, Regional framkomlighet, och Tillgänglighet till och i tätorter. Regional Framkomlighet fokuserar på utveckling i stråk och Tillgänglighet tätorter har fokus på utveckling av noder. De båda alternativen utgick från samma budget men representerade olika inriktningar och tog hänsyn till olika planeringsförutsättningar.

De två alternativen som utarbetades under våren 2025 bedömdes och presenterades för den politiska styrgruppen för framtagande av ny länsplan. De utgjorde underlag för slutligt förslag till länsplan och var baserade på den initiala budgetram som kom med direktivet från regeringen den 20:e mars 2025. Budgetramen för Södermanlands län var där 1 649 miljoner kr. Trafikverket genomförde sedan utifrån regeringens planram en av-/omräkning utifrån genomförandegraden i nuvarande plan, Sörmlands planram blir då 1 408 miljoner. Det slutgiltiga planförslaget som studerats utgår ifrån den nya tilldelningen på 1 408 miljoner, vilket i princip är samma storlek som nollalternativet.

3.4. Analysmetoder

Geografiska analyser

Som underlag till bedömningarna har geografiska analyser använts för bedömningar av den sociala hållbarheten. Geografiska lager för socioekonomi, ohälsotal samt kvinno- och mansdominerade arbetsplatser tagits fram och analyserats utifrån var de föreslagna åtgärderna finns i geografin. Generella bedömningar har gjorts utifrån framtaget kartmaterial och var åtgärderna planeras i geografin. Underlaget kommer från Region Sörmland.

Samlade effektbedömningar

Samlade effektbedömningar tas fram av Trafikverket för samtliga namngivna objekt i nationell transportplan och i länstransportplaner. De samlade effektbedömningarna innehåller en samhällsekonomisk analys (nettonuvärdeskvot samt effekter som inte kan värderas momentärt) liksom påverkan på trafiksäkerhet och emissioner, en fördelningsanalys, samt en analys av måluppfyllelse gentemot de transportpolitiska målen. I de fall en samlad effektbedömning har funnits har denna legat till grund för bedömningen av ett specifikt namngivet objekt.

Den del av de samlade effektbedömningarna som primärt använts som underlag till hållbarhetsbedömningen är den transportpolitiska måluppfyllelsen, som utgår från liknande fokusområden som ovan nämnda bedömningskriterier. I den samhällsekonomiska analysen

redovisas prissatta och ej prissatta effekter på restid och reskostnad, trafiksäkerhet, hälsa, natur- och kulturmiljö samt klimat.

De samlade effektbedömningarna är en värdefull hjälp i den sociala konsekvensbedömningen. Transportpolitisk måluppfyllelse av funktionsmålet tillgänglighet analyseras bland annat utifrån kön, ålder och funktionsnedsättning. Med andra ord kan det konstateras att de samlade effektbedömningarna i viss grad belyser sociala konsekvenser.

Noteras bör att i de samlande effektbedömningarna som ligger till grund för de flesta av vägobjekten tas inte hänsyn till att förbättringar för bilister kan leda till att den fysiska aktiviteten i transportsystemet minskar då fler kan lockas att resa i bil. De enskilda vägobjekt som det saknas samlade effektbedömningar för har här därför bedömts på samma enhetliga sätt även om det då genomgående kan vara så att de negativa effekterna av vägar till viss del underskattas.

Kvalitativa analysmetoder

Med undantag för namngivna objekt där en samlad effektbedömning funnits tillgänglig har en egen översiktlig bedömning avseende varje åtgärds-kategoris betydande miljöpåverkan genomförts.

För namngivna objekt görs samlade effektbedömningar som bedömer åtgärdernas effekt under en prognosperiod till 2045, som utgår från Trafikverkets basprognos. Prognosperioderna är ett sätt att hantera osäkerheten kring tidsperspektiv och att ge alla åtgärder gemensamma förutsättningar för att kunna bedömas. Ställningstagandet i den strategiska miljöbedömningen är att det inte är möjligt att ta hänsyn till hur tidsperspektiv och framtida förutsättningar påverkar bedömningarna av en viss typ av åtgärd. Det görs inga bedömningar i absoluta tal för olika miljöeffekter utan det är riktningsförändringen i förhållande till uppsatta mål som är i fokus.

Klimat

Trafikverket konstaterar i Inriktningsunderlaget till transportinfrastrukturplaneringen för 2026-2037 att tre faktorer avgör hur stora utsläppen av koldioxid är från transportsektorn - det handlar om fordonet, drivmedlet och trafikmängden. Transportsektorns klimatomställning är central i arbetet med att nå Sveriges åtagande om att minska utsläppen inom ESR med 50 procent till 2030 (jämfört med 2005). I Regeringens handlingsplan "Hela vägen till nettonoll" framkommer att omställningen inom transportsektorn främst bör ske genom:

- ▶ Elektrifiering av transportsektorn
- ▶ Ökad användning av fossilfria drivmedel
- ▶ Ökat transporteffektivitet

Även om energieffektivisering och elektrifiering kan vara kraftfulla verktyg på kort sikt, så har en länsplan litet mandat att påverka detta. Allt fler forskare drar också slutsatsen att för

att transportsektorns klimatmål ska kunna nås på ett hållbart sätt räcker inte energieffektivisering, elektrifiering och biodrivmedel utan samhället behöver också bli mer transporteffektivt med mindre biltrafik, lastbilstrafik och flygresande.¹⁶ Klimatpolitiska rådet har konstaterat detta i sina årliga rapporter¹⁷ och även IPCC¹⁸ och OECD¹⁹ drar samma slutsats. IPCC pekar också på att åtgärder som ingår i ett transporteffektivt samhälle har möjlighet att bidra till 16 av 17 av de globala hållbarhetsmålen. Ett transporteffektivt samhälle är därför inte bara en nödvändig förutsättning för att nå klimatmål utan också en del i ett miljömässigt, socialt och ekonomiskt hållbart samhälle i stort.

Vid anläggning av nya vägar fås en stor klimatpåverkan i bruksskedet av anläggningen genom den ökade trafik som den nya vägen ger. Även om utsläppen från trafiken kommer att minska efterhand är det dock viktigt att ta hänsyn också till de kumulativa effekterna av utsläppen från transporterna under övergången till en fossilfri fordonsflotta. Nya järnvägar och gång- och cykelvägar kan däremot i bruksskedet ge positiv inverkan på klimatet om åtgärden innebär en överflyttning från vägtrafik till resande med kollektivtrafik eller med gång- och cykel.

Vid anläggning av ny infrastruktur fås alltid en påverkan av klimatet genom den energi som går åt för själva byggandet och vid framställning av byggmaterial. Detta gäller all anläggning av ny infrastruktur inklusive den av för järnvägar och gång- och cykelvägar. I en framtid där en högre andel av fordonsflottan drivs med förnybara drivmedel, kommer klimatpåverkan från anläggningen av infrastruktur att stå för en relativt sett större del av transportsystemets klimatpåverkan. Referensramen som olika objekt och åtgärdsområden bedöms mot kommer med största sannolikhet att förändras under planperioden. Olika objekt och åtgärdsområden har en effekt på samhället som sträcker sig långt fram i tiden.

Relativ attraktivitet

Den relativa attraktiviteten mellan olika trafikslag är en ett kriterium för att bedöma betydande miljöpåverkan inom flera olika områden. En ökad relativ attraktivitet för biltrafik innebär med stor sannolikhet inducerad trafik, ökat bilresande på bekostnad av resor med gång, cykel och kollektivtrafik, minskad transporteffektivitet, och därmed negativ påverkan på klimat och fysisk aktivitet. Sambanden är de motsatta om en åtgärd bidrar till en förbättrad relativ attraktivitet för gång, cykel och kollektivtrafik.

¹⁶ Berg Mårtensson, H., Höjer, M. Åkerman, J. 2023. Low emission scenarios with shared and electric cars: Analyzing life cycle emissions, biofuel use, battery utilization, and fleet development. *International Journal of Sustainable Transportation*.

¹⁷ IPCC (2022) *Climate Change (2022). Mitigation of Climate Change*, Working Group III contribution to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change.

¹⁸ Klimatpolitiska rådet (2024). Årsrapport 2024. Rapport nr 7. ISBN: 978-91-540-6206-5 Diarienummer: 2024-00005/K. Klimatpolitiska rådet, Stockholm, 21 mars 2024

¹⁹ OECD (2021) *Transport Strategies for Net-Zero Systems by Design*. OECD Publishing, Paris, doi: 10.1787/0a20f779-en

Hälsa

För bedömning av påverkan på luft görs en uppskattad ökning eller minskning av transporter på gator som berörs av miljökvalitetsnormer för utsläpp. Planen har i detta sammanhang en möjlighet att påverka transportflöden i de större tätorternas centrala delar, vilket vanligtvis är områden som kan ha problem med hälsofarlig luft. Ökad relativ attraktivitet för gång, cykel och kollektivtrafik i tätortsmiljö bedöms ge positiv påverkan på buller och luft.

Åtgärder som bidrar till en ökad relativ attraktivitet för gång, cykel och kollektivtrafik bedöms ge positiva effekter på fysisk aktivitet. Om en åtgärd bedöms bidra till överflyttning av resor från bil till kollektivtrafik har den också en positiv påverkan på fysisk aktivitet genom ökad mängd anslutningsresor med gång och cykel.

Landskap

Landskapseffekter är svåra att bedöma på en övergripande nivå. De bedömningar som gjorts för landskap är i första hand för de namngivna objekten för vilka samlade effektbedömningar har gjorts.

Generellt gäller det att vägar som innebär en helt ny sträckning ger negativ landskapspåverkan gällande markhushållning, barriärer och intrång (naturmiljö) och kulturmiljö. Ny infrastruktur som skapar barriärer och har en påverkan på utpekade värdeområden har en potentiellt mycket negativ effekt som måste beaktas på en strategisk nivå. Därför har de objekt som skapar denna typ av påverkan tydligt lyfts fram i bedömningen. Även utbyggnad till 2+1-vägar skapar tydliga barriäreffekter, som dock i viss utsträckning kan kompenseras med ekodukter.

Huruvida infrastrukturen påverkar värdeområden (som ska bedömas enligt 7 kap MB) för natur- och kulturmiljö samt vattenskyddsområden har bedömts baserat på framtagna SEB:ar. Denna typ påverkan bör vidare bedömas i samband med andra planeringsskeden, ÅVS eller väg- och järnvägsplan.

Sociala konsekvenser

I sociala nyttobedömningar av transportinvesteringar är det utfallet av åtgärder på den sociala hållbarheten som brukar kallas ”sociala nyttor”. Det finns ett behov av ökad kunskap om hur sociala nyttor och onyttor kan bedömas, kvalitativt och/eller kvantitativt. I Trafikverkets arbete med social hållbarhet konstateras kunskapsluckor om kopplingen mellan social hållbarhet och transport, speciellt effektsamband.

Många studier har undersökt olika gruppers behov, förutsättningar, värderingar, upplevelser, beteenden med mera i förhållande till transportsystemet. Det finns många relevanta studier som är användbara för olika effektantaganden i nyttobedömningar, men dock är det få som

studerat effekter av åtgärder.²⁰ Bedömningarna av social hållbarhet har gjorts baserat på den kunskap som finns både baserat på olika grupper i transportsystemet samt effektantaganden.

3.5. Avgränsningar

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. Avgränsningen för den sociala konsekvensbedömningen har gjorts med utgångspunkt i aspekter som lyfts fram i styrande mål (se avsnitt 2.1 och 2.2) och kunskap om vilka möjligheter som finns genom transportåtgärder att påverka social hållbarhet.

Utredningens innehåll och detaljeringsgrad

Länsplanen delas in i ett antal namngivna objekt. Ett namngivet objekt är en åtgärd med kostnad över 75 Mkr. För dessa ställs specifika krav i form av *samlade effektbedömningar* och *samhällsekonomiska kalkyler*. Åtgärder som underskrider 75 Mkr samlas i så kallade åtgärdsområden (potter). Bedömning av miljömässiga och sociala konsekvenser görs på samma nivå.

Hållbarhetsbedömningen görs av länsplanen som helhet, men bygger på de utredningar och granskningar som gjorts av enskilda åtgärder tidigare i planprocessen, främst i samlade effektbedömningar (SEB) och åtgärdsvalsstudier (ÅVS). Hållbarhetsbedömningen fokuserar på de politiska beslut som är styrande för 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.

Avgränsning i tid och rum

Den aktuella planen som är föremål för analys omfattar åtgärder för 2026–2037. Förarbetena till miljöbalken anger att den betydande miljöpåverkan som ska identifieras och beskrivas i princip inkluderar: ”effekter på kort, medellång och lång sikt.” Vilka tidsgränser som ska sättas för olika effektbedömningar beror på vad som är relevant och rimligt. Eftersom

²⁰ Wennberg, H., Mårtensson, M., Dahlholm, O. & Dymén, C (2020) Sociala nyttor och onyttor av transportåtgärder: Sammanställning av effektsamband. Trafikverket 2020:240

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 de samlade effektbedömningarna, som utgjort ett viktigt underlag för bedömning av de namngivna åtgärdernas effekter (läs mer under kap 3.4) bedöms effekter för ett gemensamt prognosår (2045) som utgår från Trafikverkets basprognos.

Bedömningen av miljökonsekvenser och sociala konsekvenser omfattar hela Södermanlands län. Påverkan från internationella transporter bör om det bedöms relevant ingå i bedömningen. Syftet är att tydliggöra vilken del av problemen som svenska åtgärder råder över. Frågor kring sjöfartens och flygets miljöpåverkan förutsätts bli bedömda inom ramen för den nationella planen, förutsatt att den regionala planen inte nämnvärt berör dessa trafikslag.

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 vår fysiska omgivning och det ekosystem vi alla ingår i. Planförslaget har formellt sett ingen civilrättslig betydelse och är inget rättsligt bindande dokument som påverkar enskild egendom. Däremot pekar den ut vilka objekt som har politiskt beslutad finansiering och planeras att byggas och planen har därför en påverkan på enskilda.

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 någon plan. Bedömningarna förutsätter därför ett så kallat nollalternativ, en rimligt säker uppfattning om hur samhället och transportsystemet kommer att utvecklas utan effekterna från en ny plan.

Nollalternativet utgår från nu gällande plan och dagens politik och kända beslut. I miljökonsekvensbeskrivningen och den sociala konsekvensbedömningen studeras därmed alternativet utifrån förändringar jämfört med gällande plan med beslutade objekt som inte redan genomförts. I nollalternativet har gällande plan dock reviderats utifrån beräknade kostnadsökningar för objekten.

Betydande påverkan på miljö och social hållbarhet ska ses synonymt med riktningsförändring. Betydande påverkan innebär att en åtgärd leder i riktning mot styrande mål och i positiv riktning i jämförelse med nollalternativet. Betydande negativ påverkan innebär att en åtgärd leder i riktning från uppsatta mål och i negativ riktning gentemot nollalternativet.

Avgränsningar av miljöaspekter

När det gäller vilka miljöaspekter som studeras och bedöms inom ramen för hållbarhetsbedömningen så visas dessa i kapitel 7 Bedömningsgrunder.

4. Nuläge befolkning och resande

4.1. Befolkningsutveckling

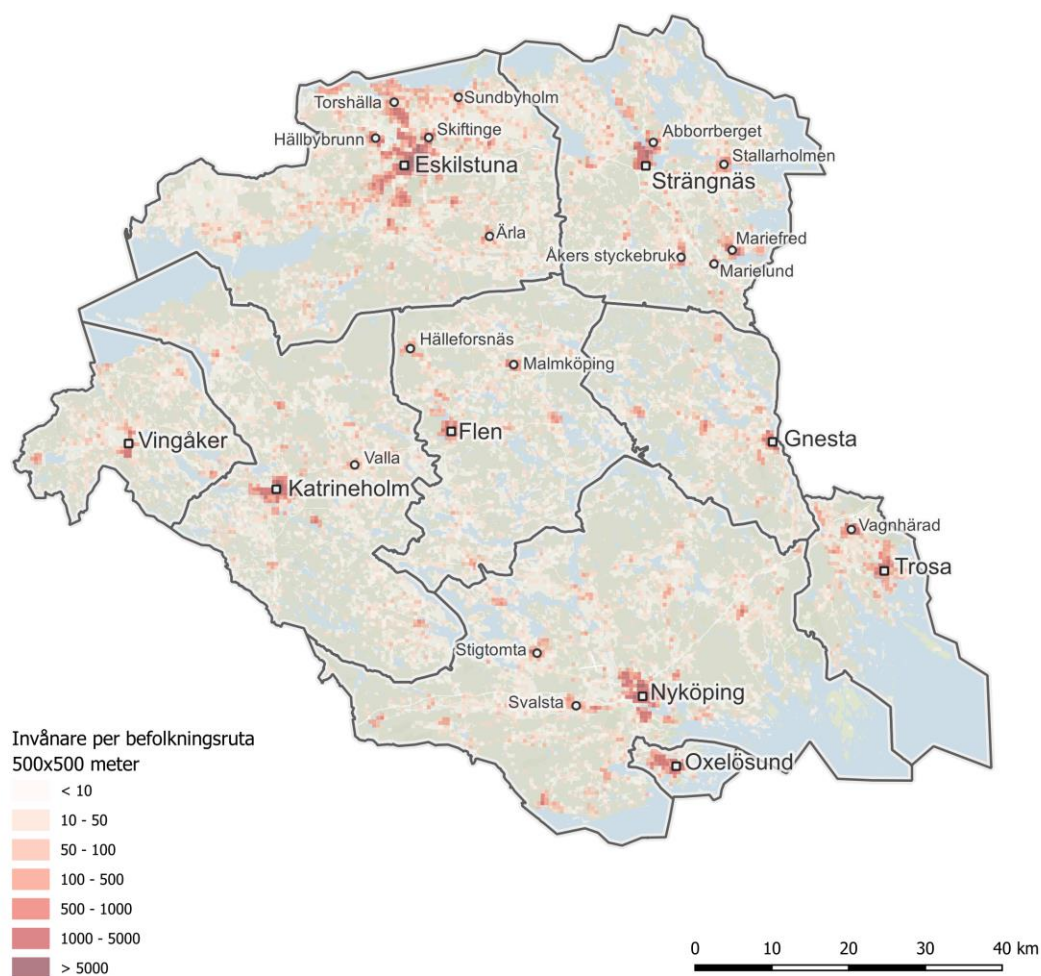
Sörmland har haft en växande befolkning under många år och mellan år 2000 och 2021 var ökningen varit mycket stark. År 2021 passerade antalet invånare i länet 300 000 och året därefter ökade det ytterligare. År både 2023 och 2024 minskade antalet invånare något vilket är ett trendbrott i statistiken.²¹

Utvecklingen skiljer sig mellan kommuner i länet. Trosa har växt med 46 procent under perioden 2000-2023 medan Katrineholm växt med ungefär 6 procent. I Vingåker och Flen har befolkningen däremot minskat med ungefär 4 respektive 5 procent under samma tidsperiod. Detta innebär att det är framför allt de större kommunerna och kommunerna med god tillgänglighet till Stockholmsområdet som växer snabbt.²²

Befolkningstätheten i Sörmlands län visas i Figur 4-1 nedan utifrån nattbefolkning. Ju mörkare röda områdena är, desto större är befolkningen. Enligt figuren går det att se att befolkningstätheten är störst i och med direkt närhet till de större städerna.

²¹ <https://utvecklasormland.se/om-regional-utveckling/statistik-om-sormland/befolkning/>

²² <https://utvecklasormland.se/om-regional-utveckling/statistik-om-sormland/befolkning/>

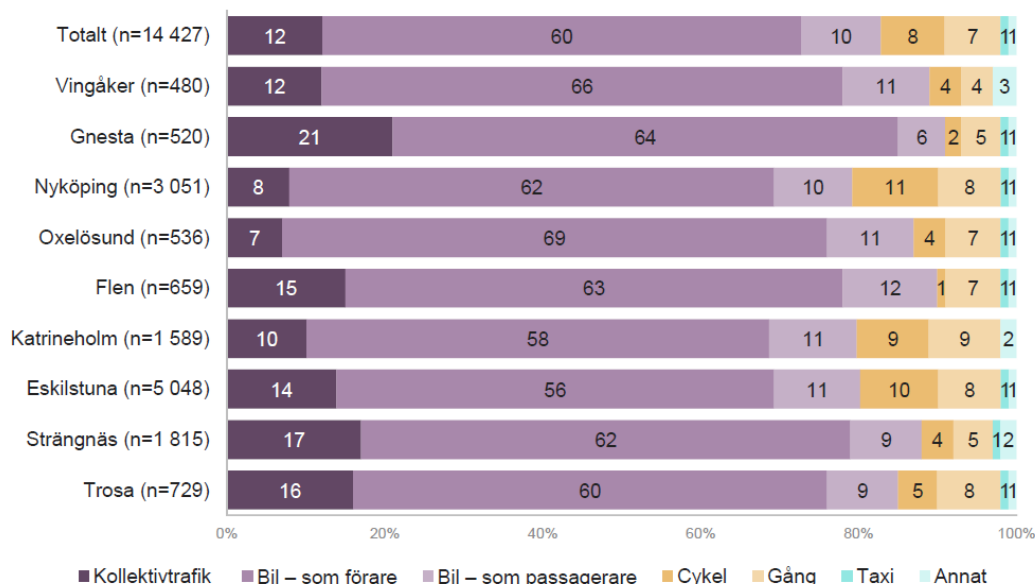


Figur 4-1. Nattbefolkning per 500x500m i Södermanlands län.

4.2. Färdmedelsandelar

Sörmlänningarna använder bilen vid 70 procent av sina resor. Andelen resor med cykel och till fots står för sammanlagt 15 procent av resorna, se Figur 4-2.²³

²³ Origo Group, Resvaneundersökning 2024, november 2024



Figur 4-2 Färdmedelsandelar i Södermanlands län och i de olika kommunerna. (källa Origo Group, Resvaneundersökning 2024, november 2024)

I den regionala resvaneundersökningen²⁴ saknas detaljerade uppgifter i tabeller eller figurer om skillnader i färdmedelsandelar mellan män och kvinnor och i olika åldersgrupper men det finns en kort sammanfattning av skillnader. Dessa redogörs för i kapitel 5.1 där det också finns sammanställd generell information om resvanor och förutsättningar att resa för olika grupper, bland annat för kvinnor och män.

4.3. Pendling i länet

Sörmlänningar har genom sitt geografiska läge tillgång till flera stora arbetsmarknadsregioner, främst i Stockholm, Östergötland och Västmanland. Avgörande för att invånarna ska kunna pendla är tillgängligheten inom länet och till omgivande orter.²⁵

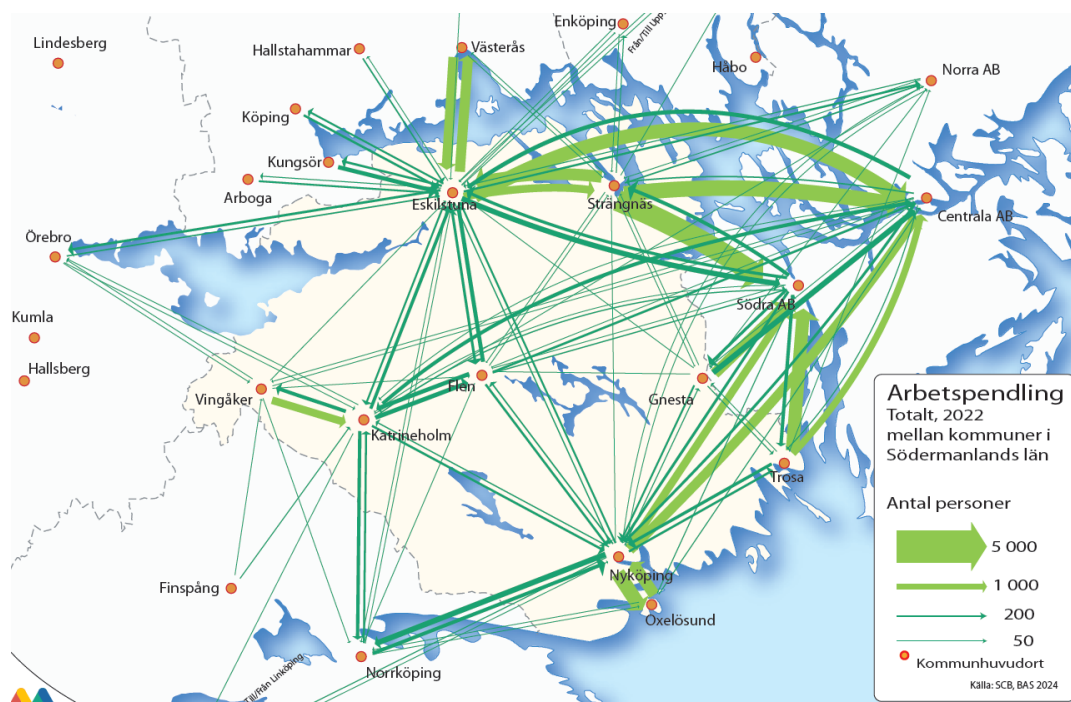
Viktiga pendlingsstråk inom regionens finns främst i östvästlig riktning samt till och angränsande län (Stockholm, Östergötland och Västmanland). Inom regionen är stråken generellt svagare i nord-sydlig riktning, även om det finns vissa undantag (Oxelösund-Nyköping, Eskilstuna-Strängnäs och Katrineholm-Vingåker).²⁶

²⁴ Origo Group, Resvaneundersökning 2024 – En befolkningsundersökning om resvanor i Region Sörmland, november 2024

²⁵ Sörmlandsstrategin (2023) Region Sörmland. <http://utvecklasormland.se:71/globalassets/regional-utvecklings-strategi-sormlandsstrategin-tillganglighetsanpassad-2023.pdf> Hämtad 2025-03-11

²⁶ <https://utvecklasormland.se/globalassets/filer/transport-och-infrastruktur/lansplan-for-regional-transportinfrastruktur-uppdaterad.pdf> Hämtad 2025-05-07

Pendlingen är störst till södra och centrala Stockholms län, se Figur 4-3. Mäns och kvinnors arbetspendling i Södermanland är likartad, men männens pendlingsflöden är generellt större, speciellt i de längre pendlingsrelationerna.²⁷

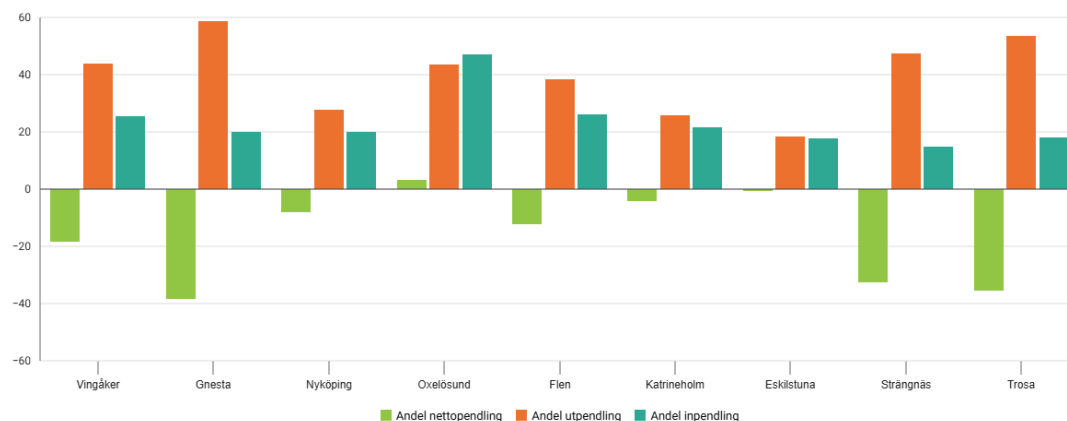


Figur 4-3 Arbetspendling totalt 2022 mellan kommuner i Södermanlands län (källa: Mälardalsrådet och AFRY, Arbetspendling i Stockholm-Mälardalen 2022, daterad 2024-08-15)

Sörmland är ett av de län som har högst utpendling och i de flesta av kommunerna pendlar fler ut än in till kommunen. Oxelösund är den enda kommunen i länet som har en positiv nettopendling (enligt data från 2022).²⁸

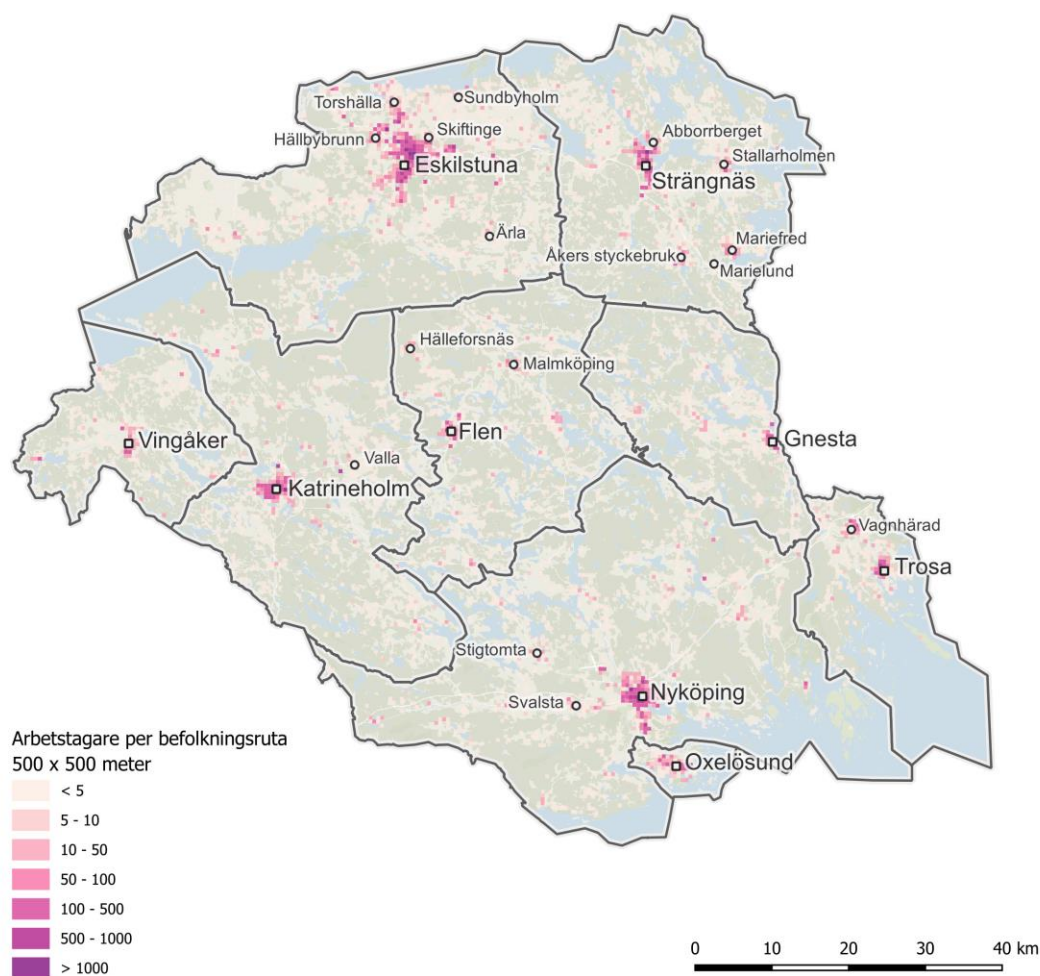
²⁷ Mälardalsrådet och AFRY, Arbetspendling i Stockholm-Mälardalen 2022, daterad 2024-08-15

²⁸ <https://utvecklasormland.se/om-regional-utveckling/statistik-om-sormland/transporter-och-resande/>



Figur 4-4 Nettopendling samt Andel utpendling och Andel inpendling 2022, som andel av förvärvsarbetande. (källa: <https://utvecklasormland.se/om-regional-utveckling/statistik-om-sormland/transporter-och-resande/>)

Dagbefolkning är ett mått på antalet arbetstillfällen inom ett visst geografiskt område. Tätteten för dagbefolkning visas i Figur 4-5 nedan. Dagbefolkningen är som störst i närheten till de större städerna, särskilt Eskilstuna och Nyköping.



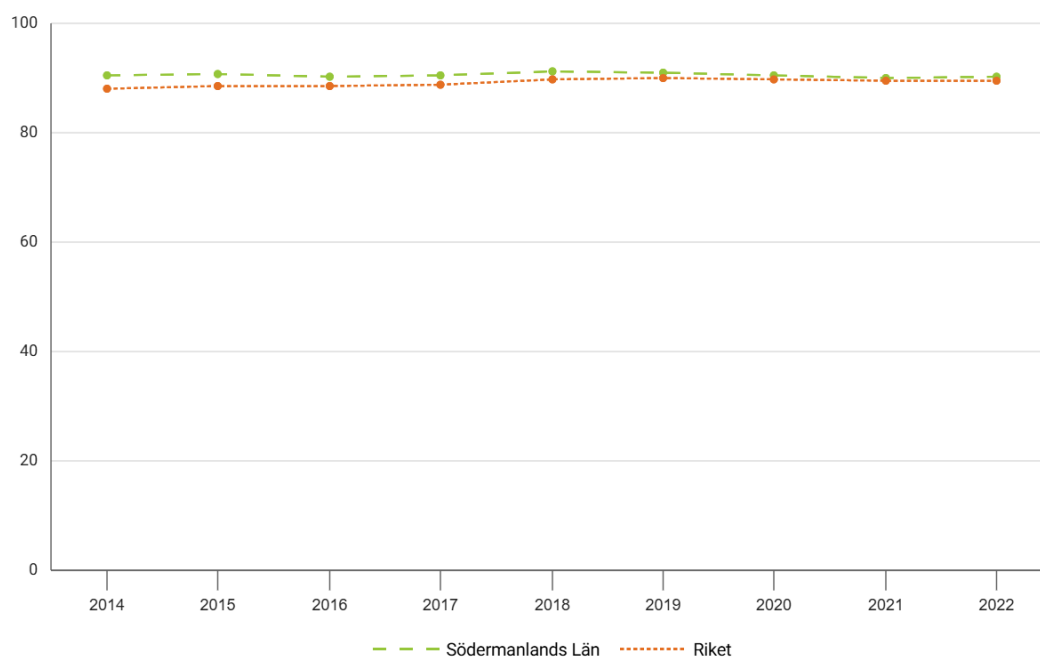
Figur 4-5. Dagbefolkning per befolkningsruta (500x500 m) i Södermanlands län.

4.4. Tillgänglighet

I ett nationellt perspektiv har Sörmland relativt god tillgänglighet i transportsystemet med förhållandevis korta restider till större befolkningscentra och andra arbetsmarknadsregioner. Länet har likväl goda kommunikationer med övriga Sverige och resten av världen genom Stockholm Skavsta flygplats samt via järnvägsförbindelser. Lägst är tillgängligheten i landsbygdsområden som ligger mellan länets större infrastrukturstråk för personbil och kollektivtrafik.²⁹ Trots det har Sörmland en något bättre tillgång till kollektivtrafik än riket i helhet

²⁹ https://utvecklasormland.se/globalassets/filer/transport-och-infrastruktur/lansplan-for-regional-transportinfrastruktur_uppdaterad.pdf Hämtad 2025-05-07

när det gäller platser ”utanför tätort”, se Figur 4-7. Tillgängligheten till kollektivtrafiken inom tätort är ungefär densamma som i riket som helhet, se Figur 4-6.



Figur 4-6. Befolkning, inom tätort, i kollektivtrafikhärläge, andel (%). Källa: <https://utvecklasormland.se/om-regional-utveckling/statistik-om-sormland/transporter-och-resande/>



Figur 4-7. Befolkning, utanför tätort, i kollektivtrafikhärläge, andel (%). Källa: <https://utvecklasormland.se/om-regional-utveckling/statistik-om-sormland/transporter-och-resande/>

Högst sammanvägd tillgänglighet sett till arbetstillfällen finns i de större städerna Eskilstuna och Nyköping där koncentrationen av människor och arbetstillfällen finns. Därefter följer Katrineholm, Strängnäs, Mariefred, Gnesta, Trosa-Vagnhärad och Oxelösund varav samtliga är centralorter, men Oxelösund är den enda som inte har tågstation. Detta tyder på att arbetstillfällen utanför länet har stor påverkan på den lokala tillgängligheten på många platser.

5. Nuläge social hållbarhet

I föreliggande avsnitt presenteras inledningsvis en sammanställning av hur transportsystemet, enligt forskning och tidigare studier, påverkar olika grupper. Därefter presenteras den sociala geografin i Sörmlands län utifrån bland annat socioekonomi och ohälsotal. Baserat på ovan nämnda delar presenteras sist de sociala knäckfrågorna för Region Sörmlands länsplan.

5.1. Social hållbarhet och transportsystemet

Nedan följer en sammanfattning av forskning och studier som tittat på resande och mobilitetsförutsättningar för olika grupper. Sammanställningen bidrar med kunskap som ligger till grund för bedömningarna.

Ålder

Genom livet förändras människors förutsättningar avseende mobilitet med åldern. 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 ytorna 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.³⁰

Den senaste resvaneundersökningen i Sörmland visar att kollektivtrafik är vanligare bland personer i åldern under 30 år samt att resor med cykel och till fots minskar med stigande ålder efter 65 år. Bil som förare är vanligast hos personer i åldern 45 år och uppåt men att resa som passagerare i bil är vanligast bland de som är under 30 år eller över 65 år.³¹

Även om bilen generellt sett är det dominerande färdssättet hos äldre, blir gång och kollektivtrafik ett 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

³⁰ Se bl a Niska m.fl (2017) *Cykling bland barn och unga: en kunskapssammanställning*. VTI Rapport: 958
Lindqvist, A-K., & Rutberg S. *Cykelväg till skolan kan vara vägen till framgång*. Skolledaren, 2019, no 3. <https://www.skolledarna.se/Skolledaren/Artikelarkiv/2019/cykelvag-till-skolan-kan-vara-vagen-till-framgang/samt>
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. *Syst Rev*.13(47). <https://doi.org/10.1186/s13643-023-02414-y>

³¹ Origo Group, Resvaneundersökning 2024 - En befolkningsundersökning om resvanor i Region Sörmland, nov 2024

frågor för äldres mobilitet. Cykling kan också vara en del av äldres mobilitet, särskilt för yngre äldre.³²

Kön

Baserat på tidigare studier framgår att kvinnor och män reser olika och har olika värderingar samt olika sårbarhet och utsatthet i trafiken. Som grupp betraktat gör kvinnor och män ungefär lika många resor per dag men män reser längre sträckor, och framför allt längre i bil.³³ Kvinnor värderar generellt sätt trafiksäkerhetsåtgärder, satsningar på kollektivtrafik och hållbarhet högre jämfört med vad män gör.³⁴ Vidare är kvinnor mer angelägna om både miljö och om behoven hos andra trafikanter, särskilt äldre, personer med funktionsnedsättning, cyklister och fotgängare.^{35,36}

Socioekonomi

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.³⁷

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.³⁸

³² 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*, Department of Economy and Society, University of Gothenburg, Sweden, 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*. J. Transp. Geogr. 33, 1–11. <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2013.09.001>

³³ Smidfelt Rosqvist, L. (2020). *Jämställdhet och transportsystemet*. Vinnova – Sveriges innovationsmyndighet

³⁴ Smidfelt Rosqvist, L. (2020). *Jämställdhet och transportsystemet*. Vinnova – Sveriges innovationsmyndighet

³⁵ Polk, M., 2003. Are women potentially more accommodating than men to a sustainable transport system in Sweden? Transp. Res. D 8, 75–95. [https://doi.org/10.1016/S1361-9209\(02\)00034-2](https://doi.org/10.1016/S1361-9209(02)00034-2).

³⁶ 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.

³⁷ Berg, J., mfl. (2019) *Hur kan kollektivtrafiken bidra till tillgänglighet och social rättvisa? En studie av mobilitetsstrategier i socialt utsatta områden*. K2 Outreach 2019:2

³⁸ Se bl a. Trafikutskottet (2013) *Hela resan hela året! – En uppföljning av transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionshinder*. Sammanfattning av uppföljningsrapport 2013/14:RFR5

Stad/land

Studier visar att befolkningen i Sveriges landsbygdsområden har något högre biltransportarbete per person än i stadskommuner. Befolkningarna reser lika ofta, gör ungefär lika många resor per dag och bilresorna har ofta samma syften. Däremot är resor i genomsnitt längre och tar längre tid att genomföra på landsbygden jämfört med staden. Bil är det vanligaste färdssättet oavsett om det är stads- eller landsbygdskommuner som studeras, men används i betydligt högre utsträckning av invånarna i landsbygdskommunerna än av invånarna i stadskommunerna. Skillnaden mellan män och kvinnor är mindre på landsbygd än i städer. Det är till synes de faktiska utbudsskillnaderna som förklarar de resandeskillnader som syns mellan stad och landsbygd.³⁹

Hälsa

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 följd effekter som minskat buller och minskade luftföroreningar.⁴⁰

Segregation och transportsystemet

Segregation är ”det rumsliga åtskiljandet av befolkningsgrupper” och beskriver således *relationen mellan* olika områden. Ofta talas om tre olika former av segregation, socioekonomisk, etisk och demografisk⁴¹. Att påvisa segregation och att det finns en viss befolkningskoncentration 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.⁴²

Transportsystemet i stort kan inte ensamt lösa de negativa konsekvenser som kan uppkomma från segregation. Men transportsystemet kan bidra till att minska barriäreffekter,

³⁹ Se bl a Dymén et al., (2016). *Tillgänglighet och mobilitet för en hållbar landsbygd*, Smidfelt Rosqvist mfl. (2019) *Mobilitet på landsbygder – en forskningsöversikt*. Trivector rapport: 2019:57

⁴⁰ Se bl a Karlström, S., & Jonason, D. (2019) *Utmaningar för omställningen till hälsosam hållbar mobilitet – behovet av ett missionsorienterat arbetssätt*. Vinnovarapport: 2019:09 ISBN: 978-91-87537-88-2 <https://www.vinnova.se/contentassets/c9b6efdd5a0d4166b61d40bd0ebc970d/utmaningar-for-omstallningen-till-halsosam-mobilitet-behovet-av-ett-missionsorienterat-arbetssatt-vr19-09.pdf?cb=20191216084341> Hämtad 2025-03-27 och Boverket (2022) *Mobilitet för ett aktivt vardagsliv*. <https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/stadsutveckling/halsa-forst/aktiv-mobilitet/> Hämtad 2025-03-27

⁴¹ Socioekonomisk segregation – skillnader i resurser och kapital mellan geografiskt åtskilda grupper. Etisk segregation – rumsliga koncentrationer av personer med olika födelseland. Demografisk segregation – skillnader mellan exempelvis ålder och kön mellan olika geografiska områden.

⁴² [en-region-for-alla-tga.pdf](#)

såväl fysiska som strukturella, när det gäller utbud, avgångstider, restider, kostnader för biljetter och information.

En länsplan har vissa möjligheter att minska negativa konsekvenser av segregation, exempelvis genom att skapa fysiska förutsättningar och god infrastruktur som möjliggör resor mellan olika områden. En länsplan kan däremot inte i direkt mening påverka kostnader för biljetter, avgångstider eller utbud, men kan minska de fysiska barriärerna och skapa förutsättning för bättre strukturella förutsättningar för olika grupper och i olika geografier.

Ett väl utformat transportsystem kan korta restiderna, minska otrygghet och bidra till möten mellan människor från olika sociala grupper. Samtidigt är det viktigt att notera att ökad mobilitet som underlättar för möten mellan olika sociala grupper inte per automatik leder till respekt för olikheter och avsaknad av utestängande normer vilket krävs för en reell integration. En plan för inkludering måste också finnas på plats för att i grunden förändra.⁴³ Detta går utanför länsplanens mandat, men är ändå viktigt att lyfta.

5.2. Den sociala geografin

Socioekonomi

I Sörmlands län är det stora skillnader mellan de olika delarna av länet. I länet har medianinkomsten ökat över tid, men samtidigt har också inkomstskillnaderna ökat.⁴⁴

Närheten till Stockholms arbetsmarknad påverkar förutsättningarna. Kommunerna Strängnäs, Gnesta, Trosa angränsar till Stockholms län och har stor utpendling till huvudstaden. I dessa kommuner är inkomstnivåerna generellt goda och utbildningsnivån hög. Flen, Vingåker, Katrineholm och Oxelösund har något sämre socioekonomiska förutsättningar än tidigare nämnda kommuner med större närhet till Stockholms arbetsmarknad.⁴⁵

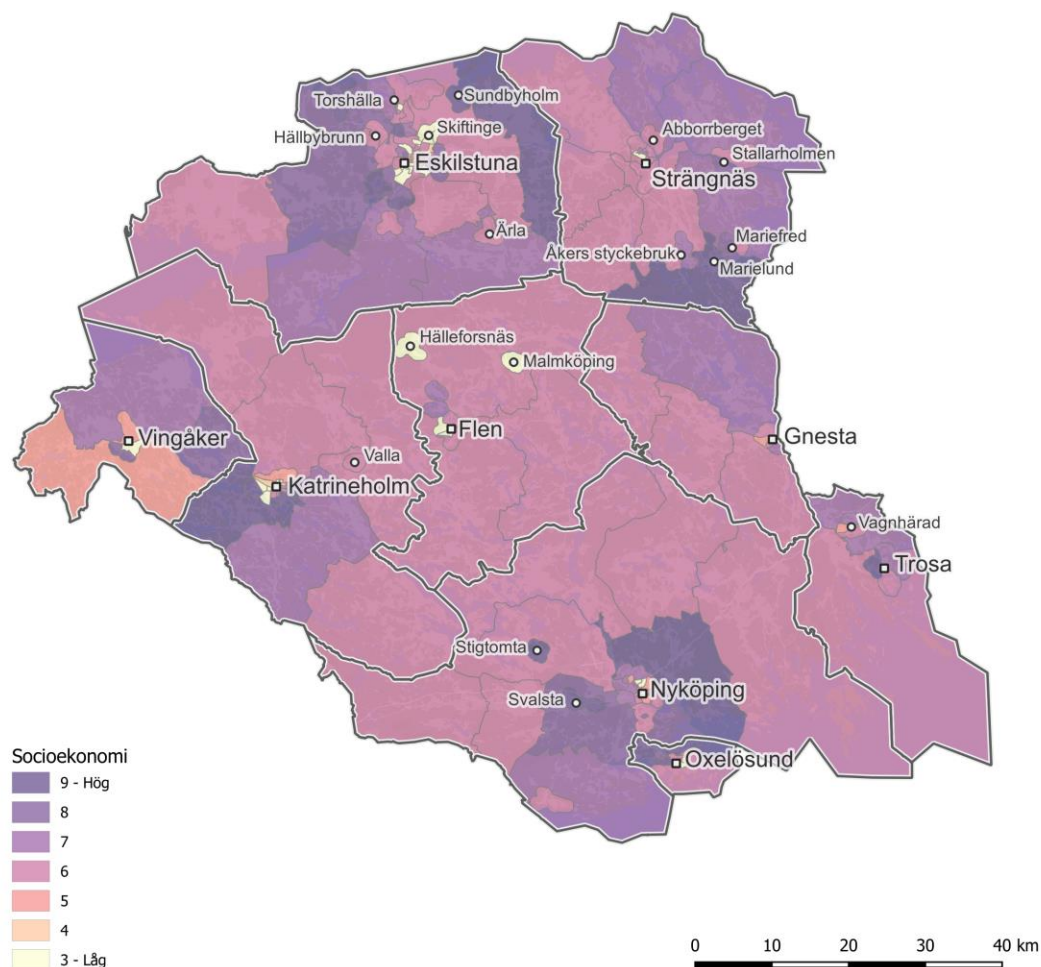
Områden med lägst socioekonomi finns generellt sett med koppling till regionens större städer, se Figur 5-1. Som nämnt i avsnitt 5.1 kan låg socioekonomi innebära att kollektivtrafiken spelar en central roll för inkludering i samhället och tillgänglighet eftersom låg socioekonomi kan innebära utmaningar med att ta körkort. Generellt sett har dock boende i Sörmlands län bättre tillgänglighet till kollektivtrafik än riket i stort, även om skillnaderna är små. Såväl i tätort som på landsbygden är andelen som bor kollektivtrafiknära högre än riket, se Figur 4-6 och Figur 4-7 ovan. Fortsatt är tillgängligheten med kollektivtrafik en utmaning

⁴³ Billevik, J. 2023. Socialt arbete i den segregerade staden – Det sociala arbetets roll i att motverka segregation i Joelsson, T., Henriksson, M., & Balkmar, D. (red.) *Rättvist resande? Villkor, utmaningar och visioner för samhällsplaneringen*. S. 93-112

⁴⁴ Sörmlandsstrategin (2023) Region Sörmland. <http://utvecklasormland.se:71/globalassets/regional-utvecklingsstrategi-sormlandsstrategin-tillganglighetsanpassad-2023.pdf> Hämtad 2025-03-11

⁴⁵ Sörmlands förutsättningar för hållbar utveckling (2025). <https://utvecklasormland.se/regional-utvecklingsstrategi/sormlands-forutsattningar-for-hallbar-utveckling/> Hämtad 2025-05-20

på landsbygden där drygt 20 procent kan sägas bo kollektivtrafikhäna. Dessutom är avgångarna mer utspridda på landsbygden än i tätorter och städer.



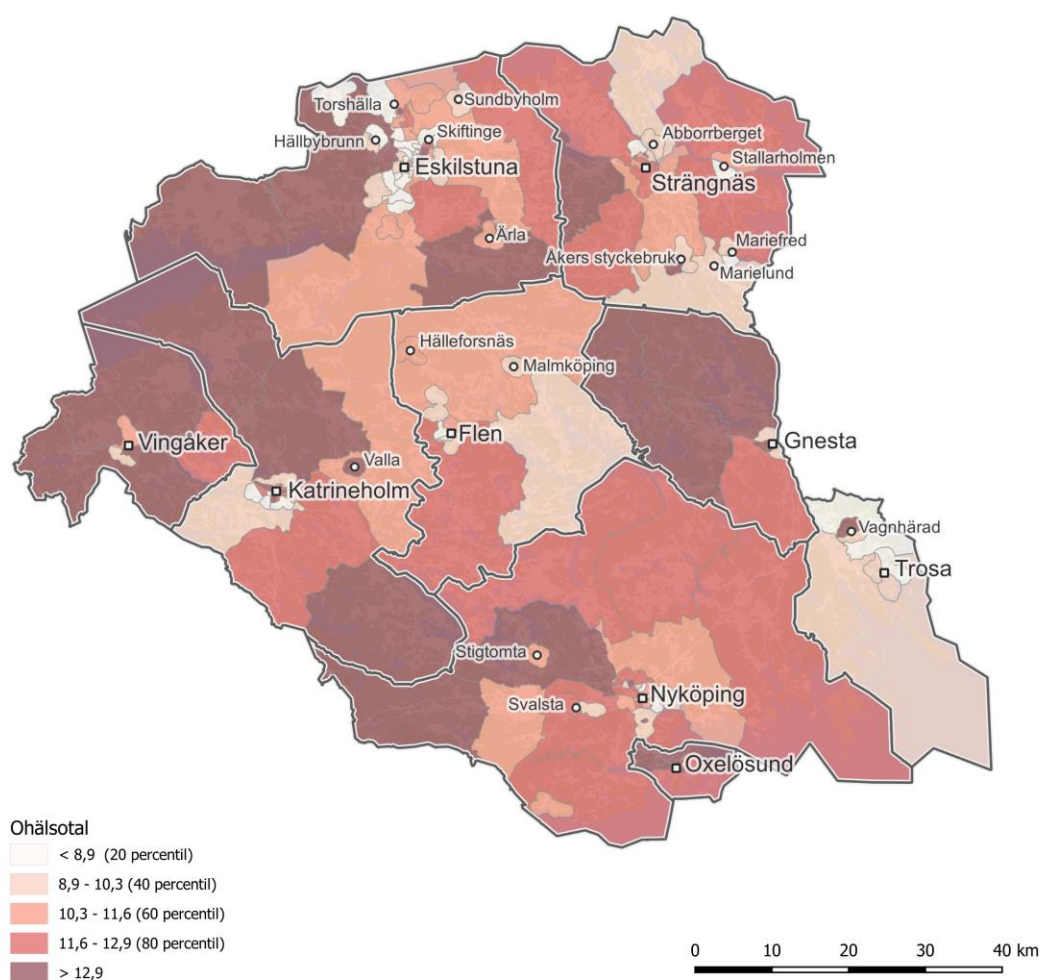
Figur 5-1. Socioekonomi i Södermanlands län fördelat på DeSo-områden.

Ohälsotal

Boende i Sörmland har något fler ohälsodagar per år än generellt i riket. Mellan år 2022 och 2023 ökade antalet ohälsodagar i länet. Genomgående går det att se stora skillnader mellan kvinnors och mäns och mellan unga tjevers och killars hälsa där trenden är att livslängden

för lågutbildade kvinnor minskar medan livslängden legat stabilt eller mer långsamt ökat för övriga grupper.⁴⁶

I Figur 5-2 visas ohälsotal utifrån DeSo-områden i Sörmlands län. Utifrån kartan går det att se att ohälsan finns mer eller mindre över hela länet, såväl i städer som på landsbygden. Det är något fler områden i länets västra delar som har höga ohälsotal. Utifrån DeSo-områdenas uppbyggnad kan de geografiska områdena vara olika stora beroende på hur befolkningstäta de är.

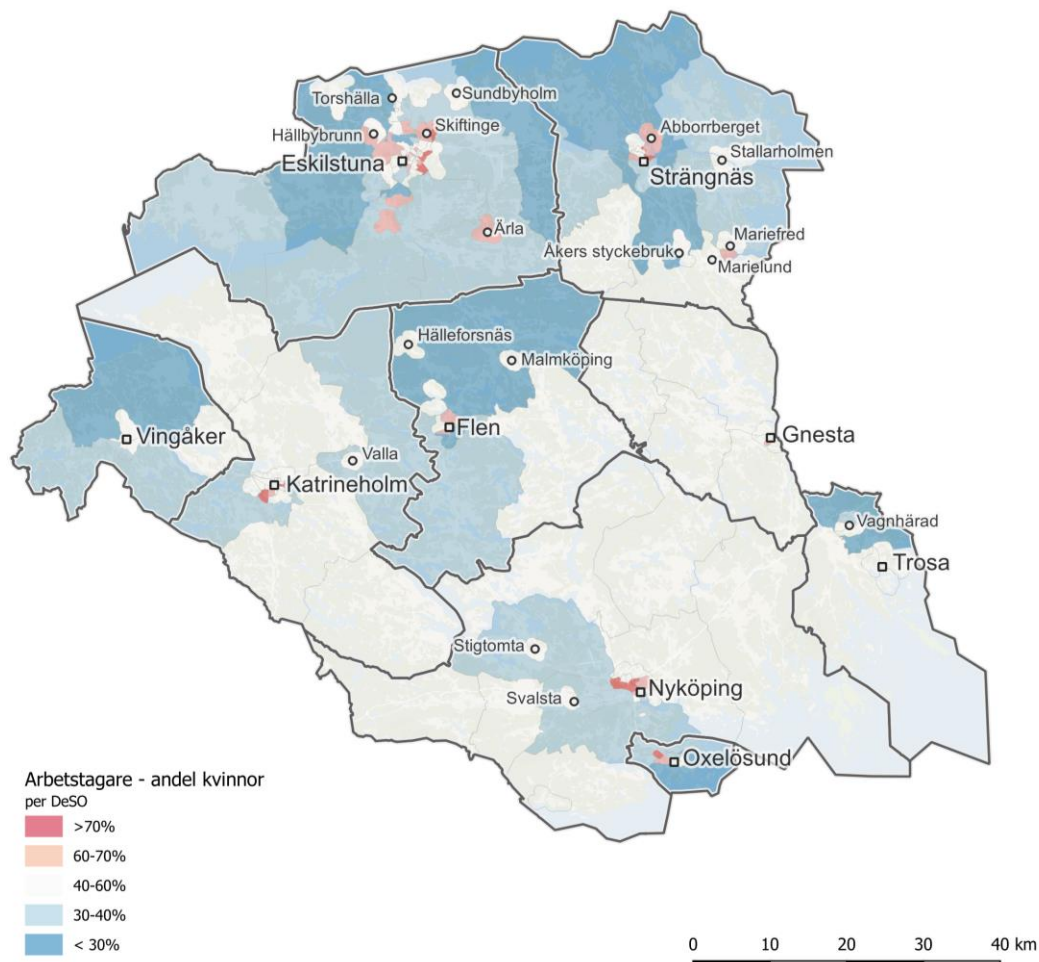


Figur 5-2. Ohälsotal i Södermanlands län utifrån DeSo-områden

⁴⁶ <https://utvecklasormland.se/regional-utvecklingsstrategi/sormlands-forutsattningar-for-hallbar-utveckling/> Hämtad 2025-04-02

Kvinnor och män

För att förstå hur åtgärder i länsplanen fördelar sig avseende kvinnors och mäns pendlingsresor har en karta med könsfördelningen för olika arbetsplatser i DeSo-områden tagits fram. I Figur 5-3 går det att se fördelningen av kön på arbetsplatser i respektive DeSo-område. Kvinnodominerade arbetsplatser är sjukhusen i Eskilstuna, Nyköping och Katrineholm. Även i de centralare delarna av tätorten är det högre andel kvinnor och där återfinns också mest serviceyrken och offentlig förvaltning. Männen dominerar inom industri (SSAB i Oxelösund till exempel) men också inom jordbruk och troligtvis småföretagande på landsbygden. Ovanstående information har tillsammans med generell kunskap och forskning om kvinnor och män i transportsystemet legat till grund för bedömningarna av åtgärdernas bidrag till jämställdhet. Det har dock varit svårt att dra specifika slutsatser kring kvinno- och mansdominerade arbetsplatser, vidare analyser av detta bör göras i senare skeden.



Figur 5-3. Arbetstagare andel kvinnor i respektive DeSo-område.

5.3. Sociala knäckfrågor

Utifrån den metod för SKB som bedömningen grundas i, tas sociala knäckfrågor fram baserat på nulägesbeskrivningen. Som grund ligger fyra rubriker som anses särskilt viktiga utifrån regional planering: sammanhållen, tillgänglig, hälsofrämjande och inkluderande.

Sammanhållen

En sammanhållen region utifrån ett socialt och rumsligt samband handlar om att se på länet utifrån ett strukturellt perspektiv. Centralt blir att förstå hur regionen hänger samman rumsligt och socialt, om det finns eller saknas viktiga kopplingar samt huruvida den regionala infrastrukturen skapar förutsättningar för näringsliv, bebyggelseutveckling och utbildningsfunktioner.

De sociala knäckfrågor som identifierats utifrån Sörmlands län är:

- Stråk inom regionen är något svagare i nord-sydlig riktning vilket kan upplevas som att regionen inte är rumsligt sammanhållen.

Tillgänglig

Tillgänglighet handlar i det här avseendet om att människors vardagliga rutiner och aktiviteter ligger till grund för planeringen. För att vardagslivet ska fungera behöver det vara lätt att röra sig mellan olika målpunkter i vardagen med olika färdmedelsalternativ. Hänsyn behöver tas till människors olika förutsättningar.

- Tillgängligheten är generellt god i länet. Störst utmaningar utifrån tillgänglighet finns på landsbygden, särskilt i områden som ligger mellan länets större infrastrukturstråk och kollektivtrafikstråk.
- Sett till tillgängligheten till arbetsplatser spelar tågtrafiken en central roll i länet. Tillgängligheten till kollektivtrafiknoder, både för byten inom kollektivtrafiken och mellan bil, cykel och kollektivtrafik är centrala att stärka för att möjliggöra ett hållbart resande med ökad andel kollektiv-, gång- och cykeltrafik även för boende på landsbygd.

Hälsofrämjande

Ett hälsofrämjande transportsystem sammankopplas ofta med ökad trafiksäkerhet, minskat buller- och luftföroreningar samt möjligheter att göra hälsosamma val. Genom inbjudande och trafiksäkra gång- och cykelvägar samt välfungerande kollektivtrafik kan exempelvis infrastrukturen stödja en aktiv livsstil. Med bättre gång- och cykelmöjligheter samt en välfungerande kollektivtrafik blir det attraktivt att resa med hållbara och aktiva transportsätt vilket också är positivt utifrån ett hälsoperspektiv.

Sociala knäckfrågor avseende hälsofrämjande i Sörmlands län är:

- Ohälsan är generellt sett större i länets västra delar och på landsbygden än i städerna (även om variation finns).
- Ohälsan är olika för olika grupper där kvinnors och flickors hälsa är lägre än mäns och pojkars.
- Tillgängligheten till kollektivtrafiknoder är viktiga dels för att möjliggöra ett hållbart resande med ökad andel kollektiv-, gång- och cykeltrafik, men det är även centralt för att bidra till förbättrad folkhälsa.

Inkluderande

Inkludering inom regional transportplanering handlar om makt och inflytande kopplat till regionala processer och beslutsfattande i frågor som rör samhället och de egna livsvillkoren. Det finns skillnader i makt och delaktighet mellan olika grupper i samhället, där vissa grupper har lättare att göra sig hörda än andra. Generellt har barn, äldre, personer med funktionsnedsättning, kvinnor, personer med utländsk bakgrund, socioekonomiskt svaga grupper samt personer som bor utanför större tätorter sämre förutsättningar för att påverka transportplaneringen.

Känslan av delaktighet, inflytande och makt över sitt liv kan också uppstå i det mellanmänskliga i vardagen. Inkludering är en viktig hälsofråga, eftersom brist på inkludering och delaktighet i samhället kan leda till känslan av utanförskap och maktlöshet vilket i sin tur har ett starkt samband med ohälsa.

Ökad delaktighet kan skapas genom att offentliga förvaltningar, myndigheter, organisationer etc. gör sina beslutsprocesser mer transparanta, exempelvis genom att bjuda in till samtal och dialog.

5.4. Sociala nyckar

En länstransportplan kan inte ensamt lösa alla de sociala utmaningar som finns i Sörmlands län. Det är dock viktigt att understryka att en länsplan behöver ha fokus på social hållbarhet eftersom transportsystemet kan skapa förutsättningar som påverkar sociala aspekter. De sociala nycklarna som presenteras nedan är de sociala mål som länsplanen behöver fokusera på för att hantera de sociala knäckfrågorna som redovisats under kapitel 5.3.

Länstransportplanen ska:

- ▶ Främja Sörmlands flerkärnighet och stärka de rumsliga sambanden i länet främst genom att utveckla de nord-sydliga stråken. (Sammanhållen)

- ▶ Öka tillgängligheten i länet, särskilt på landsbygden, med koppling till kollektivtrafiknoder och för barn, unga och äldre. (Tillgänglig)
- ▶ Bidra till ökad transporteffektivitet och aktivt resande med gång, cykel och resor med kollektivtrafik. (Hälsofrämjande)

6. Nulägesbeskrivning miljöaspekter

6.1. Hälsa

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

Luftkvaliteten är över lag bra i Södermanland, men det finns problem med höga halter av partiklar och kvävedioxid i vissa tätortsmiljöer och längs högtrafikerade vägar.⁴⁷ Inte i någon kommun i Södermanlands län har man överskridande av miljökvalitetsnormerna för luftföroreningar.⁴⁸

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 vägsitage bildar grövre partiklar, PM₁₀⁴⁹. 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 vägsitage ökar. Miljökvalitetsnormen för partiklar (PM₁₀) och kvävedioxid (NO₂) beräknades 2020 klaras i samtliga kommuner i regionen även om de övre utvärderingströsklarna beräknades överskridas i Eskilstuna och Nyköping.

Halterna av riktigt små partiklar, PM_{2.5}, svaveldioxid, bensen, bens(a)pyren, kolmonoxid, arsenik, nickel, bly och kadmium, bedömdes 2022 understiga nedre utvärderingströskeln i samtliga kommuner i Södermanlands län.⁵⁰

Buller

Enligt Folkhälsomyndigheten visar uppskattningar att nästan 2 miljoner människor i Sverige är utsatta för trafikbuller där den dygnskvivalenta 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

⁴⁷ Länsstyrelsen i Södermanlands län, Hur är (miljö)läget? – Miljömål och miljöövervakning i Södermanlands län, Rapportnr: 2022:24

⁴⁸ <https://www.naturvardsverket.se/vagledning-och-stod/luft-och-klimat/miljokvalitetsnormer-for-utomhus-luft/overskridanden-av-miljokvalitetsnormerna/>

⁴⁹ PM₁₀ är vikten av alla partiklar som är mindre än 10 mikrometer som finns i en kvadratmeter luft. PM_{2.5} är vikten av alla partiklar som är mindre än 2,5 mikrometer. PM_{2.5} ingår därför även i PM₁₀.

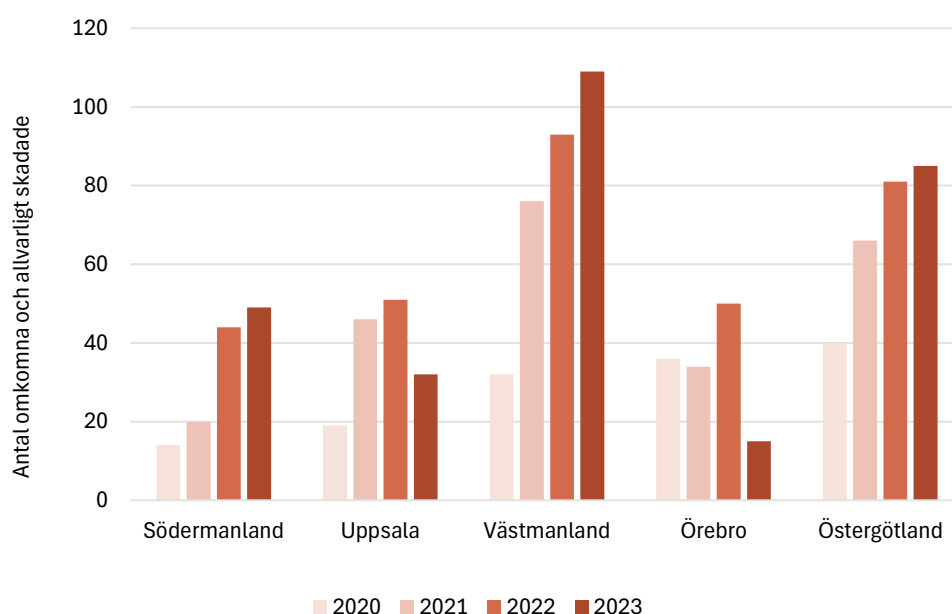
⁵⁰ Östra Sveriges Luftvårdsförbund, SLB-analys, Rapportering av modelldata och objektiv skattning av luftkvalitet år 2022 för Södermanlands län, juni 2023, SLB 32:2023

vägrafikbuller kan risken för hjärt- och kärlsjukdomar öka.⁵¹ Även när bullernivån håller sig under riktvärdet 55 dBA ekvivalentnivå anser sig omkring 10 procent som mycket störda av vägrafikbuller i sin boendemiljö. Andelen stiger kraftigt vid högre nivåer. Buller påverkas bland annat av trafikmängd, hastighet, andel tunga fordon samt av vägbeläggning.

19 procent av länets invånare upplever att de störs av vägrafikbuller i eller intill sin bostad. Tio procent av dem är störda av bullret även med stängda dörrar och fönster.⁵²

Trafiksäkerhet

Enligt Trivectors analys i statistik från STRADA⁵³ av trafiksäkerhetsutvecklingen i Trafikverket Mellersta regionen har Södermanlands län haft en negativ trafiksäkerhetsutveckling vad gäller antalet omkomna och allvarligt skadade i länet de 2020-2023 i vägrafiken, se Figur 6-1. Analys av antal omkomna per 100 000 invånare under den studerade fyraårsperioden jämfört med grannlänerna visar att Sörmland legat ganska högt, se Figur 6-2. De trafikantgrupper i Södermanlands län som sticker ut bland omkomna är MC-förare (26 procent) och bilister (49 procent).

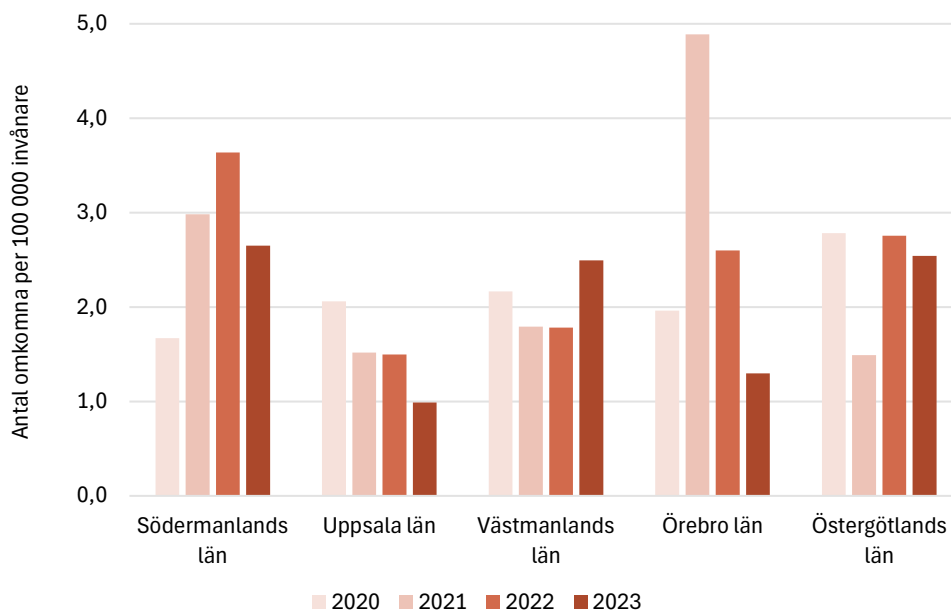


Figur 6-1 Antal omkomna och allvarligt skadade i vägrafiken per län och år. Data från Strada, polis (officiell)- och sjukvårdsrapporterad statistik. Trivectors bearbetning av data.

⁵¹ Uttag 20250304: <https://www.folkhalsomyndigheten.se/livsvillkor-levnadsvanor/miljohalsa-och-halsoskydd/halsoskydd/buller/>

⁵² Länsstyrelsen i Södermanlands län, Hur är (miljö)läget? – Miljömål och miljöövervakning i Södermanlands län, Rapportnr: 2022:24

⁵³ https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/press/statistik/olycksstatistik/regional_arsstatistik.xlsx



Figur 6-2 Antal omkomna i vägtrafiken per län och år per 100 000 invånare. Data från Strada, polis (officiell)- och sjukvårdsrapporterad statistik samt SCB. Trivectors bearbetning av data.

Fysisk aktivitet

Fysisk aktivitet påverkar vår hälsa positivt på många sätt och minskar risken för många sjukdomar och förtida död. Ökad fysisk aktivitet är också bra för människors generella välbefinnande, såväl fysiskt som psykiskt. Tillgängligheten till bra cykel- och gånginfrastruktur är viktig för att öka andelen aktiva resor. 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.⁵⁴

6.2. Klimat

Inrikes transporter står för knappt en tredjedel av Sveriges utsläpp av växthusgaser. Sedan 1990 har utsläppen minskat med 28 procent. Huvuddelen, över 90 procent, av växthusgasutsläppen kommer från vägtrafiken, där utsläpp från personbilar dominerar.⁵⁵

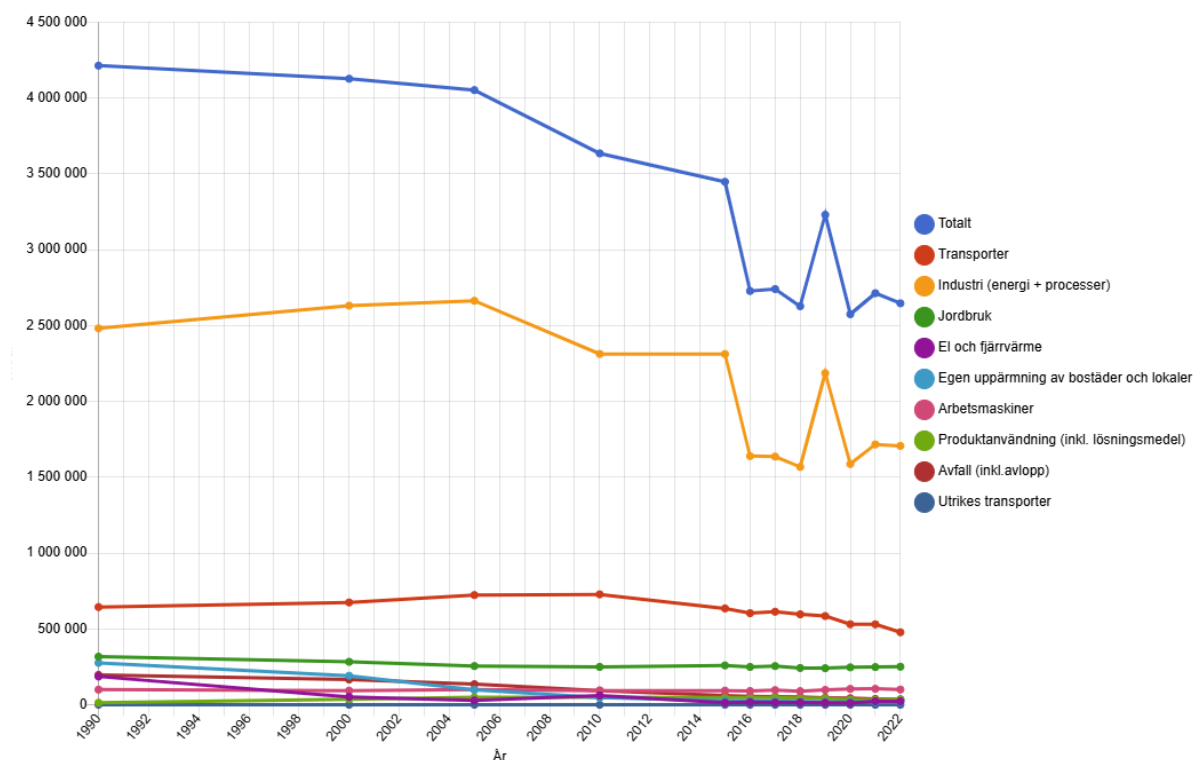
Siffrorna för Södermanlands län är liknande de för landet i stort. De totala utsläppen har minskat med 37 % sedan 1990. Utsläppen från transportsektorn har minskat med 26 % under

⁵⁴ [SOU2023:29: Varje rörelse räknas.](#)

⁵⁵ <https://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/klimat/vaxthusgaser-utslapp-fran-inrikes-transporter/>

samma tidsperiod. Utsläppen från personbil dominerar, men även här finns en vikande trend sedan 2010.⁵⁶

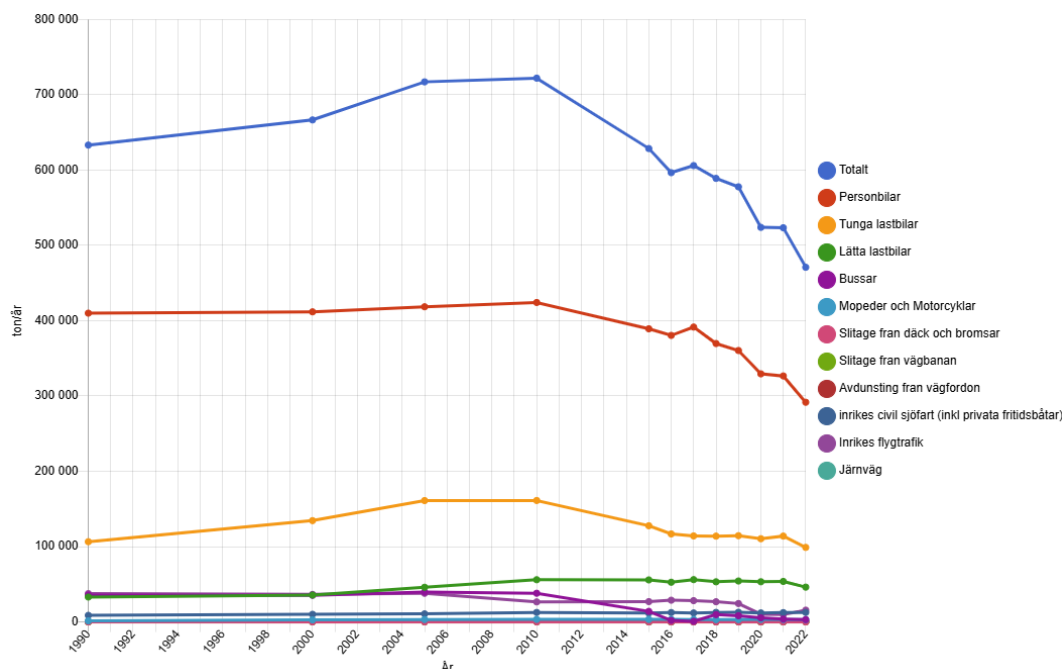
Transportsektorns andel av de totala klimatutsläppen ökat under de senaste decennierna då många andra sektorer har gjort en snabbare omställning. Totalt sett är trenden positiv, men minskningstakten är i dagsläget inte tillräckligt snabb för att nå etappmålet för inrikes transporter till 2030. Det är också ett svårbedömt läge framöver beroende en osäkerhet i hur resmönster kommer att utveckla sig och hur snabbt infasningen av biodrivmedel kommer att gå.



Figur 6-3 Utsläpp av växthusgaser (alla sektorer) i Södermanlands län 1990-2022, ton CO₂-ekvivalenter⁵⁷

⁵⁶ <https://nationellaemissionsdatabasen.smhi.se/>

⁵⁷ <https://nationellaemissionsdatabasen.smhi.se/>



Figur 6-4 Utsläpp av växthusgaser från transporter i Södermanlands län 1990-2022, ton CO₂-ekvivalenter⁵⁸

6.3. Landskap

Landskapet är en viktig faktor för såväl människan som djur och miljö. För människor kan kringliggande landskap vara viktigt ur sociala, ekonomiska såväl som estetiska och ekologiska aspekter. Landskap kan vara attraktiva boendemiljöer, vara centrala för besöksnäringen, utgöra en vacker plats för rekreation eller stärka den biologiska mångfalden.⁵⁹

I Södermanlands län står jord- och skogsbruket tillsammans för nästan 90 % av markanvändningen. Mer än halva länet är täckt av skog.⁶⁰ Länet har ett varierat landskap och den brukade och odlade marken skiljer sig åt i olika delar av länet. I slättbygderna brukas mark intensivt men i skogs- och mellanbygderna finns småskaliga jordbruk. De mest värdefulla markerna för kultur- och naturvårdssynpunkt finns i skogs- och mellanbygderna.⁶¹ Tätorterna följer järnvägssystemet med många mindre orter som ligger utmed större nationella vägstråk.

⁵⁸ <https://nationellaemissionsdatabasen.smhi.se/>

⁵⁹ Naturvårdsverket (u.å) *Kulturmiljö, landskap och bebyggelse inom strategisk miljöbedömning* <https://www.naturvardsverket.se/vagledning-och-stod/miljobalken/miljobedomningar/strategisk-miljobedomning/kulturmiljo-landskap-och-bebyggelse/> Hämtad: 2025-04-14

⁶⁰ Länsstyrelsen i Södermanlands län, *Bioenergipotential i Södermanland*, Rapport 2015:15

⁶¹ Länsstyrelsen i Södermanlands län, *Hur är (miljö)läget? Miljömål och miljöövervakning i Södermanlands län*, Rapportnr: 2022:24

7. Bedömningsgrunder

Inom ramen för hållbarhetsbedömningen av länsplan 2026–2037 bedöms miljökonsekvenser respektive sociala konsekvenser med utgångspunkt i ett antal utpekade bedömningsgrunder. Bedömningsgrunderna utgår från styrande nationella och regionala mål som bedömts relevanta i sammanhanget, se avsnitt 2.1–2.2. Nedan presenteras bedömningsgrunderna tillsammans med de metoder och underlag som använts i bedömningen av konsekvenser.

7.1. Bedömningsgrunder miljöaspekter

För länsplanen bedöms de miljömässiga hållbarhetsaspekterna med hjälp av tre fokusområden som presenteras i nedan. Fokusområden och hållbarhetsaspekter är framtagna för att gå i linje med mål på såväl nationell som regional nivå.

Tabell 7-1 Bedömningsgrunder miljömässig hållbarhet

Fokusområde	Hållbarhetsaspekt
Hälsa och säkerhet	Buller Luft Trafiksäkerhet Fysisk aktivitet i transportsystemet
Klimat	Transporteffektivitet Energieffektivisering Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur
Landskap och naturresurser	Vatten Naturresurser (resurser tillgängliga för människan) Landskap och kulturmiljö Biologisk mångfald (växt- och djurlivseffekt)

De kriterier som använts för bedömningarna av betydande miljömässig påverkan visas i Tabell 7-2.

Tabell 7-2. Bedömningskriterier inom respektive miljömässig hållbarhetsaspekt

Hållbarhetsaspekt	Bedömningskriterier
Buller	<ul style="list-style-type: none"> - 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.
Luft	<ul style="list-style-type: none"> - Påverkan på vägtransportsystemets utsläpp av hälsoskadliga emissioner som NOx och partiklar i tätorter. - Påverkan på halter av NO2 och inandningsbara partiklar i tätorter. Påverkan på exponering av halter över MKN i tätorter.
Trafiksäkerhet	<ul style="list-style-type: none"> - Bedömning av trafiksäkerheten genom ökad/minskad risk för allvarliga olyckor.
Fysisk aktivitet i transportsystemet	<ul style="list-style-type: none"> - 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.
Transporteffektivitet	<ul style="list-style-type: none"> - Påverkan på mängden personbils- och lastbilstrafik.
Energieffektivisering	<ul style="list-style-type: none"> - Påverkan på energianvändning per fordonskilometer.
Energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur	<ul style="list-style-type: none"> - Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur
Vatten	<ul style="list-style-type: none"> - 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 från vattentäkt från vägsalt, spill/utsläpp från olyckor.
Naturresurser	<ul style="list-style-type: none"> - Påverkan på intrång i naturresurser, genom fragmentering eller utträdning, med speciellt fokus på areella näringar.

Landskap och kultur- miljö	<ul style="list-style-type: none"> - Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter. - Betydelse för kulturmiljö och intrång/påverkan på utpekade värdeområden för kulturmiljö.
Biologisk mångfald	<ul style="list-style-type: none"> - Betydelse för mortalitet, ökad/minskad risk för barriärer eller fragmentering, intrång i naturmiljö, samt påverkan på utpekade värdeområden.

7.2. Bedömningsgrunder sociala aspekter

För länsplanen bedöms de sociala hållbarhetsaspekterna med hjälp av tre fokusområden som presenteras i Tabell 7-3 nedan. Fokusområden och hållbarhetsaspekter är framtagna för att gå i linje med mål på såväl nationell som regional nivå samt för att möta de sociala knäckfrågorna som presenteras i avsnitt 5.3.

Inkludering har identifierats som en social knäckfråga, men kommer ej att ligga till grund för bedömningen av planalternativen eftersom det snarare handlar om processen än de faktiska åtgärderna.

Tabell 7-3. Bedömningsgrunder social hållbarhet

Fokusområde	Hållbarhetsaspekt
Sammanhållen	Tillgänglighet mellan områden med olika socioekonomiska karaktär
Tillgänglig	Medborgarnas generella tillgänglighet Näringslivets tillgänglighet Barns tillgänglighet Äldres tillgänglighet Jämställdhet Tillgänglighet ur ett socioekonomiskt perspektiv
Hälsofrämjande	Fysisk aktivitet i transportsystemet Buller Luft Trafiksäkerhet

De kriterier som använts för bedömningarna av betydande påverkan på social hållbarhet visas i Tabell 7-4.

Tabell 7-4. Bedömningskriterier inom respektive social hållbarhetsaspekt

Hållbarhetsaspekt	Bedömningskriterier
Tillgänglighet mellan områden med olika socioekonomisk karaktär	<ul style="list-style-type: none"> - Bidrar åtgärden till att knyta ihop olika områden med olika socioekonomisk karaktär? - Stärks tillgängligheten med kollektivtrafik till och från områden som har socioekonomiska utmaningar och låg tillgänglighet med kollektivtrafik?
Medborgarnas tillgänglighet (generellt)	<ul style="list-style-type: none"> - Bidrar åtgärden till att förutsättningarna för att välja bil, kollektivtrafik, gång och cykel förbättras? - Bidrar åtgärden till att tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och övriga länder?
Näringslivets tillgänglighet	- Bidrar åtgärden till att stärka näringslivets möjligheter för transporter?
Funktionsnedsattas tillgänglighet	- Bidrar åtgärden till att stärka tillgängligheten för personer med funktionsnedsättningar utifrån olika funktionsnedsatta gruppers behov av hinderfria trafikmiljöer och transportsystem?
Barns tillgänglighet	- Bidrar åtgärden till att stärka barns möjlighet till självständig och säker mobilitet utifrån barns förutsättningar och värderingar?
Äldres tillgänglighet	- Bidrar åtgärden till att stärka äldre personers möjligheter att använda transportsystemet och påverkar äldres mobilitet utifrån gruppens behov och förutsättningar?
Jämställdhet	<ul style="list-style-type: none"> - Bidrar åtgärden till att främja möjligheter att resa på andra sätt än i bil? - Gynnas bilister mer än andra trafikanter? (negativ påverkan) - Bidrar åtgärden till att öka tryggheten och säkerheten?
Hållbar tillgänglighet ur ett socioekonomiskt perspektiv	- Stärks tillgängligheten med gång, cykel eller kollektivtrafik inom områden med socioekonomiska utmaningar?

Fysisk aktivitet i transportsystemet. Buller, Luft och Trafiksäkerhet	<i>Bedöms utifrån samma kriterier som för miljömässig hållbarhet</i>
---	--

7.3. Uppsummering / visualisering

En visualisering av hur de olika planalternativen påverkar de relevanta målen har gjorts samlat i en **matris**. Matrisen visualiserar dels hur målen konkretiseras i bedömningskriterier och stödfrågor, dels hur respektive åtgärd i länsplanen bidrar antingen i negativ eller positiv riktning (i förhållande till kriterierna) i relation till satsade medel. I matrisen är kolumnernas bredd för de olika åtgärderna/potterna satta i relation till hur mycket medel som satsas på aktuell åtgärd/pott. Omfattningen av den betydande miljöpåverkan graderas i 3 nivåer;

- negativ påverkan,
- ingen påverkan,
- positiv påverkan.

8. Bedömda alternativ

8.1. Nollalternativ

Principen för nollalternativet är att gällande plan genomförs. Nollalternativet har sitt fokus på pågående namnsatta objekt samt att färdigställa namngivna objekt från nuvarande plan-omgång oavsett förändringar i kostnad och lönsamhet. Utgångspunkten är nuvarande plan men med uppdaterade kostnader och projekt från Trafikverkets verksamhetsplan. Samma objekt kvarstår utifrån tidplan i den mån det är möjligt och objekt flyttas fram i tid för att få ihop budget. Potterna utgörs av det som återstår av dem sedan nuvarande plan antogs.

I nollalternativet står de namngivna vägobjekten för cirka 90 procent av budgeten och potterna för endast 10 procent av budgeten och av vägåtgärderna står Förbifart Flen och Kungsladugårdsleden för 77 % av budgeten.

Av medlen som satsas på i potterna står Kollektivtrafikspaket Sörmland för huvuddelen av medlen, 46 procent och Cirkulationsplats Västerleden- Mått Johanssons Väg i Eskilstuna för 28 procent av medlen

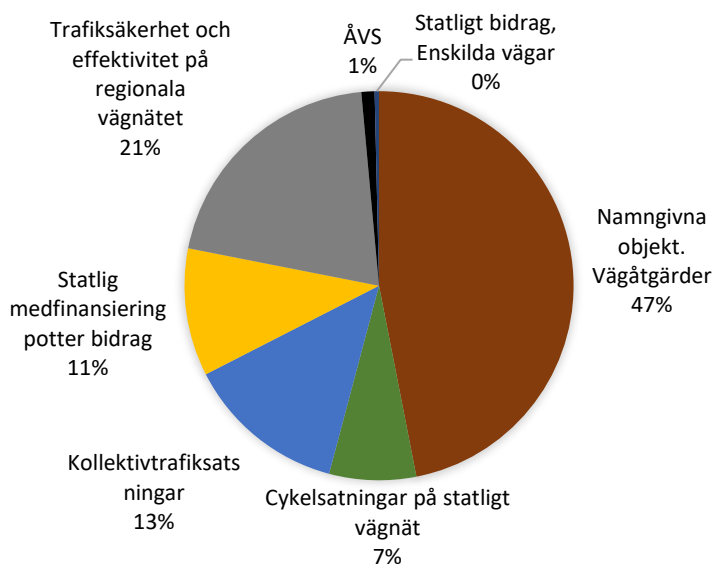
Tabell 8-1 Åtgärder som ingår i Nollalternativet (Beskriver de kostnader som belastar LTP. I flera objekt ingår kommunal medfinansiering.)

Typ	Åtgärd	Budget (i tusentals kr)
Namngivna objekt - Väg-åtgärder	Väg 55 infart Strängnäs	16 000
	Östra infaren Nyköpings kommun	11 000
	Väg 55 förbifart Flen	427 000
	Väg 53 Infart Eskilstuna	222 000
	Väg 218 Vagnhärad-Trosa	1 000
	Kungsladugårdsleden	543 000
	D-län väg 53 genomfart Eskilstuna	32 000
	D-län väg 55, Dunker-Björndammen	12 000
	Summa:	1 264 000
Potter	Genomfart Mariefred/Läggesta (väg 223 och väg 982)	8 000
	Åtgärds paket trafiksäkerhet Flen	4 000
	Tillgänglighetsanpassning Sörmland	1 000
	Säkra GCM-passager väg 53 Eskilstuna	6 000
	REGIN SMF Östra infarten	8 000
	Kollektivtrafikpaket Sörmland	68 000
	Trafiksäkerhets- och framkomlighetsåtgärder Trosa	10 000
	Väg 230, Cirkulationsplats Västerleden, Mått Johanssons Väg, Eskilstuna	41 000
	Väg 223/990, Viltstängsel, Strängnäs kommun	3 000
	Summa:	141 000
Totalt		1 413 000

8.2. Alternativ 1: Regional framkomlighet

I planalternativ Regional framkomlighet går nästan hälften av medlen till Namngivna väg-objekt och drygt en femtedel till Trafiksäkerhet och effektivitet på det regionala vägnätet (här ingår näringslivssatsningar också). Resterande medel går främst till Kollektivtrafiksatsningar och Statlig medfinansiering potter bidrag (där satsningar på kommunalt vägnät och kollektivtrafikåtgärder ingår). Endast 7 % av medlen går till Cykelsatsningar på statligt vägnät.

Fördelningen av satsade medel på respektive åtgärds kategori visas i Figur 8.1. I Tabell 4.3 listas de åtgärder som ingår i planalternativ Regional framkomlighet.



Figur 8-1 Fördelning av budget i planalternativ Regional Framkomlighet

Tabell 8-2 Åtgärder som ingår i planalternativ Regional framkomlighet.

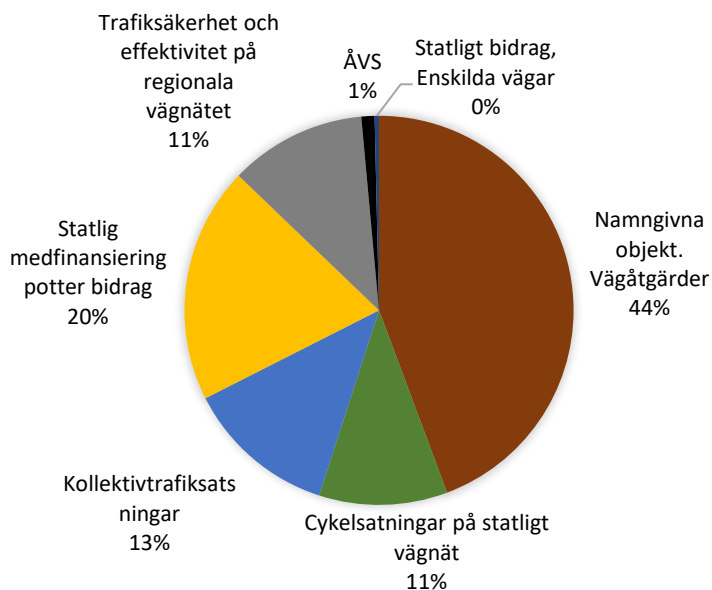
Typ	Åtgärd	Budget (i tusentals kr)
Vägåtgärder-namngivna objekt:	Östra infarten Nyköping	11 199
	Väg 53 Genomfart Eskilstuna	33 500
	Väg 55 Dunker-Björndammen	11 842
	Väg 53 Infart Eskilstuna D-län	222 161
	Väg 55 Knäppinge - Märsön	232 000
	Väg 52 Skavsta-Stigtomta	263 000
	Summa:	773 702
Cykel statligt vägnät:	Säkra GCM-passager	40 000
	Övrigt behov och brister	25 000
	Katrineholm-Baggetorp	34 000
	Fördyringar	20 000
	Summa:	119 000
Kollektivtrafik	Satsning kollektivtrafik i regionala stråk	220 000
Statlig medfinansiering	Östra Infarten (kommunalt vägnät)	10 000
	Statlig medfinans kommunalt vägnät - kollektivtrafikåtgärder	95 000

	Statlig medfinans kommunalt vägnät	70 000
	Summa:	175 000
Trafiksäkerhet trimningsåtgärder, näringslivssatsning regionala vägnätet	Västerleden + Trimningsåtgärder för jämn hastighet 80km/h väg 53, trimning för jämn hastighet väg 52. Övriga brister fördelas enligt prioriteringar och behov utifrån årlig genomförandeprocess.	337 298
ÅVS	ÅVS, långsiktiga och strategiska planeringsunderlag	18 000
Statligt bidrag, Enskilda vägar		6 000
Totalt		1 649 000

8.3. Alternativ 2: Tillgänglighet tätorter

I planalternativ Tillgängliga tätorter satsas mindre medel på Namngivna vägobjekt och Trafiksäkerhet och effektivitet på regionala vägnätet än i planalternativ Regional framkomlighet. I stället satsas en större andel medel på Cykelsatsningar på statligt vägnät och Statlig medfinansiering till potter och bidrag.

Fördelningen av satsade medel på respektive åtgärdskategori visas i Figur 8-2. I Tabell 8-3 listas åtgärderna som ingår i planalternativ Tillgänglighet tätorter.



Figur 8-2 Fördelning av budget i planalternativ Tillgänglighet tätorter

Tabell 8-3 Åtgärder som ingår i planalternativ Tillgängliga tätorter

Typ	Åtgärd	Budget (i tusentals kr)
Välgångs- och namngivna objekt:	Östra infarten Nyköping	11 199
	Väg 53 Genomfart Eskilstuna	33 500
	Väg 55 Dunker-Björndammen	11 842
	Väg 53 Infart Eskilstuna D-län	222 161
	Väg 55, Förbifart Flen	427 000
	Kungsladugårdsleden	25 000
	Summa:	730 702
Cykel statligt vägnät:	Svista - Kjula (totalt 67 miljoner)	36 000
	GCM-passager och saknade länkar inom tätorter	80 000
	Övriga behov och brister	60 000
	Summa:	176 000
Kollektivtrafik	Åtgärder kollektivtrafik statlig väg	207 000
Statlig medfinansiering	Östra Infarten (kommunalt vägnät), Nyköpings kommun	20 000
	Nyängsbron, Trosa kommun	20 000
	Statlig medfinans kommunalt vägnät - kollektivtrafikåtgärder	164 798
	Statlig medfinans kommunalt vägnät	119 000
	Summa:	323 798
Trafiksäkerhet trimningsåtgärder, näringslivssatsning regionala vägnätet	Västerleden, Genomfart Mariefred/Läggesta. Åtgärder enligt handlingsplan Resväg Västra Trosa, Eskilstuna Logistikcentrum, åtgärder i tätorter. Övriga brister fördelas enligt prioriteringar och behov utifrån årlig genomförandeprocess	187 500
ÅVS	ÅVS, långsiktiga och strategiska planeringsunderlag	18 000
Statligt bidrag, Enskilda vägar		6 000
Totalt		1 649 000

9. Bedömning av åtgärder och potter

I detta kapitel beskrivs hur olika åtgärder och potter i som finns i olika studerade alternativ bidrar till olika mål miljömässiga och sociala mål. Med detta som utgångspunkt jämförs sedan de olika alternativen mot varandra i senare kapitel.

9.1. Vägåtgärder, namngivna objekt

Generellt sett ger utbyggnad av nya vägar oftast ökad trafiksäkerhet och bättre framkomlighet för bilister och därmed positiv inverkan på generell tillgänglighet för medborgarna och näringslivet. Förbifarter kan också leda till förbättrad miljö i orter där genomfartstrafik försvinner så att trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter där kan öka och framkomligheten för framför allt barn och äldre kan förbättras samt att luftkvaliteten där blir bättre. Det sker dock på bekostnad av negativa effekter för klimatet, dels vid anläggandet, dels genom att biltrafiken ökar och oftast ökar också hastigheten vilket då ger ökade emissioner per fordonskilometer. Vissa nya vägar som kortar körvägen, ger minskade körsträckor per bilresa men kan samtidigt ge ökad biltrafik vilket motverkar den positiva effekten för klimatet. Ny väg ger ofta också högre hastighet, vilket ger negativ effekt för energieffektiviteten. Helt ny väg ger oftast negativ inverkan på landskap och kulturmiljö, biologisk mångfald och naturresurser.

Vägoobjekten **Förbifart Flen och Kungsladugårdsleden** är de vägoobjekten som har högst investeringskostnad och de leder båda till förbättrad generell tillgänglighet för medborgare, öka regionens rumsliga sammanhållning genom att de förbättrar möjligheterna att resa i bil. Åtgärderna bedöms också bidra till ökad tillgänglighet för näringslivet likväl som öka trafiksäkerheten. Däremot väntas de inte bidra till ökad tillgänglighet för barn, personer med funktionshinder eller äldre eftersom åtgärderna främst bedöms gynna vuxna bilister. Det stora fokuset på biltrafik bedöms påverka jämställdheten i negativ riktning men för Förbifart Flen bedöms detta till viss del vägas upp av att trafikmiljö för oskyddade trafikanter i tätorten förbättras. De bedöms i tätort ge minskad bullerstörning och förbättrad luftkvalitet. Båda objekten ger stor klimatpåverkan i byggskedet och förbifart Flen också genom minskad transporteffektivitet. Kungsladugårdsleden ger dock ökad transporteffektivitet genom kortad körväg för bilister och Förbifart Flen en energieffektivisering. Båda objekten ger negativ inverkan på landskap och kulturmiljö samt inverkar negativt på biologisk mångfald. Förbifart Flen ger dessutom negativ påverkan på vatten.

Andra stora vägoobjekt är **Väg 53 Infart Eskilstuna, Väg 55 Knäppinge – Märsön och Väg 52 Skavsta-Stigtomta**. Generellt sett ger dessa objekt positiv effekt avseende trafiksäkerhet och ökad framkomlighet för bilister och därmed positiv inverkan på generell tillgänglighet bland medborgare och för näringslivet. Infart Eskilstuna och Skavsta Sigtomta ger båda också ökad tillgänglighet för barn och personer med funktionsnedsättning eftersom

satsningar också görs på gång- och cykelbanor. Infart Eskilstuna har också positiv effekt avseende fysisk aktivitet och buller samt kan bidra till att öka sammanhållningen mellan områden med olika socioekonomisk karaktär. Detta sker dock på bekostnad av negativ inverkan på klimatet, både vid i byggande och minskad transporteffektivitet då samtliga objekt ger ökad biltrafik. Skavsta-Sigtomta och Knäppinge-Märsön ger dessutom negativ effekt avseende transporteffektiviteten med ökade emissioner per fordonskilometer. Samtliga tre objekt ger också negativ effekt på Landskap och kulturmiljö, Infart Eskilstuna också på naturresurser och Skavsta-Sigtomta samt Knäppinge-Märsön ger negativ påverkan på biologisk mångfald. Väg 55 Knäppinge-Märsön bedöms sammantaget ge negativ effekt avseende jämställdhet då resandet i bil underlättas avsevärt i förhållande till förbättringar för andra trafikslag.

De mindre vägobjekten ger generellt sett liknande positiva och negativa effekter som de stora vägobjekten men inte samma negativa effekt avseende klimatpåverkan i driftskedet. De flesta av de mindre vägobjekten som inte innebär ökade hastigheter har neutral inverkan på energieffektivisering och vissa mindre vägobjekt leder i stället till ökad transporteffektivitet (Infart Strängnäs, Väg 218, Vagnhärad-Trosa, Väg 55-Dunker-Björndammen).

9.2. Cykelsatsningar, regionalt vägnät

Namnliga cykelsatsningar på statligt vägnät bedömas samtliga ge positiv inverkan på ökad fysisk aktivitet i transportsystemet, ökad trafiksäkerhet, ökad jämställdhet och ökar medborgarnas generella tillgänglighet. Namnliga objekt bedöms också bidra till att binda samman områden med olika socioekonomisk karaktär. Nästan alla bedöms öka barns och äldres tillgängligheten eftersom cykel och gång kan vara viktiga för barns självständiga mobilitet och äldres mobilitet generellt. När det gäller klimatet bidrar själva byggandet av cykelvägarna negativt men de bidrar nästan alla positivt i bruksskedet då de bidrar till att resande i bil minskar. Inga av de namnliga objekten har betydande negativa effekter för natur – och kulturmiljö. Biologisk mångfald, vatten eller mark.

Potter för cykelåtgärder bedöms få samma positiva effekter som de namnliga objekten. Eftersom satsningar inom ramen för pottorna inte är beslutade geografiskt går det inte att i dagsläget bedöma vilka effekter åtgärderna får på mark, vatten, landskap, kulturmiljö eller socioekonomiska grupper. Detta får då prövas från fall till fall för att undvika negativ påverkan.

9.3. Kollektivtrafiksatsningar

Samtliga potter för kollektivtrafiksatsningar i de olika planalternativen bedöms ge positiv inverkan på medborgarnas generella tillgänglighet och på tillgänglighet för barn, äldre, och personer med funktionsnedsättning. Åtgärderna bedöms också bidra till ökad

jämställdhet. Därtill bidrar de positivt till ökad fysisk aktivitet i transportsystemet och till förbättrad luftkvalitet. De bedöms bidra positivt till klimatet genom ökad transporteffektivitet. Det negativa bidraget bedöms vara den klimatpåverkan som sker vid anläggande. Hur åtgärden påverkar tillgängligheten mellan områden med olika socioekonomisk karaktär samt hur det påverkar den hållbara tillgängligheten i områden med socioekonomiska utmaningar går inte att bedöma i nuläget eftersom potternas geografiska påverkan är okänd.

9.4. Statlig medfinansiering potter bidrag

Det som ligger under Statlig medfinansiering potter omfattar mycket skilda potter.

Potter för åtgärder för kollektivtrafik bedöms ge ungefär samma effekter som kollektivsatsningar ovan.

Potter för ökad statlig medfinansiering kommunalt vägnät handlar om att öka trafiksäkerheten för gående och cyklister genom t ex utbyggt gång- och cykelvägnät och säkra gång- och cykelpassager. Detta ger främst positiv inverkan på trafiksäkerheten men kan också, beroende på var åtgärderna sätts in och vilka åtgärder som väljs, ge positiv inverkan på medborgarnas generella tillgänglighet och på tillgängligheten för barn, äldre och personer med funktionsnedsättningar. Åtgärden bedöms bidra till ökad jämställdhet. Därtill kan de bidra positivt till ökad fysisk aktivitet i transportsystemet och enda negativa bidraget är den klimatpåverkan som sker vid anläggande. **Pott för trafiksäkerhet och miljöåtgärder** bedöms dessutom kunna ge positiv effekt avseende buller och luft.

Här finns också mindre potter för mer konkreta namngivna objekt, bland annat **Ny bussdepå i Nyköping** som bedöms ge samma effekter som kollektivtrafiksatsningar.

9.5. Trimningsåtgärder av det regionala vägnätet

Generellt sett bidrar åtgärderna inom denna pott framför allt till ökad tillgänglighet och framkomlighet för bilister samt näringslivets transporter. Då män reser mer i bil än kvinnor och kvinnor också värderar trafiksäkerhet och hållbarhet (som är kopplat till hastighet) högre än män bedöms åtgärden påverka jämställdheten negativt. Förutom negativ klimatpåverkan vid byggandet bedöms åtgärden ha negativa effekter för klimatet genom att biltrafiken ökar. Trimningsåtgärderna för ökad hastighet ger dessutom högre emissioner av koldioxid per körd kilometer. Eskilstuna logistikcentrum bedöms i stället tvärt om ge ökad energieffektivisering. Trimningsåtgärderna för ökad hastighet ger också negativa effekter avseende fysisk aktivitet i transportsystemet, buller och luft.

Resväg Västra Trosa bedöms ge andra effekter än de övriga objekt som planeras ingå i potten. Åtgärden ger också ökad tillgänglighet för medborgarna generellt men ger också positiv påverkan på buller, luft och trafiksäkerhet.

9.6. Statligt bidrag, Enskilda vägar

Potten för Enskilda vägar bedöms kunna påverka tillgängligheten positivt för både medborgare generellt och för näringslivets transporter. Det kan också ingå åtgärder som innebära positiv inverkan avseende trafiksäkerhet. Den enda identifierade negativa påverkan från åtgärden är negativ inverkan på klimat vid byggande.

10. Bedömning av alternativ

En visualisering av hur de olika planalternativen påverkar de relevanta målen finns i matriserna i bilaga 2-4. Mer detaljer kring hur de ska tolkas har presenterats i kapitel 7.3.

10.1. Betydande miljöpåverkan av alternativen

Klimat

I *Nollalternativet* satsas en mycket stor del av budgeten på främst tre stora vägobjekt som utöver stor klimatpåverkan vid byggandet också antingen ger negativ inverkan genom minskad energieffektivitet (Kungsladugårdsleden) eller minskad transporteffektivitet (Förbifart Flen och Infart Eskilstuna). Kungsladugårdsleden bedöms dock ge ökad transporteffektivitet genom kortad körväg och Förbifart Flen bedöms ge positiv effekt genom energieffektivisering.

I alternativet *Tillgänglighet tätorter* satsas något mindre medel på stora vägobjekt och i stället framför allt mer pengar på åtgärder som gynnar övriga trafikslag. Detta alternativ bedöms därför som bättre än *Nollalternativet* avseende energieffektivitet. Men i *Tillgänglighet tätorter* satsas något mindre medel på åtgärder som bedöms leda till ökad transporteffektivitet och de båda alternativen bedöms därför som relativt likvärdiga avseende klimat.

I alternativet *Regional framkomlighet* satsas medel på fler men mindre vägar som utöver stor klimatpåverkan vid byggande samtliga också ger negativ inverkan på transporteffektiviteten och med bara ett undantag också negativ inverkan på klimatet genom minskad energieffektiviseringen. Detta alternativ ter sig därmed sämst avseende klimat.

Hälsa

Ofta innebär om- och nybyggnation att trafiksäkerheten höjs. I princip samtliga åtgärder i planerna har någon positiv inverkan på aspekten trafiksäkerhet, antingen vad gäller motortrafikanter eller för oskyddade trafikanter.

Generellt kan vägåtgärder bidra negativt till fysisk aktivitet, medan åtgärder för gång och cykel samt kollektivtrafik uppmuntrar till fysisk aktivitet. Vägåtgärder kan också ge ökade bullernivåer och utsläpp av emissioner. Men om vägåtgärderna innebär att trafik flyttas ut från staden kan vägåtgärden bidra till positiva effekter för bullernivåerna och halterna av luftföroreningar i städer.

I *Nollalternativet* satsas mycket medel på åtgärder som ger positiv effekt för buller, luft och trafiksäkerhet. Endast mindre medel satsas på åtgärder som leder till ökad fysisk aktivitet i transportsystemet.

I *Tillgänglighet tätorter* satsas mer medel på åtgärder som leder till ökad fysisk aktivitet men mindre medel på åtgärder som påverkar buller och luftkvalitet i positiv riktning jämfört med *Nollalternativet*. Ungefär lika mycket med satsas på åtgärder för ökad trafiksäkerhet.

I *Regional framkomlighet* satsas något mer medel på åtgärder som går i positiv riktning avseende fysisk aktivitet än *Nollalternativet* men färre medel än i *Tillgänglighet tätorter*. När det gäller buller och luftkvalitet satsas i detta alternativ minder medel än i de båda andra på åtgärder som går i positiv riktning.

Landskap och kulturmiljö

Ny infrastruktur som skapar barriärer och har en påverkan på utpekade värdeområden har en potentiellt mycket negativ effekt som måste beaktas på en strategisk nivå. Även utbyggnad till 2+1-vägar skapar tydliga barriäreffekter, som dock i viss utsträckning kan kompenseras med ekodukter/viltpassager.

I de studerade planerna är det framför allt i vissa av de stora vägobjekten som det satsas mycket medel på åtgärder som går i negativ riktning för klimatet.

I *Nollalternativet* satsas stora medel på åtgärder som går i negativ riktning avseende landskap och kulturmiljö, biologisk mångfald och naturresurser. Ett stort vägobjekt (Förbifart Flen) bedöms också ge negativ effekt avseende vatten.

I *Regional framkomlighet* satsas betydligt mindre medel på åtgärder som går i negativ riktning avseende samtliga av dessa aspekter.

I *Tillgänglighet tätorter* satsas ungefär lika mycket medel som i *Regional framkomlighet* på åtgärder som går i negativ riktning avseende naturresurser, landskap och kulturmiljö samt biologisk mångfald. När det gäller påverkan på vatten satsas lika mycket medel som går i negativ riktning som i nollalternativet.

10.2. Sociala konsekvenser av alternativen

Sammanhållen

Sammanhållen region bedöms utifrån huruvida åtgärden bidrar till att knyta ihop områden med olika socioekonomiska karaktär samt huruvida åtgärden stärker tillgängligheten med kollektivtrafik inom och mellan områden med olika socioekonomisk karaktär. För potter i alternativen är det svårt att avgöra hur de påverkar tillgängligheten inom, till och från områden med olika socioekonomisk karaktär eftersom det i dagsläget inte är känt var i geografin pengarna i pottorna kommer att satsas. Däremot har namngivna objekt bedömts utifrån bidrag till att stärka tillgängligheten med kollektivtrafik inom och mellan områden med olika socioekonomiska karaktär. Utifrån namngivna de objekt som bedömts är alternativet

Tillgänglighet i tätorter mest fördelaktigt utifrån sammanhållen. Det följs av *Nollalternativet* och sist *Regional tillgänglighet*.

Tillgänglighet

Bedömning av sociala konsekvenser av åtgärderna i länsplanen för **barn, äldre och personer med funktionsnedsättning** har gjorts för kriterier som rör tillgängligheten för nämnda grupper och möjligheten att på egen hand ta sig till sina målpunkter/aktiviteter med kollektivtrafik, till fots och med cykel. Utifrån perspektivet hållbar tillgänglighet ur ett socioekonomiskt perspektiv har åtgärderna bedömts utifrån möjligheten att gå, cykla och resa med kollektivtrafik till, mellan och inom områden med låg socioekonomi. Även trafiksäkerhet för gående och cyklisterna har bedömts (se specifika bedömningskriterier i avsnitt 3.3).

Kollektivtrafikåtgärder bidrar till en ökad tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning och äldre personer då dessa grupper förlitar sig mer på kollektivtrafikens tillgänglighet för sina vardagsresor. Även för barns självständiga mobilitet är möjligheten för kollektivtrafik en förutsättning, särskilt för äldre barn. För områden med låg socioekonomi kan kollektivtrafiken spela en viktig roll, vilket gjort att satsningar på kollektivtrafik, gång och cykel inom dessa områden har bedömts bidra i positiv riktning. Alternativet tillgänglighet i tätorter bedöms i störst utsträckning bidra till positiv påverkan för dessa grupper.

Gång- och cykelåtgärder bidrar till nämnda gruppers tillgänglighet. Därmed bidrar dessa åtgärder till ett mer inkluderande transportsystem. Gång- och cykelåtgärder i syfte att skapa säkra skolvägar bidrar till inkludering av barnperspektivet samt ökad tillgänglighet för barn. Därtill skapar åtgärder för aktiv mobilitet möjlighet till positiva hälsoeffekter för barn.

Både i alternativ *Regional framkomlighet* och *Tillgänglighet i tätorter* satsas mer medel på åtgärder som leder i positiv riktning för tillgängligheten för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning jämfört med *Nollalternativet*. De båda planalternativen bedöms som relativt likvärdiga avseende hur mycket medel som satsas på åtgärder som bidrar i positiv riktning avseende dessa gruppers tillgänglighet.

Konsekvensbedömning görs också med avseende på **generell tillgänglighet för medborgarnas resor och näringslivets transporter**, det vill säga tillgänglighet som inte tydligt tillfaller specifika grupper eller perspektiv enligt ovan. De bedömningskriterier som använts svarar mot preciseringarna av det transportpolitiska funktionsmålet och hur tillgänglighet bedöms i samlade effektbedömningar.

I samtliga tre studerade alternativ satsas i princip hela budgeten på åtgärder som på olika sätt går i positiv riktning för medborgarnas generella tillgänglighet och alternativen bedöms därmed som likvärdiga avseende denna aspekt. När det gäller näringslivets tillgänglighet satsas det i *Nollalternativet* mycket stora medel på tre vägojekt (Kungsladugårdsleden, Förbifart Flen och Infart Eskilstuna) som går i positiv riktning avseende denna aspekt. Något mindre

medel på åtgärder som går i positiv riktning för näringslivets transporter satsas det på i *Regional framkomlighet* (här satsas i stället mer medel på kollektivtrafikåtgärder som inte bedöms gynna näringslivet på samma sätt som stora vägobjekt) och ytterligare mindre medel på åtgärder i positiv riktning för näringslivets transporter i *Tillgänglighet tätorter* (här satsas utöver mer medel på åtgärder inom kollektivtrafik också mer medel på åtgärder för oskyddade trafikanter).

Bedömning av sociala konsekvenser av åtgärderna i länsplanen ur ett **jämställdhetsperspektiv** har baserats på huruvida åtgärderna förbättrar möjligheten att resa med, och tillgängligheten till, kollektivtrafik, gång och cykel (relativ attraktivitet), eftersom kvinnor generellt reser mer med dessa färdmedel och värdesätter i högre utsträckning dessa åtgärder som ett sätt att bidra till hållbarhet olika gruppers tillgänglighet. Även potential för överflyttning till dessa färdmedel har inkluderats i bedömningen. Därtill har åtgärderna bedömts utifrån bidrag till trafiksäkerhet och trygghet eftersom det är faktorer som premieras i högre grad av kvinnor (se specifika bedömningskriterier i avsnitt 3.3). Initialt var tanken att utifrån kartor med kvinnodominerade arbetsplatser bedöma huruvida åtgärderna bidrar till förbättrad tillgänglighet till arbetsplatser, men det har varit svårt att bedöma effekterna baserat på det underlag som funnits att tillgå.

Många av kollektivtrafikåtgärderna i länsplanen och de flesta gång- och cykelåtgärder bidrar till jämställdhet enligt bedömningarna. Kvinnor går, cyklar och åker kollektivtrafik generellt i större utsträckning än vad män gör – och värderar satsningar på hållbara färdmedel högre. Ur ett jämställdhetsperspektiv är det därför viktigt att förbättra tillgängligheten och trafiksäkerheten för gående och cyklister. Trafiksäkerhetsåtgärder kan också bidra till att fler känner sig trygga och bekväma att använda transportsystemet.

Både i *Nollalternativet* och *Regional framkomlighet* satsas ungefär samma medel på åtgärder som främst gynnar bilister och därmed går i negativ riktning avseende jämställdhet, även om det i *Regional framkomlighet* förekommer åtgärder som går i positiv riktning. I *Tillgängliga tätorter* satsas mest på åtgärder som går i positiv riktning avseende jämställdhet. I *Tillgängliga tätorter* satsas även minst medel på åtgärder som bedöms gå i negativ riktning avseende jämställdhet.

Hälsofrämjande

De sociala konsekvenserna avseende område Hälsofrämjande blir desamma som ovan redogjorts för under hälsa under betydande miljöpåverkande.

Sociala nycklar

Den sammantagna bedömningen av samtliga åtgärder är att alternativ *Tillgänglighet tätorter* i störst utsträckning bidrar till de sociala nycklarna som tagits fram för den sociala konsekvensbedömningen. Därefter följer i ordning, *Nollalternativet* och sist *Regional*

tillgänglighet. Noteras bör dock att det för *Regional tillgänglighet* är fler åtgärder än i övriga alternativ som inte har bedömts avseende faktorn sammanhållen, eftersom åtgärdernas placering i geografin vid bedömningstillfället inte är känd.

10.3. Sammanfattning av bedömningarna för planalternativen

Nedan visas sammanfattande bedömning med rangordning av de två planalternativen jämfört mot nollalternativet. Bedömningarna baseras på hur stora medel som avsätts till åtgärder som går i positiv respektive negativ riktning mot målen jämfört med nollalternativet.

När det gäller miljökonsekvenser bedöms sammanfattningsvis alternativ *Regional framkomlighet* sämre än *Nollalternativet* avseende klimat, buller och luft men bättre än *Nollalternativet* avseende fysisk aktivitet och samtliga fyra aspekter som ligger under fokusområde Landskap och naturresurser. Alternativ *Tillgänglighet tätort* bedöms som relativt likvärdigt med *Nollalternativet* avseende klimat, sämre än *Nollalternativet* avseende buller och luft men bättre än *Nollalternativet* avseende fysisk aktivitet, naturresurser, landskap och kulturmiljö samt biologisk mångfald.

Tabell 10-1 Sammanfattande jämförelse av planalternativ *Regional framkomlighet* och *Tillgängliga tätorter* jämfört mot *Nollalternativet* avseende miljökonsekvenser.

Fokusområde/aspekter	Regional framkomlighet	Tillgänglighet tätorter
Klimat:		
-Transporteffektivitet	--	-
-Energieffektivitet	-	+
-Byggande, drift och underhåll	0	0
Hälsa:		
-Fysisk aktivitet	+	++
-Buller	--	-
-Luft	--	-
-Trafiksäkerhet	0	0
Landskap och naturresurser:		
-Vatten	+	0
-Naturresurser	+	+
-Landskap och kulturmiljö	+	+
-Biologisk mångfald	+	+

När det gäller sociala aspekter sammanställs de i Tabell 10-2 nedan. Gällande medborgarnas generella tillgänglighet bedöms sammanfattningsvis alla alternativ vara likvärdiga avseende

medborgarnas generella tillgänglighet. *Nollalternativet* är mest positivt för näringslivets transporter, därefter kommer *Regional framkomlighet* och sist *Tillgänglighet tätorter*. Tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning bedöms bli bättre i både *Regional framkomlighet* och *Tillgängliga tätorter* än i *Nollalternativet*. Fokusområdet sammanhållen region där fokus ligger på tillgänglighet mellan områden med olika socioekonomiska karaktär bedöms mest fördelaktigt i *Tillgänglighet tätorter* följt av *Nollalternativet*. Mest positivt avseende jämställdhet är *Tillgängliga tätorter*, därefter *Regional framkomlighet* och sämst bedöms *Nollalternativet* vara. Tillgänglighet, med fokus på hållbar tillgänglighet för områden med låg socioekonomi bedöms mest fördelaktigt i *Tillgänglighet tätorter* följt av *Nollalternativet*.

Tabell 10-2 Sammanfattande jämförelse av planalternativ *Regional framkomlighet* och *Tillgängliga tätorter* jämfört mot *nollalternativet* avseende sociala konsekvenser.

Perspektiv	Regional framkomlighet	Tillgänglighet tätorter
Sammanhållen:		
- Tillgänglighet mellan områden med olika socioekonomiska karaktär	-	+
Tillgänglig:		
- Medborgarnas generella tillgänglighet	0	0
- Näringslivets tillgänglighet	-	--
- Tillgänglighet barn, äldre och för personer med funktionsnedsättning	+	+
- Jämställdhet	+	++
- Tillgänglighet ur ett socioekonomiskt perspektiv	-	+
Hälsofrämjande (se tabell ovan)		

11. Remissversion av plan och dess effekter

11.1. Beskrivning av remissversion av plan

Motiv till remissversion av plan

Under arbetets gång har Region Sörmland arbetat fram ett planförslag för remiss som i bästa möjliga mån försöker spegla de mål och strategier som arbetats fram i processen. En hållbarhetsbedömning för detta förslag presenteras i nästa avsnitt. Det slutliga planförslaget är en kombination av de initiala planalternativen vars miljökonsekvenser och sociala konsekvenser presenterats i kapitel 10. Vid val av slutligt planförslag har den regionala utvecklingsstrategin varit vägledande utifrån målet om social hållbarhet samt den politiska avvägningen att det krävs både utveckling av de regionala stråken och tätortsnära åtgärder för att stärka våra regionala noder för att uppnå en hållbar regionala utveckling. Även andra parametrar vägts in såsom planläge för olika projekt, genomförandeperspektiv, samlade effektbedomningar med uppdaterade kostnader, medfinansiering samt budget och ekonomi.

Åtgärder i remissversion av plan

Åtgärderna i remissversionen av planen och kostnaderna för dem visas i Tabell 11-1.

Tabell 11-1 Åtgärder som ingår i slutligt planförslag.

Typ	Åtgärd	Budget (i tusentals kr)
Väggåtgärder-namngivna objekt:	Östra infarten Nyköping	11 199
	Väg 53 Genomfart Eskilstuna	33 500
	Väg 55 Dunker-Björndammen	11 842
	Väg 53 Infart Eskilstuna D-län	222 161
	Väg 55, Förbifart Flen	265 000
	Kungsladugårdsleden	45 000
	Väg 55 Knäppinge - Märsön	45 000
	Summa:	633 702
Cykel statligt vägnät:	Katrineholm-Baggetorp	37 000
	Säkra GCM-passager	26 000
	Övrigt behov och brister	17 000
	Summa:	80 000
Kollektivtrafik:	Satsning kollektivtrafik i regionala stråk och noder	137 839
	Ny bussdepå i Nyköping	150 000
	Statlig medfinans kommunalt vägnät - kollektivtrafik	99 959
	Summa:	387 798
Statlig medfinansiering:	Östra Infarten (kommunalt vägnät), Nyköpings kommun	20 000
	Nyängsbron, Trosa kommun	20 000
	Statlig medfinans till kommunalt vägnät - Trafiksäkerhet och miljöåtgärder	67 500
	Summa:	107 500
Trafiksäkerhet, trimningsåtgärder av det regionala vägnätet	Västerleden, Eskilstuna (50% medfinansiering), Eskilstuna logistikpark, tätortsåtgärder, åtgärder kring Strängnäs stad, Trimningsåtgärder för jämn 80km/h väg 53, trimning väg 52.	175 000
ÅVS	ÅVS, långsiktiga och strategiska planeringsunderlag	18 000
Statligt bidrag, Enskilda vägar		6 000
Totalt		1 408 000

11.2. Bedömning av konsekvenser i remissversionen av plan

En visualisering av hur slutligt planförslag påverkar de relevanta målen finns i matrisen i bilaga 5.

Betydande miljöpåverkan jämfört med nollalternativet

Klimat

Som tidigare har påpekats ger stora vägprojekt oftast stor klimatpåverkan både vid anläggande av vägen och också vid användningen av vägen den kan leda till mer biltrafik och också högre hastigheter som ger mer emissioner av koldioxid per kilometer.

I planförslaget satsas något mindre medel på riktigt stora vägobjekt utan i stället på fler och mindre vägprojekt/trimningsåtgärder. Sammantaget satsas i både planförslaget och nollalternativet ungefär lika mycket medel på åtgärder som går i negativ riktning avseende transporteffektivitet och lika mycket pengar på åtgärder som går i positiv riktning. När det gäller energieffektivisering, det vill säga emissioner av koldioxid per fordonskilometer, satsas i planförslaget något mindre pengar på åtgärder som går i negativ riktning men också mindre pengar på åtgärder som går i positiv riktning. Sammantaget bedöms förslaget relativt likvärdigt med nollalternativet avseende satsningar på åtgärder som är positiva respektive negativa för klimatet.

Hälsa

I planförslaget satsas mer pengar på åtgärder som stimulerar fysisk aktivitet i transportsystemet men mindre på åtgärder som minskar bullerstörning, förbättrar luftkvalitet och ökar trafiksäkerhet jämfört med nollalternativet.

Landskap och kulturmiljö

I Nollalternativet satsas stora medel på Kungsladugårdsleden och Förbifart Flen som båda har negativ påverkan på Landskap och naturresurser. I planförslaget satsas betydligt mindre medel på dessa båda objekt. I planförslaget satsas därmed mindre medel på åtgärder som går i negativ riktning avseende vatten, naturresurser, landskap och kulturmiljö samt biologisk mångfald.

Sammanfattning av bedömning av miljökonsekvenser

Nedan visas sammanfattande bedömning av planförslaget jämfört mot nollalternativet. Liksom tidigare baseras bedömningarna på hur stora medel som avsätts till åtgärder som går i positiv respektive negativ riktning mot målen.

Som framgår av Tabell 11-2 bedöms alternativen relativt likvärdiga avseende klimat. I planförslaget satsas mer pengar på åtgärder som går i positiv riktning avseende fysisk aktivitet och alla de aspekter som ligger under landskap och naturresurser medan det i nollalternativet satsas mer pengar på åtgärder som går i positiv riktning avseende buller, luft och trafiksäkerhet.

Tabell 11-2 Sammanfattande jämförelse av planförslaget jämfört mot nollalternativet avseende miljökonsekvenser.

Fokusområde/aspekter	Planförslag
Klimat:	
-Transporteffektivitet	0
-Energieffektivitet	0
-Byggande, drift och underhåll	0
Hälsa:	
-Fysisk aktivitet	+
-Buller	-
-Luft	-
-Trafiksäkerhet	-
Landskap och naturresurser:	
-Vatten	+
-Naturresurser	+
-Landskap och kulturmiljö	+
-Biologisk mångfald	+

Sammanfattning bedömning av sociala konsekvenser

Planförslaget bedöms totalt sett innebära fler positiva effekter för social hållbarhet än nollalternativet och planalternativet bedöms totalt sett bidra i mer positiv riktning till de sociala nycklarna än nollalternativet.

Planförslaget bedöms likvärdigt med nollalternativet avseende medborgarnas generella tillgänglighet. Planförslaget bedöms i större utsträckning bidra positivt avseende tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättningar. Planförslaget bedöms även bidra till jämställdhet, sammanhållen region och ökad hållbar tillgänglighet i områden med låg socioekonomi i större utsträckning än nollalternativet. När det gäller näringslivets tillgänglighet satsas i planförslaget mindre medel än i nollalternativet på åtgärder som bedöms gå i positiv riktning, se Tabell 11-3

Tabell 11-3 Sammanfattande jämförelse av planförslaget jämfört mot nollalternativet avseende sociala konsekvenser.

Perspektiv	Planförslag
Sammanhållen:	
- Tillgänglighet mellan områden med olika socioekonomiska karaktär	+
Tillgänglig:	
- Medborgarnas generella tillgänglighet	0
- Näringslivets tillgänglighet	-
- Tillgänglighet barn, äldre och för personer med funktionsnedsättning	+
- Jämställdhet	+
- Tillgänglighet ur ett socioekonomiskt perspektiv	+
Hälsofrämjande (se tabellen ovan)	

11.3. Kumulativa miljöeffekter

Kumulativa effekter uppstår när flera olika effekter samverkar med varandra. Det kan handla om att olika typer av effekter från en och samma verksamhet samverkar eller att effekter från olika verksamheter samverkar. Kumulativa effekter bedöms vara mest relevanta kopplat till miljöaspekterna Klimat och Biologisk mångfald.

Klimat

Åtgärderna i planen påverkar utsläppen av koldioxid både direkt under byggskedet, och indirekt genom hur de påverkar trafiken. 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. Så länge fordonsflottan inte är fossilfri bidrar 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.

Biologisk mångfald

Biologisk mångfald är mycket mer än hotade arter och skyddade områden och en god biologisk mångfald är resultatet av en funktionalitet där många olika delar bidrar till helheten. Påverkan på den biologiska mångfalden begränsas inte till infrastrukturens yta, utan den sker

långt utanför den egentliga vägen eller järnvägen. Bedömningen av varje enskild åtgärds specifika påverkan på biologisk mångfald blir därför inte en rättvisande bild av påverkan på helheten, utan sammantaget blir resultatet att biologisk mångfald utarmas lite grann för varje aktivitet. 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.

11.4. Målkonflikter

Det kan konstateras att det inom länsplanen finns såväl flera synergier som en del målkonflikter. På en övergripande nivå handlar det om motsättningar mellan å ena sidan det transportpolitiska funktionsmålet tillgänglighet och hänsynsmålet rörande hälsa och å andra sidan hänsynsmål rörande miljö. Huvudsakliga målkonflikter som kan konstateras utifrån den hållbarhetsbedömning som gjorts för länsplanen är:

- ▶ Vägåtgärder samt trimningsåtgärder, näringslivssatsning regionalt vägnät bidrar generellt till en positiv påverkan på framkomligheten för framför allt bilister. De påverkar därmed aspekten generell tillgänglighet i positiv riktning. Men klimatet påverkas i negativ riktning både avseende den stora påverkan som fås vid utbyggnaden men också genom att de bidrar till ökad biltrafik och ofta också minskad energieffektivisering då högre hastigheter ger högre emissioner av koldioxid per fordonskilometer. Nya vägar ger också negativ inverkan på landskap och kulturmiljö samt biologisk mångfald samt i vissa fall också negativ inverkan på naturresurser.
- ▶ Kollektivtrafikåtgärder och cykelåtgärder bidrar generellt till en positiv påverkan på tillgänglighet, och särskilt fokusområdena medborgarnas resor, tillgänglighet regionalt, jämställdhet, personer med funktionsnedsättning, barnperspektiv, äldreperspektiv och jämlikhet. Däremot har dessa åtgärder, liksom allt byggande, en negativ påverkan på klimat i anläggningsskedet. Dock bidrar åtgärderna efter anläggandet i positiv riktning för klimatet genom att de ger potential för överflyttning av bilresor till mer hållbara färd sätt.

11.5. Hur kan länsplanen följas upp för att bidra till sammanhållning, inkludering och hälsofrämjande

För att de resurser som länsplanen fördelar för kollektiv-, gång-, och cykelåtgärder i så stor utsträckning som möjligt ska bidra till inkludering och sammanhållning rekommenderas att följande principer följs:

- Gång-, cykel-, och kollektivtrafikåtgärder som medfinansieras av länsplanen bör bidra till att knyta ihop tätorter så att jämlika möjligheter till utbildning, sysselsättning, vård och service uppnås i hela länet. Ett sådant angreppssätt förbättrar möjligheterna till en jämställd och jämlik arbetspendling, likväl som en ökad kompetens- och arbetskraftsförsörjning för hela länet.
- Vid upprustning av vägar bör parallella cykelvägar och gångvägar anläggas.
- Länsplanen bör eftersträva att aktivt bidra till att kollektiv-, gång-, och cykelåtgärder genomförs i socioekonomiskt utsatta områden för att bidra till inkludering. Det är också av vikt att investeringar bidrar till att knyta ihop olika områden i syfte att öka sammanhållningen.
- Åtgärder som medfinansieras av länsplanen för att bidra till att öka den fysiska aktiviteten bör framför allt tilldelas områden med höga ohälsotal.

Inkludering

Det är av vikt att åtgärder som finansieras bedöms enligt samma metod som använts i den här hållbarhetskonsekvensbedömningen. I ett andra steg är det viktigt att säkerställa att de grupper av människor som påverkas av åtgärderna haft möjlighet att uttrycka sig och delta. Om det gäller åtgärder på regionalt vägnät kan Regionen ta ett samlat grepp för att säkerställa att kunskap om hur olika åtgärder gynnar eller missgynnar olika grupper av människor har samlats in och att relevanta aktörer har kunnat göra sin röst hörd. När det gäller statlig medfinansiering till kommunala åtgärder är det av vikt att kommunen kan redovisa hur föreslagna åtgärder har arbetats fram. En viktig fråga är om de människor som påverkas av en åtgärd kunnat göra sin röst hörd.

11.6. Åtgärder som planeras för att förebygga, hindra eller motverka betydande negativ miljöpåverkan

Av åtgärder i en länsplan är det oftast nya vägobjekt som ger stor 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 medtagna och det är viktigt att dessa kompensatoriska åtgärder genomförs i tillräcklig omfattning.

Eftersom pottorna i planförslaget är stora är effekterna av planen till stor del beroende av vilka åtgärder inom pottorna som prioriteras. Åtgärder som genomförs inom ramen för de olika pottorna bör genomgå konsekvensbedömning, såsom gjorts i den här konsekvensbedömningen, för att säkerställa att de enskilda objekten bidrar till länsplanens mål och visioner. Potten för Trafiksäkerhet, trimningsåtgärder av det regionala vägnätet planeras att gå till åtgärder som till stor del gynnar framkomlighet för biltrafik med de negativa effekter som det ger på miljön. Men det finns objekt som skulle kunna ligga i denna pott och som

ger mindre negativa effekter på klimatet och gynnar andra trafikantgrupper också, som t ex Resväg Västra Trosa.

Trafiksäkerhetsåtgärder i tätbebyggt område innebär oftare trafiklugnande åtgärder som leder till en säkrare och tryggare miljö för oskyddade trafikanter. Potten för medfinansiering kommunalt vägnät förutsätts gå till åtgärder för gående och cyklister och det är viktigt att just dessa grupper då prioriteras i denna pott för att stärka resande med aktiva transporter.

11.7. Kompletterande åtgärder för att hantera sociala konsekvenser

Utifrån nulägesbeskrivningen kan konstateras att det finns olika sociala utmaningar som regionen står inför. Allt ifrån skiftande socioekonomiska förutsättningar med ojämlika livsvillkor till ojämlika tillgänglighets- och mobilitets-förutsättningar för olika befolkningsgrupper. Även kvinnor och män reser på olika sätt, har olika tillgång till olika färdssätt och olika värderingar kopplat till transportsystemet. Jämställdhet och jämlikhet handlar inte om att göra och vara lika, men om att ges likvärdiga möjligheter.

Det finns möjlighet att fånga och hantera en del sociala utmaningar genom åtgärder i länsplanen, men dessa utmaningar handlar också om åtgärder som rör senare planeringsskeden och såklart också andra samhällssektorer. Vissa aspekter av social hållbarhet kan påverkas i tidiga, strategiska skeden av transportplaneringen, bland annat genom åtgärder i länsplanen, medan andra aspekter är mer en fråga för senare skeden. Till exempel är trafikering i kollektivtrafiken liksom utformningen av trygga, säkra och tillgängliga trafikmiljöer mer en fråga för senare skeden. Vilka gruppers och geografiers efterfrågan på resor och tillgänglighet som adresseras av åtgärder är ofta en fråga för en länsplan liksom vilka grupper/geografier som får åtgärder och hur transportåtgärder kan användas för att knyta samman olika grupper av människor i samhället och bidra till ökad sammanhållning och tillit.

De potentiella sociala konsekvenser som lyfts fram i hållbarhetsbedömningen för länsplanen blir viktiga att beakta och fortsatt hantera i kommande skeden av transportplaneringen. Till exempel:

- ▶ I fördelningen av medel i de potter som finns inom länsplanen bör en systematik tillämpas som säkerställer att de åtgärder som genomförs bidrar till en hållbar utveckling, både miljömässigt och socialt. Förslagsvis tillämpas bedömningskriterier av det slag som använts i den här hållbarhetsbedömningen som underlag för prioritering av medel i potterna.
- ▶ I fortsatt planering av de väginvesteringar som ingår i länsplanen finns det möjlighet att beakta tillgänglighet och trafiksäkerhet för gående, cyklister och för personer som tar sig till/från kollektivtrafiken. Det är viktigt att säkerställa att inga nya barriäreffekter skapas och att befintliga minimeras.
- ▶ I fortsatt planering av kollektivtrafiken, till exempel vad gäller linje-dragning, lokalisering av hållplatser och stationer och i tidtabellsläggning, finns det möjlighet att

beakta områden med olika socioekonomiska förutsättningar liksom målpunkter för olika grupper (till exempel utifrån ålder och kön). Det finns också möjlighet att knyta samman människor från olika grupper i samhället genom kollektivtrafiken liksom att befolka platser och därigenom öka tryggheten.

- ▶ I den fortsatta planeringen och utformningen av transportsystemet blir det också viktigt att säkerställa olika befolkningsgruppers delaktighet genom olika former av dialog.

Inkluderingen av olika gruppers förutsättningar och värderingar i transportplaneringen är något som behöver hanteras ur en demokratisk och inkluderande synpunkt, men kunskap om olika grupper behövs även för att kunna skapa en jämlik och jämställd tillgänglighet, och för att planeringen ska skapa likvärdiga möjligheter att förflytta sig och ta del av utbud och aktiviteter.

Länsplanen innehåller traditionellt en stor andel vägoobjekt. För att leva upp till mål om jämställdhet och jämlikhet behövs även stora satsningar på gång, cykel och kollektivtrafik. Därtill behöver satsningar göras såväl på landsbygd (vilket kan handla om både bil och alternativ till bilen) som i socioekonomiskt svaga områden på både landsbygd och i tätorter. I socioekonomiskt svaga områden är det särskilt viktigt att satsa på åtgärder som syftar till gång, cykel och kollektivtrafik då körkortsinnehav och bilinnehav är lägre bland boende i dessa områden liksom att resandet till viss del sker mer lokalt jämfört med andra befolkningsgrupper. En medveten fördelning av åtgärder kan bidra till att minska de ojämlika mobilitetsförutsättningarna och livsvillkoren i regionen.

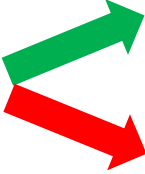
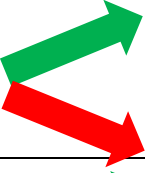






Även hälsoeffekter av infrastrukturens satsningar mellan grupper och geografier är något som länsplanen kan och bör hantera. Socioekonomiskt svaga områden och grupper är generellt mer påverkade av transportsystemets negativa effekter i form av olycksrisker, buller, luftföroreningar, barriäreffekter och bristande infrastruktur, samtidigt som de drar mindre nytta av förbättringar i tillgänglighet. Transportplaneringen behöver tillse en jämnare fördelning och åtgärder behöver vidtas för att mildra de negativa effekterna. Därtill kan planeringen syfta till att förbättra möjligheterna för barns aktiva mobilitet genom att satsa på åtgärder som förbättrar gång, cykel och kollektivtrafikmöjligheter till barns målpunkter.

11.8. Bedömning av målpuppfyllelse

Nationella miljö kvalitetsmål

Planförslaget går i varierande riktning avseende de nationella miljö kvalitetsmål som är relevanta för miljöbedömningen. För klimat och god bebyggd miljö går planen både i positiv och negativ riktning, och en sammanvägd bedömning är svår att åstadkomma. För Frisk luft och bara naturlig försurning bidrar planen i positiv riktning. Övervägande negativ inverkan på målen har planen med hänsyn till Ett rikt odlingslandskap, Levande skogar samt Rikt växt- och djurliv, se Tabell 11-4.


Tabell 11-4. Bedömning av i vilken riktning som länsplanen (planförslag 2026–2037) går mot avseende de nationella miljö kvalitetsmål som är relevanta för miljöbedömningen.

Mål	Bedömning	Kommentar
Begränsad klimatpåverkan		Både positiv och negativ påverkan från olika åtgärder. 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 namnsatta vägobjekten, trimningsåtgärder och näringslivssatsningar. Störst positiv påverkan på transporteffektivitet får gång-, cykel och kollektivtrafikåtgärder. Ett vägobjekt står dock för största positiva åtgärden avseende energieffektivitet.
God bebyggd miljö		Positiv påverkan vad gäller hälsa kopplat till bullernivåer, luft, fysisk aktivitet och tillgänglighet. Vad gäller påverkan på landskap och naturresurser, som också har betydelse för bedömning av måluppfyllelse, bedöms påverkan av vissa vägobjekt bli negativ.
Frisk luft		Generellt sett går planen i positiv riktning med hänsyn till påverkan på luft. Förbifarter som minskar trafik genom tätorter bidrar i positiv riktning. Kollektivtrafikåtgärder som har potential att minska biltrafiken i tätorter bidrar också i positiv riktning.
Bara naturlig försurning		Huruvida planen bidrar till bara naturlig försurning är svårbedömt då nya vägar bidrar till ökad trafik men andra åtgärder som kollektivtrafiksatsningar bidrar till minskad biltrafik. Sammantaget bedöms planen ge relativt neutral påverkan.
Levande sjöar och vattendrag		Neutral påverkan från alla namnsatta objekt förutom Förbifart Flen som ger negativ påverkan på vatten.
Ett rikt odlingslandskap		Flera av de namnsatta vägobjekten ger vid utbyggnad negativ effekt för landskap och naturresurser och planen bedöms sammantaget ha en negativ påverkan.
Levande skogar		Flera av de namnsatta vägobjekten ger vid utbyggnad negativ effekt för landskap och naturresurser och planen bedöms sammantaget ha en negativ påverkan.
Rikt växt- och djurliv		Sammanvägd negativ påverkan på grund av ökade intrång, störning och barriärer från namnsatta vägobjekt.

Etappmål trafiksäkerhet

Planförslaget går i positiv riktning avseende etappmålet inom trafiksäkerhet avseende antal omkomna och svårt skadade i trafiken, se Tabell 11-5.

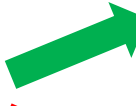

Tabell 11-5. Bedömning av i vilken riktning som länsplanen (planförslag 2026-2037) går mot avseende etappmålet inom trafiksäkerhet.

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 i en positiv riktning vad gäller 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. Gång och cykelåtgärder bidrar särskilt till att förbättra trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter. Därtill bidrar pott för trafiksäkerhet samt de större vägobjekten till trafiksäkerhetsvinster, både för skyddade och oskyddade trafikanter.

Etappmål klimat

Planförslaget går i både positiv och negativ riktning avseende etappmålet inom klimat, se Tabell 11-6.

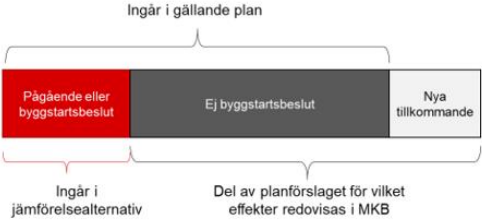
Tabell 11-6. Bedömning av i vilken riktning som länsplanen (planförslag 2026–2037) går mot avseende etappmålet inom klimat.

Mål	Bedömning	Kommentar
Växthusgasutsläppen från inrikes transporter – utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem – ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.	 	Både positiv och negativ påverkan från olika åtgärder. 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 namnsatta vägobjekten, trimningsåtgärder och näringslivs-satsningar. Störst positiv påverkan på transporteffektivitet får gång-, cykel och kollektivtrafikåtgärder. Ett vägobjekt står dock för största positiva åtgärden avseende energieffektivitet.

Bilaga 1: Remissammanställning av avgränsningssamråd

Remissinstans	Yttrande/synpunkt/fråga	Kommentar/hantering
Länsstyrelsen Södermanlands län	Redogör för hur det är tänkt att miljöaspekterna ska integreras. Detta måste också redogöras för i planen.	Det kommer att framgå av slutliga dokumentet hur processen varit för att få in miljöaspekterna i processen så att de påverkar planen.
Länsstyrelsen Södermanlands län	<u>Mål</u> : Den regionala klimat och energistrategin syns inte i avsnittet om regionala mål	Detta har lagts till under de regionala målen.
Länsstyrelsen Södermanlands län	<u>Fokusområde Klimat</u> : Vi vill gärna kunna relatera till en siffra på växthusgasutsläpp. Vi skulle vilja veta hur stor påverkan planen har relaterat till annat, skulle på något sätt vilja kunna relatera till koldioxidekvivalenter. Det vill säga kunna säga något om hur stor inverkan har den här planen har, hur mycket kan den hjälpa till att styra mot att vi når klimatmålen i Sörmland. Vi ser om vi har några bra exempel på andra hållbarhetsbedömningar där man kvantifierat effekterna som vi kan dela med oss av.	Det är generellt svårt att göra kvantifieringar av effekter på trafikarbete och emissioner av växthusgaser. Det görs beräkningar i Samlade effektbedömningar men effekten i det långa loppet är mycket större än så, planerar vi för ökad framkomlighet för biltrafiken kommer vi nog att få större effekter än vad beräkningarna visar och tvärt om. Beräkningar i Samlade effektbedömningar är väldigt avgränsade. Eftersom Länsstyrelsen inte hittat något bra exempel på hur detta har genomförts i andra hållbarhetsbedömningar så har här inte redovisats några sådana uppgifter. Klimatmålen i Sörmland är inte heller nu relaterade till utsläppsminskning. I hållbarhetsbedömningen görs därför bedömning av om åtgärderna/potterna kommer hjälpa till att nå målen men förändringen har inte kunnat kvantifieras.
Länsstyrelsen Södermanlands län	Önskar att överföring mellan olika färdssätt belyses. Det är sådant som kanske inte kan mättsättas men visas i en riktning, överflyttning från bil till kollektivtrafik etc. Det sker nu också en omställning inom biltrafiken (elektrifiering) även om den är långsam. Specialfall när det gäller riktningsförändring, vill gärna kunna se hur ett visst alternativ kommer att ge skillnad jämfört med nollalternativet.	Det är kärnan i vad som hållbarhetsbedömningen visar. Det ingår redovisning av Energieffektiviseringen respektive Transporteffektivisering där Energieffektivisering är inom ett färdssätt och Transporteffektivisering mellan färdssätt.
Länsstyrelsen Södermanlands län	Elektrifieringen, spelar roll för prognoserna om man räknar högt eller lågt på detta. Var öppen med att det finns osäkerheter här. Det finns ju också andra bränsleslag som kan komma att påverka utvecklingen. Trafikverkets prognoser bör ha en betydande osäkerhet inom vissa intervall. I alternativbeskrivningen kan man räkna på olika scenarier. Var öppen med osäkerheter och vilka riktningar det kan	Elektrifiering hamnar utanför avgränsningen, det hanteras inte i planen eftersom pengar i planen inte får lov att gå till denna typ av infrastruktur. Men i hållbarhetsbedömningen redogörs för osäkerheter.

	ta men som planen inte råder över var man hamnar, men vad planen kan medföra.	
Länsstyrelsen Södermanlands län	Kommer risker som uppstår utifrån förändring av klimatet in på något sätt här? Det påverkar ju hur man kan planera.	Klimatanpassning handlar om hur planens åtgärder förändrar transportinfrastrukturens robusthet och sårbarhet för effekter av klimatförändringar samt förändrar risken för klimatrelaterade olyckor och händelser som kan leda till effekter för miljö, människors hälsa, egendom samt transportinfrastruktur. Klimatanpassning är därmed viktigt men det hanteras främst i nationell plan där medel finns avsatta för just klimatanpassning av befintlig väg och järnväg, dels inom vidmakthållandeanslag (underhåll) och del inom s.k. trimningsåtgärder. Annars hanteras klimatanpassningen i senare skeden av planeringen, i samband med väg- och järnvägsplan och inte i de samlade effektbeförskningar som tas fram för tidiga utredningsskeden och utgör underlag för hållbarhetsbedömningen. Eftersom en regional plan, till skillnad från den nationella, inte har medel avsatta för klimatanpassning och det i de samlade effektbeförskningarna saknas underlag för bedömning görs här i hållbarhetsbedömningen ingen bedömning av denna aspekt.
Länsstyrelsen Södermanlands län	<u>Fokusområde hälsa:</u> Avseende inverkan på luftkvalitet: Ta i beaktande att om man genomför åtgärder utanför tätortsområden men som kan leda till överföringseffekt kan åtgärderna medföra att människor ändrar sitt sätt att resa som kan ge förändringar avseende antal resor med olika färdmedel i mål-/startpunkter i tätort. Därigenom kan det ske påverkan av luftkvaliteten i tätorten även om inga åtgärder görs just i tätorten.	Detta är medtaget i bedömningarna.
Länsstyrelsen Södermanlands län	<u>Fokusområde Landskap och naturresurser:</u> Det är viktigt att ha med kriteriet om den kemiska statusen, så det inte bara är bedömning av dricksvattenförekomster som ingår, kemiska delarna ingår ju också som också påverkar ekologin. Utsläpp från olyckor och vägsalt påverkar men vägtrafiken är också en av de största källorna när det gäller mikropulver.	Vatten delas upp i två kategorier, både vattenförsörjning och ekologi. De hänger ofta ihop och studeras här sammantaget.
Länsstyrelsen Södermanlands län	Avseende kompensationsåtgärder är det inte alltid som det blir bättre för alla organismer även om det blir bättre för många. Det är också viktigt om kompensationen sker direkt vid införande av åtgärden eller om det kommer in först efter att man genomfört åtgärden.	För korrekta bedömningar utgör de samlade effektbeförskningarna grund då det där framgår om det är kompensationsåtgärder inplanerade eller ej. När man bygger ut 2+1-väg finns det t ex krav om att det ska finnas viltpassage var 6:e km och denna kompensationsåtgärd finns med redan i tidigt skede och i kostnadsbedömningarna. Men om man gör åtgärder på ett befintligt objekt så kommer de in i efterhand. Det är Trafikverket som tagit fram de samlade effektbeförskningarna.

Länsstyrelsen Södermanlands län	Övrigt: Rapporten måste vara läslig för alla, även allmänheten.	Detta är en viktig aspekt som tagits i beaktande.
Trafikverket	<u>Fokusområde Hälsa</u> : buller kan kompletteras med vibrationer.	Inte i någon av de Samlade effektbedömningar som legat till grund för bedömning av namnsatta objekt nämns vibrationer och inverkan avseende vibrationer har därför här ej kunnat bedömas.
Trafikverket	<u>Jämförelseår</u> : Flera regioner använder 2045 som jämförelseår.	2045 är prognosår för nuvarande basprognos och är relevant för att beräkna effekter för de objekt som det gjorts SEB och samhällsekonomisk kalkyl för. Dock har en länstransportplan en strukturskapande effekt som innebär effekter långt efter detta prognosår. Den strategiska miljöbedömningen hanterar i vilken mån som olika åtgärder bidrar i positiv riktning gentemot uppsatta mål som har olika tidshorisonter. Eftersom vi inte beräknar kvantifierade effekter är det i praktiken ganska svårt att sätta ett brytpunkt för effekter. Detta är motiverat i samrådsunderlaget.
Trafikverket	<p><u>Nollalternativ</u>: Ett förslag är att använda samma definition på nollalternativ (jämförelsealternativ) som i Trafikverkets avgränsningssamråd för strategisk miljöbedömning av nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037. Här har man angett detta som de delar av gällande plan som är pågående eller har byggstartsbeslut.</p>  <p><i>Figur 2. Illustration av vilka delar av planförslaget namngivna investeringar som ingår i jämförelsealternativ och vilka delar för vilka effekter beskrivs.</i></p>	Ett huvudsakligt syfte med hållbarhetsbedömningen är att integrera miljö- och hållbarhetsaspekter i relevanta vägval. När en samlad bedömning görs av hela planen är det relevant att jämföra denna med idag tagna beslut och politisk inriktning. Då är den gällande länstransportplanen ett relevant nollalternativ. Att jämföra med en ny länstransportplan med ett jämförelsealternativ där endast de delar av gällande plan som är pågående eller har byggstartsbeslut ingår ger en skev bild eftersom ett sådant jämförelsealternativ inte är realistiskt.
Trafikverket	<u>I nationell plan har man valt att göra följande avgränsningar:</u>	
Trafikverket	1. Trafiksäkerhet avgränsas bort, vilket tidigare var en del av människors hälsa	I denna hållbarhetsbedömning har vi valt att ta med Trafiksäkerhet som en av de aspekter som studeras.
Trafikverket	2. Befolkning är inte som tidigare en egen aspekt som handlade om fördelning av tillgänglighet i olika grupper. Befolkning (6 kap. 2 § p.1 miljöbalken) hanteras i stället genom att där så är möjligt beskriva hur hälsopåverkan fördelas mellan olika	Effekter för rennäringsen är inte relevant för MKB för länsplan i Södermanlands län.

	grupper samt att effekter för det samiska folket belyses tillsammans med effekter för rennäring	
Trafikverket	3. Effekter för skogsbruket som del av aspekten Mark – areella näringar avgränsas bort eftersom planens inverkan på förutsättningarna för skogsbruket är försumbar.	Detta har också avgränsats bort i denna hållbarhetsbedömning.
Katrineholms kommun	<u>Avsaknad av ramar för länsplan:</u> Syftet med en miljöbedömning är att integrera miljöaspekterna i planeringsprocessen, att identifiera, beskriva och bedöma den betydande miljöpåverkan av planförslaget samt att beskriva vilka åtgärder som leder till positiv eller negativ måluppfyllelse utifrån relevanta miljömål. Katrineholms kommun ser en utmaning i att genomföra ett avgränsningssamråd för miljöbedömning av länsplanen innan direktivet med de preliminära ramarna för länsplanerna presenteras då det utan tydliga underlag för länsplanen är det svårt att bedöma lämpliga avgränsningar.	Att direktiven är sena skapar en utmaning, men ramarna för vilka miljöaspekter som ska inkluderas kan fastställas redan innan direktivet har kommit och har tydliggjorts i avgränsningssamrådet.
Katrineholms kommun	<u>Avsaknad av överblick av miljöaspekter:</u> Syftet med miljöbedömningen är bland annat att integrera miljöaspekterna i planeringsprocessen. Då underlaget till avgränsningssamrådet saknar en tydlig överblick över vilka miljöaspekter som ska beaktas respektive avgränsats upplever vi att det är svårt att bedöma rimligheten i avgränsningarna. För att skapa en bättre överblick över de avgränsningar som görs önskar Katrineholms kommun en tydlig överblick över vilka miljöaspekter som kommer utredas i miljöbedömningen samt motiv till avgränsning av de miljöaspekter som inte kommer ingå i miljöbedömningen. Exempelvis enligt Trafikverkets vägledning Miljöbedömning och miljöbeskrivning i väg- och järnvägsprojekt, Trafikverkets publikation 2022:100 tabell 2 sid 65.	I avgränsningssamrådet anges att de valda aspekterna som studeras relaterar till de nationella miljö kvalitetsmål som bedöms vara viktigast för att bedöma transportsystemets miljöpåverkan i länet och att det är det som hör till Fokusområdena Klimat, Hälsa samt Landskap och naturresurser. Detta är alltså motivet till att dessa fokusområden valts ut för bedömningar i hållbarhetsbedömningen. Inom dessa områden har sedan de aspekter och kriterier valts ut som främst bedöms kunna påverkas av en länstransportplan samt att det finns en rimlig möjlighet att utifrån det underlag som finns kunna göra bedömningar avseende hur olika objekt/potter inom planen bidrar i positiv respektive negativ riktning för respektive studeras aspekt och bedömningskriterium. I hållbarhetsbedömningen redogjordes för de aspekter och bedömningskriterier som planerades att ingå i hållbarhetsbedömningen avseende de delar som hör till MKBn. I hållbarhetsbedömningen redogörs också för dessa samt de aspekter och bedömningskriterier som använt för bedömning av de sociala delarna i hållbarhetsbedömningen.
Katrineholms kommun	<u>Övriga kommentarer:</u>	
Katrineholms kommun	Under avgränsningar i tid och rum anges att "analysen av miljöeffekter omfattar hela Region Sörmland." Vi föreslår omformulering till att "analysen av miljöeffekter omfattar hela Södermanlands län.	Detta har formulerats om i hållbarhetsbedömningen.

Katrineholms kommun	Under fokusområde klimat saknas miljöaspekter som mäter påverkan på halten växthusgaser i atmosfären. Vi föreslår att miljöbedömningen bör utvärdera hur planen leder till en minskning av klimatpåverkande utsläpp	I hållbarhetsbedömningen görs en bedömning av i vilken riktning de olika åtgärderna/paketen i planen går avseende emissioner av koldioxid. En kvantifiering har dock inte varit möjlig att göra utifrån de underlag som funnits att tillgå.
Katrineholms kommun	Då länsplanen för regional transportinfrastruktur ska vara trafikslagsövergripande föreslår vi att ett av kriterierna under fokusområde klimat tar hänsyn till hur länsplanen påverkar andelen transporter med gång, cykel, kollektivtrafik respektive bil.	En bedömning kommer att göras av varje åtgärd/pott avseende om de bedöms gå i positiv eller negativ riktning för andelen hållbara färdssätt. Detta kriterium ingår indirekt under klimat – transporteffektivitet, men är bedömningen ligger också till grund för bedömning av påverkan på flera andra miljöaspekter, exempelvis "fysisk aktivitet" och "luft".
Nyköpings kommun	Kommunen vill framhålla ett värde i föregående plans bedömning av "Ändelar och relativ attraktivitet för kollektivtrafik, gång och cykel". I detta ingår bidrag till skapande av reskedjor, vilket är relevant.	Se svar ovan.
Nyköpings kommun	Frågor kring sjöfartens och flygets miljöpåverkan förutsätts bli bedömda inom ramen för den nationella planen. Likaså miljöbedömning av åtgärder i den nationella planen som är lokaliserade i Sörmland. Likt Region Sörmland noterade i föregående Länsplantransportplan finns ett värde av att se effekterna av de båda planerna tillsammans. Nyköpings kommun vill trycka på att bedöma länsplanens såväl negativa som positiva bidrag till att understödja, koppla samman och öka nyttjandet av åtgärder enligt Nationell plan så som Ostlänken och satsningar kring E4.	En samlad effektbedömning av nationell plan tillsammans med regionala planer kommer att genomföras av Trafikverket. Generellt sett ligger dock ansvaret för att bedöma betydande miljöpåverkan på den som upprättar planen och behöver därför avgränsas till den specifika planens omfattning och mandat.

Bilaga 2: Bedömningsmatris Nollalternativet

		Pågående namngivna objekt						Potter nollalternativ									
Fokusområde	Hållbarhetsaspekt	Väg 55 infart Strängnäs Östra infarten Nyköpings	Väg 55 förbifart Flen	Väg 53 Infart Eskilstuna	Väg 218 Vagnhärad - Trösa	Väg 52 Kungsladugårdsteden, västra infarten, Nyköpings kommun	Väg 53 Genomfart Eskilstuna, Trafiksäk & Cirkulationsöl	Väg 55, Dunker-Björndammen Genomfart Märredöll, Åggesta	Ålärdsnaker trafiksäkerhet Tillgänglighetsanpassning Säkerhetsplan REGION SNE Östra infarten	Kollektivtrafikpaket Sörmland	Trafiksäkerhets-mät Vägar 230, Orkustions plats Västerleden, Mått Johansson	Väg 223/990, Västmanland					
Sammanhållning	Tillgänglighet mellan områden med olika socioekonomisk karaktär																
Tillgänglighet	Medborgarnas tillgänglighet (generellt)																
Tillgänglighet	Näringslivets tillgänglighet																
Tillgänglighet	Tillgänglighet för pers. med funktionsneds.																
Tillgänglighet	Barns tillgänglighet																
Tillgänglighet	Äldres tillgänglighet																
Tillgänglighet	Jämställdhet																
Tillgänglighet	Hållbar tillgång, ur ett socioekonomiskt persp.																
Hälsa / Hälsofrämjande	Fysisk aktivitet i transportsystemet																
Hälsa / Hälsofrämjande	Buller																
Hälsa / Hälsofrämjande	Luft																
Hälsa / Hälsofrämjande	Trafiksäkerhet																
Klimat	Transporteffektivitet																
Klimat	Energieffektivisering																
Klimat	Energianvändn. vid byggande/drift/underhåll av infrastr.																
Landskap och naturresurser	Vatten																
Landskap och naturresurser	Naturresurser																
Landskap och naturresurser	Landskap och kulturmiljö																
Landskap och naturresurser	Biologisk mångfald																
Budget (mSEK)		1 412	16 11	427	222	1	543	32	12	8	4	1	6	8	68	#	41 3

		Väggårdar, namngivna objekt	Cykelsatsningar på statligt vägnät			Kollektivtrafiksatsningar	Statlig med finansiering potter bidrag	Trafiksäkerhet, trimmningsåtgärder, näringslivssatsning regional vägnät					Pågående namngivna objekt				Övrigt				
Fokusområde	Hållbarhetsaspekt	Väg 53 Inart Eskilstuna	Övriga behov och brister	GCM-passager och saknade länkar inom tätorter	Svistä-Kjula	Ågärder kollektivtrafik statlig väg	Statlig medfinans kommunalt vägnät - kollektivtrafikågärder	Statlig medfinans del till Östra	Statlig medfinans Nyängsbron	Statlig medfinans kommunalt vägnät - trafiksäkerhet	Västerleden	Resväg Västra Trosa	Eskilstuna logistikcentrum inkl. övrig pott	Östra infarten i Kärnans	Väg 55 förbifart Flen	Väg 52 Kungälvsvägenströden, Väg 53 Genom År Eskilstuna, Trafikslita & Cirkulationsplan, Väg 54 Dunker-Bro undergrunden, Väg 55 Långskilda och strategiska Statliga bidrag medfinansiering					
Sammanhållning	Tillgänglighet mellan områden med olika socioekonomisk karaktär																				
Tillgänglighet	Medborgarnas tillgänglighet (generellt)																				
Tillgänglighet	Näringslivets tillgänglighet																				
Tillgänglighet	Tillgänglighet för pers. med funktionsneds.																				
Tillgänglighet	Barns tillgänglighet																				
Tillgänglighet	Aldres tillgänglighet																				
Tillgänglighet	Jämställdhet																				
Tillgänglighet	Hållbar tillgång, ur ett socioekonomiskt																				
Hälsa / Hälsofrämjande	Fysisk aktivitet i transportsystemet																				
Hälsa / Hälsofrämjande	Buller																				
Hälsa / Hälsofrämjande	Luft																				
Hälsa / Hälsofrämjande	Trafiksäkerhet																				
Klimat	Transporteffektivitet																				
Klimat	Energieffektivisering																				
Klimat	Energianvändn. vid byggande/drift/underhåll av infrastr.																				
landskap och naturresurser	Vatten																				
landskap och naturresurser	Naturresurser																				
landskap och naturresurser	Landskap och kulturmiljö																				
landskap och naturresurser	Biologisk mångfald																				
Budget (mSEK)		1 649	222	60	80	36	207	165	20	20	119	63	63	63	#	427	25	34	#	18	6

Bilaga 4 Bedömningsmatris Regional framkomlighet

		Vägartgärder, namngivna objekt			Cykelsatsningar på statligt vägnät			Kollektivtrafiksatsningar	Statlig med finansiering potter bidrag		Trafiksäkerhet, trimmningsåtgärder, näringslivsatsning regional vägnät	Pågående namngivna	Övrigt	
Fokusområde	Hållbarhetsaspekt	Väg 53 Infart Eskilstuna	Väg 52 Slevsta Sigbörta	Väg 55 Knäppinge-Märsön	Säkra GCM-passager	Övriga behov och brister	Katrineholm-Baggatorp	Satsningar kollektivtrafik i regionala stråk	Ostra infarten i kommunalt	Statlig medfinans kommunalt vägnät - kollektivtrafikåtgärder	Statlig medfinans kommunalt vägnät	Trimmningsåtgärder för jämn hastighet 60 km/h på väg 53, trimming för jämn hastighet väg 52	Ostra infarten Nyköpingsväg 53 Genomfart Eskilstuna, Trafiksäkerhet & Cirkulationsplan, Väg 55, Dunker-Björndammen	Statligt bidrag med finansiering
Sammanhållning	Tillgänglighet mellan områden med olika socioekonomisk karaktär													
	Tillgänglighet Medborgarnas tillgänglighet (generellt)													
	Tillgänglighet Näringslivets tillgänglighet													
	Tillgänglighet Tillgänglighet för pers. med funktionsneds.													
	Tillgänglighet Barns tillgänglighet													
	Tillgänglighet Aldres tillgänglighet													
	Tillgänglighet Jämställdhet													
	Tillgänglighet Hållbar tillgång, ur ett socioekonomiskt													
Hälsa / Hälsöfrämjande	Fysisk aktivitet i transportsystemet													
Hälsa / Hälsöfrämjande	Buller													
Hälsa / Hälsöfrämjande	Luft													
Hälsa / Hälsöfrämjande	Trafiksäkerhet													
Klimat	Transporteffektivitet													
Klimat	Energieffektivisering													
Klimat	Energianvändn. vid byggande/drift/underhåll av infrastr.													
andskap och naturresurse	Vatten													
andskap och naturresurse	Naturresurser													
andskap och naturresurse	Landskap och kulturmiljö													
andskap och naturresurse	Biologisk mångfald													
Budget (mSEK)		1 649	222	263	232	50	35	34	220	#	95	70	337	# 34 # 18 6

Bilaga 5 Bedömningsmatris Slutligt planförslag:

		Väggårdar, namngivna objekt		Cykelsatsningar på statligt vägnät		Kollektivtrafiksatsningar		Statlig med finansiering potter bidrag		Trafiksäkerhet, trimningsåtgärder, näringslivssatsning regional vägnät		Pågående namngivna objekt					Övrigt				
Fokusområde	Hållbarhetsaspekt	Väg 53 Infart Eskilstuna	Väg 55 Knäppinge-Märsön	Säkra GCM-passager	Övriga behov och brister	Katrineholm-Baggetorp	Satsningar kollektivtrafik i regionala stråk	Nybusstopp i Nyköping	Östra infarten (kommunalt vägnät)	Statlig medfinansiering kommunalt vägnät - kollektivtrafikåtgärder	Statlig medfinansiering Nygärdens	Trimningsåtgärder för jämn hastighet 80 km/h väg 53, trimning för jämn hastighet väg 52	Västerleden	Östra infarten Nyköpings	Väg 55 förbifart Flen	Väg 52 Kungälvsgårdsteden, västra infarten, Nyköpings kommun	Väg 53 Genomfart Eskilstuna, Trafikskilj. & Cirkulationspl.	Väg 55, Dunker-Björndammen AVS längskärla och strategiska satsningar med finansiering	Statlig medfinansiering Trafiksäkerhet och miljöåtgärder		
Sammanhållning	Tillgänglighet mellan områden med olika socioekonomisk karaktär																				
	Tillgänglighet Medborgarnas tillgänglighet (generellt)																				
	Tillgänglighet Näringslivets tillgänglighet																				
	Tillgänglighet Tillgänglighet för pers. med funktionsneds.																				
	Tillgänglighet Barns tillgänglighet																				
	Tillgänglighet Alders tillgänglighet																				
	Tillgänglighet Jämförbarhet																				
	Tillgänglighet Hållbar tillgång, ur ett socioekonomiskt																				
	Hälsa / Hälsofrämjande	Fysisk aktivitet i transportsystemet																			
Hälsa / Hälsofrämjande	Buller																				
Hälsa / Hälsofrämjande	Luft																				
Hälsa / Hälsofrämjande	Trafiksäkerhet																				
Klimat	Transporteffektivitet																				
Klimat	Energieffektivisering																				
Klimat	Energianvändn. vid byggande/drift/underhåll av infrastr.																				
andskap och naturresurser	Vatten																				
andskap och naturresurser	Naturresurser																				
andskap och naturresurser	Landskap och kulturmiljö																				
andskap och naturresurser	Biologisk mångfald																				
Budget (mSEK)	1 408	222	45	26	17	37	138	150	20	100	20	88	88	11	265	45	34	12	18	6	68