

# Länsplan för regional transportinfrastruktur

för Södermanlands län 2026 till 2037



HRU Region Sörmland | Repslagaregatan 19, 611 88 Nyköping



# Förord

Skrivs efter remissperioden, till slutgiltig version.

# Innehållsförteckning

Sammanfattning	3
Inledning	4
Det här är Sörmland	4
Vad är en länsplan?	6
Regeringens direktiv för planarbetet	7
Mål och strategiska inriktningar	8
Länsplanens syfte och mål	9
Strategiska inriktningar	9
Sörmlands transportsystem	11
Sörmlands regionala vägstråk	12
Målbild för de regionala stråken	13
Åtgärdsplan	15
Avvägningar	15
Åtgärdsplanens innehåll och fördelning	15
Konsekvenser och effekter av planförslaget	25
Hållbarhets- och strategisk miljöbedömning	25
Bedömningar av konsekvenser av planförslaget	26
Genomförande	31
Årlig genomförandeprocess	31
Förväntningar på de olika parterna	32
Medfinansiering	33
Kommunikation vid genomförande	34

# Sammanfattning

Skrivs efter remissperiod, till slutlig version.

# Inledning

Region Sörmland är ansvarig länsplaneupprättare, enligt förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur. Regionen ska upprätta förslag till trafikslagsövergripande länsplan för regional transportinfrastruktur för åren 2026 till 2037 för Södermanlands län, utifrån direktiv från regeringen. Trafikverket upprättar samtidigt ett förslag till en nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet.

I infrastrukturpropositionen, prop. 2024/25:28 och regeringens direktiv för uppdraget finns ett antal kriterier, riktlinjer och mål att förhålla sig till när en nationell plan och länsplaner ska tas fram.

Arbetet med att ta fram länsplan för regional transportinfrastruktur 2026 till 2037 för Södermanlands län har drivits av verksamhetsområdet Hållbar regional utveckling Region Sörmland, på uppdrag av Regionala utvecklingsnämnden. Arbetet har skett i nära samverkan med Sörmlands kommuner och Trafikverket Mellersta Regionen. Framtagandet av ny länstransportplan har pågått under perioden 2024 till 2025.

Trafikverket ansvarar för att genomföra den beslutade länsplanen.

## Det här är Sörmland

Sörmland är en flerkärnig region som består av en variation av städer, landsbygder och platser med olika förutsättningar och egenskaper. Länet är väl integrerat med vårt omland och länets noder har starka funktionella samband både inom länet och över länsgränsen. Att vara en flerkärnig region innebär att länets struktur består av flera noder och starka stråk som knyter samman noderna och länet med omlandet, snarare än att ha en central nod med tydliga stråk mot en enskild nod. Det gör att tillgänglighet är en avgörande faktor för den hållbara regionala utvecklingen i Sörmland.



Figur 1. Strukturbild Sörmland som visar Sörmlands utvecklingsstråk och noder.

Sörmland har under en lång tid haft en ökande befolkning, mellan år 2000 och år 2021 har ökningen varit mycket stark, däremot har antalet invånare minskat mellan 2022 och 2024. Utvecklingen skiljer sig åt mellan Sörmlands kommuner, där kommuner som är integrerade med Stockholms arbetsmarknader är de som vuxit, mest medan befolkningen har minskat i Vingåker och Flen. I Sörmland förändras också befolkningens sammansättning, den tydligaste trenden här är att personer i åldrarna 18 till och med 65 utgör en minskande andel av den sörmländska befolkningen, medan andelen över 65 år ökar markant. Befolkningens sammansättning, och ökad eller minskad befolkning driver efterfrågan på transporter. Det i sin tur påverkar hur mycket och på vilket sätt transportsystemet kommer att nyttjas och belastas.

Sörmland har god tillgänglighet och tillgång till flera stora arbetsmarknader, främst Stockholmsområdet, men även mot Norrköping och Linköping samt till Västerås och Örebro. Tillgängligheten ställer krav på goda förutsättningar för pendling och internetuppkoppling.

Trots tillgången till de många arbetsmarknaderna präglas Sörmland av en hög arbetslöshet och låg utbildningsnivå. Utbildningsnivån ökar i länet, men är fortsatt låg i jämförelse med andra län i Sverige. En stor del av företagen i länet upplever att det är svårt att hitta rätt kompetens. Näringslivet i Sörmland utvecklas inom bland annat

transporttunga branscher, såsom logistiknäringen. Samtidigt pågår det en grön omställning av stålindustrin som ställer nya krav på transportsystemet.

Transporter står, efter industrin, för en stor del av utsläppen av växthusgaser i länet. Trots att utsläppen minskat med 36 procent från 1990 till 2021 i Sörmland, står länet inför en stor utmaning att nå det nationella målet om noll nettoutsläpp till 2045.

Det är med utgångspunkt i länets förutsättningar och utmaningar som Region Sörmland tar fram en länsplan för regional transportinfrastruktur som ska bidra till en hållbar regional utveckling.

**Läs mer om Sörmlands förutsättningar och utmaningar på  
[utvecklasormland.se](https://utvecklasormland.se).**

## Vad är en länsplan?

Planeringen av transportinfrastrukturen sker på två geografiska nivåer:

- Nationell plan, som upprättas av Trafikverket och beskriver investeringar i det statliga väg och järnvägsnätet för en tolvårsperiod framöver.
- Länstransportplaner som upprättas av Sveriges Regioner och beskriver investeringar för statliga regionala vägar och olika typer av medfinansiering.

Den nationella planen tillsammans med länstransportplanen är statens verktyg att bedriva transportpolitik i Sverige utifrån politiska visioner och mål som definieras i infrastrukturpropositionen. Dessa planer revideras oftast vart fjärde år och denna plan ersätter den plan som omfattade perioden år 2022–2033. Region Sörmland, som planupprättare för länsplanen för Södermanlands län planerar och prioriterar investeringar i den regionala transportinfrastrukturen utifrån mål och behov för att skapa hållbar regional utveckling.

Sörmlands länstransportplan omfattar de statliga bilvägarna i länet, förutom E4, E20 och väg 56 som ingår i det nationella vägnätet och därmed den nationella planen.

Länstransportplanen omfattar även cykelvägnätet utmed statligt vägnät samt kollektivtrafikanläggningar, såsom exempelvis hållplatser. Länstransportplanen gör det också möjligt för statlig medfinansiering av infrastruktur på det kommunala vägnätet samt visst stöd till enskilt vägnät. Länstransportplanen fastställs av regionfullmäktige

och den nationella planen fastställs av regeringen. Därefter är Trafikverket genomförare av båda planerna.

## Regeringens direktiv för planarbetet

Länstransportplanen för Södermanlands län har tilldelats en budget på 1 408 miljoner kronor för perioden år 2026 till 2037 efter justeringar utifrån upparbetning av medel sedan den senaste revideringen av planen. Regeringen skriver i direktivet för planarbetet att länsplaneupprättarna bör prioritera åtgärder med utgångspunkt från ett länsöverskridande och nationellt perspektiv. Länsplaneupprättarna bör prioritera insatser som förbättrar trafiksäkerheten och ska inriktas mot åtgärder i infrastrukturen utan omotiverade inskränkningar gällande framkomlighet eller transporteffektivitet.

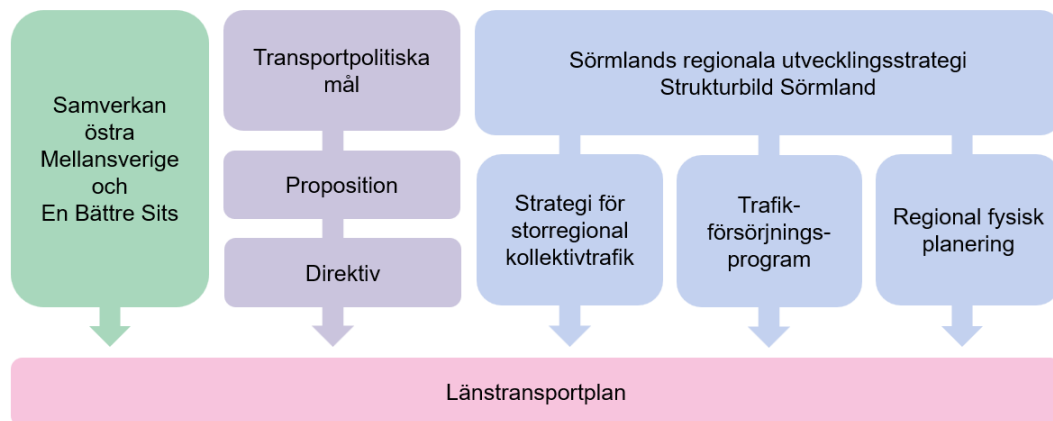
Länsplaneupprättarna ska utöver det som anges i förordningen redovisa:

- Hur de ekonomiska ramarna för planperioden ska fördelas på olika åtgärder och typer av åtgärder.
- Vilka prioriteringar som planförslagen baseras på.
- Om fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande perspektiv har tillämpats i planförslagen.
- Hur mycket medel som går till åtgärder i infrastruktur som förbättrar trafiksäkerheten.
- Hur mycket medel som går till samfinansiering av åtgärder i nationell plan samt hur mycket medel som avsätts till statlig medfinansiering.
- Miljöbedömning kopplat till respektive förslag till länsplan.



# Mål och strategiska inriktningar

Region Sörmland är regionalt utvecklingsansvarig för Sörmland enligt förordningen om regionalt utvecklingsansvar. Regionen ska driva insatser för att uppnå målsättningar med den regionala utvecklingsstrategin och därmed skapa hållbar regional utveckling.



Figur 2. Länstransportplanens samband med nationella, storregionala och regionala strategidokument.

Länstransportplanen är ett av flera verktyg som Region Sörmland har för att bedriva regional utveckling utifrån den regionala utvecklingsstrategin. Men länstransportplanen har en betydande roll även utifrån flera andra styrdokument och direktiv från kommunal till global nivå. Inriktningen för länstransportplanen 2026–2037 styrs därmed av följande styrdokument:

- Regeringens direktiv och tillhörande nationella transportpolitiska mål samt nationella klimatmål
- ÖMS 2050 och EnBättreSits, Storregionala systemanalys för Stockholm-Mälarenregionen
- Strategi för storregional kollektivtrafik
- Sörmlands regionala utvecklingsstrategi med tillhörande Strukturbild Sörmland
- Sörmlands klimat- och energistrategi Klimatneutralt Sörmland 2045
- Regionalt trafikförsörjningsprogram för kollektivtrafiken i Södermanlands län
- Målbild för regionala cykelstråk

Genom att utgå från samtliga av dessa styrdokument tar länsplanen sin utgångspunkt i ett trafikslagsövergripande helhetsperspektiv med storregionala, nationella och internationella kopplingar.

## Länsplanens syfte och mål

Utifrån samtliga styrdokument som styr inriktningen för Sörmlands länstransportplan 2026 till 2037 har ett övergripande mål tagits fram som ska fånga perspektiven på nationell till kommunal nivå. Det övergripande målet med Sörmlands länstransportplan är att prioriterade åtgärder och satsningar ska:

- Främja ökad tillgänglighet i och till transportsystemet för alla invånare med utgångspunkt från behov hos barn och unga.
- Bidra till ökad trafiksäkerhet, robusthet och bibehållen funktionalitet i transportsystemet.
- Öka andel hållbara persontransporter med gång-, cykel- och kollektivtrafik
- Stödja hållbar utveckling i länet genom att främja Sörmlands flerkärnighet, stärka utvecklingsstråken samt utveckla attraktiva bytespunkter för ökat samspel mellan noder och dess omland.
- Stödja hållbar utveckling i länet genom att främja internationell, storregional och regional tillgänglighet och näringslivets behov av transporter.
- Verka för hållbar, långsiktig och effektiv samhällsplanering, i samverkan mellan stat, region och kommun, som utgår från fyrstegsprincipen och som beaktar digitaliseringen i genomförandet av planen.

## Strategiska inriktningar

Det övergripande målet konkretiseras ner till fyra strategiska inriktningar som ska vara styrande för vilka åtgärder som ska prioriteras i Sörmlands länstransportplan. Åtgärder i Sörmlands länstransportplan ska:

- Ska vara ett verktyg för stadsutvecklingen och skapa förutsättningar för attraktiva livsmiljöer.
- Stärka förutsättningarna för kollektivtrafiken genom att utveckla resecentrum och bytespunkter, minska restiden och skapa god tillgänglighet till och på hållplatsen.

- Stärka förutsättningarna för gång och cykel genom utbyggnad enligt Målbilden för regionala cykelstråk.
- Stärka regionala vägstråk för person- och godstrafik med både regional och nationell funktion.

# Sörmlands transportsystem

Sörmland har goda förutsättningar för resande inom och utom länet, tillgänglighet i transportsystemet med förhållandevis korta restider till större befolkningscentra och arbetsmarknadsregioner i hela Stockholm-Mälardalsregionen. Sörmland har också goda kommunikationer med övriga Sverige genom väg och järnväg, och resten av världen genom Stockholm Skavsta flygplats och via järnvägsförbindelser till Arlanda.

I Sörmland har åtta av nio kommuner tågstopp, som främst trafikeras av regional tågtrafik, men även av kommersiella aktörer i vissa stråk. Nyköping och Vagnhärad kommer genom utbyggnaden av Ostlänken få utökad regional och nationell tillgänglighet med tåg. Den nya järnvägen innebär utökad internationell tillgänglighet genom Stockholm Skavsta Flygplats som har potential att hantera större resandeunderlag än dagens volymer. Oxelösunds hamn är en viktig förutsättning för godsets framkomlighet och har potential för att hantera större volymer än idag. I Sörmland finns Mälardalens största kombiterminal i Eskilstuna som utvecklas och växer och är en viktig regional och storregional nod. Kombiterminalen i Katrineholm kommer också få en allt viktigare roll för regionens utveckling.

Sörmland är ett län som präglas av stor utpendling, främst till Stockholmsregionen, men även mellan kommunerna inom länet. Oxelösund är den enda kommunen i Sörmland där fler personer pendlar in till kommunen än ut. Enligt resvaneundersökningen från 2024 är bilen det främsta färdmedlet i länet, följt av kollektivtrafik, därefter gång och sedan cykel. De sörmländska invånarna upplever att trafikmiljön för bil är god, men inte för cykel och kollektivtrafik. Cykel är det färdmedel där störst andel, närmare 40 procent av respondenterna, upplever otrygghet i trafiken,, vilket kan påverka användningen negativt. Av samtliga trafikslag tycker en majoritet av sörmlänningarna att kollektivtrafik, cykel och gång ska prioriteras högre, enligt 2024 års resvaneundersökning.

För att fortsatt säkerställa Sörmlands storregionala samband för gods- och persontransporter krävs åtgärder inom den nationella planen. Sörmlands ställningstagande återfinns i Strategin för storregional kollektivtrafik. Samtidigt som länsplanen behöver främja utvecklingen i noderna och de regionala stråken för att skapa helhet i transportsystemet.

## Sörmlands regionala vägstråk

De regionala vägstråken kompletterar de nationella stråken med väg och järnväg i vårt län. De storregionala kopplingarna består till största delen av vägar som hör till den nationella planen i form av järnvägar i vårt län samt väg E4, E20 samt väg 56. Väg 55 som är ett regionalt vägstråk har en storregional funktion för framför allt godset.

De regionala stråken och därmed de regionala vägarna är viktiga delar för den inomregionala tillgängligheten. Stråken är viktiga för att knyta samman våra olika studie- och arbetsmarknadsregioner samt stärka tillgängligheten till våra viktiga funktioner i länet. Exempelvis till Mälardalens universitet, länets sjukhus och då framför allt Mälarsjukhuset, till Oxelösunds hamn och Stockholm Skavsta flygplats samt till våra logistiknoder.

### **Stråket Nyköping-länsgräns mot Örebro**

Tvärförbindelsen mellan Nyköping via Katrineholm och Vingåker till länsgränsen mot Örebro genom väg 52 kopplar samman två arbetsmarknadsregioner. Förbindelsen är en viktig funktion för godsets framkomlighet. Stråket är utpekad som ett strategiskt vägnät för tyngre transporter och är väg till Stockholm Skavsta flygplats. Sträckan mellan Nyköping och Skavsta är utpekad som riksintresse för tillgängligheten till flygplatsen. Vägen är en viktig funktion för att koppla ihop Nyköping med Flen och är tillsammans med väg 221 och väg 55, särskilt med Förbifart Flen, ett kompletterande stråk mellan Nyköping och Eskilstuna. Trafikverket bristbeskrivning beskriver betydande brister för trafiksäkerhet i hela stråket för gång och cykeltrafikanter. Vid sträckan mellan länsgränsen till Örebro och Katrineholm sker många viltolyckor, det gäller även delen mellan Stigtomta och Nyköping. Det är långa restider genom Katrineholm, vilket också är en brist.

### **Stråket Oxelösund-Nyköping-Eskilstuna**

Väg 53 kopplar samman länets två storregionala noder, Eskilstuna och Nyköping. Stråket är utpekad som ett funktionellt prioriterat vägnät för dagliga persontransporter, långväga personresor, kollektivtrafik och godstransporter, till högre utbildning vid Mälardalens universitet och regional arbetsmarknad. Väg 53 är även kopplingen inom storregionala noden Nyköping som är nära integrerad med Oxelösund och är därför en viktig förutsättning för godsets framkomlighet främst utifrån hamnen och SSAB:s

behov. Det är kapacitetsbrister mellan Oxelösund och Nyköping och genom Eskilstuna. Hela stråket har stora trafiksäkerhetsbrister för gång och cykeltrafikanter och saknar också möjlighet för yrkestrafikanter att rasta. Mellan Malmköping och Eskilstuna är det brister i trafiksäkerhet och långa restider. Hela stråket behöver förstärkas ytterligare av gemensam planering.

### **Stråket Östergötland-Katrineholm-Flen-Strängnäs – Uppsala län**

Från länsgränsen mot Östergötland genom Sörmland via Katrineholm, Flen och Strängnäs till länsgräns mot Uppsala kopplar väg 55 ihop Sörmland i ett storregionalt perspektiv. Stråket är en viktig förutsättning för godsets framkomlighet och är utpekad som strategiskt vägnät för godstransporter. Vägen är utöver en viktig funktion för godsets framkomlighet även utpekad för dagliga persontransporter, storregional kollektivtrafik och långa persontransporter, vilket behöver utvecklas på sikt mellan Strängnäs och Enköping. Hela sträckan har av stora brister i trafiksäkerhet för gång- och cykeltrafikanter. Mellan Valla-Flen och Trafikplats Lunda i Strängnäs-länsgränsen mot Uppsala län sker många viltolyckor. Genom Flen är det stora brister kring restid och trafiksäkerhet. Från trafikplats Lunda i Strängnäs till länsgränsen mot Uppsala län finns stora brister kring trafiksäkerhet.

### **Stråket Katrineholm-Flen-Gnesta- Länsgränsen mot Stockholm**

Väg 57 mellan Katrineholm och Flen är gemensam med väg 55. Stråket bidrar till att koppla ihop Sörmland med Södertälje och därmed Stockholms arbetsmarknad- och utbildningsregion framför allt för Gnesta. Väg 57 är utpekad för dagliga persontransporter, långväga personresor, kollektivtrafik och godstransporter. Hela stråket omfattas av trafiksäkerhetsbrister för aktiva trafikanter. Mellan Valla och Flen sker många viltolyckor och mellan Flen-Sparreholm är det stora brister i restid.

## **Målbild för de regionala stråken**

Med utgångspunkt i strukturbildens målsättningar, Sörmlands geografiska läge i en storregional kontext och vägstråkens funktion har en målbild för de regionala stråken arbetats fram. Målbilden för stråket längs med väg 55 är att skapa förutsättningar för en jämn hastighet på 100 kilometer i timmen. Detta utifrån väg 55 har en funktion som viktig storregional förbindelse för framför allt godset. Men även för att stärka den inomregionala kopplingen och den storregionala kollektivtrafiken mellan Strängnäs och

Enköping som på sikt ses som en viktig länk. Dock ställer detta krav på mittseparering och andra åtgärder för att säkerställa trafiksäkerheten på väg 55.

Målbilden för stråken längs väg 52 och väg 53 är att skapa förutsättningar för en jämn hastighet på 80 kilometer i timmen. Detta säkerställs genom åtgärder med fokus på att säkerställa god trafiksäkerhet utan att förändra framkomligheten. Längs med stråken och de delar med god potential för cykling ska fullskalig cykelväg byggas, där Katrineholm-Baggetorp och Nyköping-Skavsta-Stigtomta är två exempel. Detta som ett led i att skapa en trafiksäker miljö för aktiva trafikanter och bilister.

# Åtgärdsplan

## Avvägningar

Vid val av åtgärder till åtgärdsplanen har den regionala utvecklingsstrategin och Strukturbild Sörmland varit utgångspunkten och länsplanens strategiska inriktningar vägledande vid prioritering. För att uppnå hållbar regionala utveckling och skapa ett jämlikt transportsystem krävs både utveckling i de regionala stråken och utveckling av länets noder. Åtgärdsplanen ska med utgångspunkt i strukturbildens utvecklingsstråk bidra till att stärka de inomregionala kopplingarna och binda ihop våra regionala noder.

Det sker genom att planera enligt målbilden för våra regionala vägstråk, med fokus på väg 52, 53 och 221 och att stärka väg 55. Väg 55 säkerställer både inomregional tillgänglighet och stärker vår storregionala koppling med fokus på godsets framkomlighet.

Utöver utveckling i regionala stråk, krävs insatser för att utveckla Sörmlands regionala noder såsom Eskilstuna logistikpark och Stockholm Skavsta flygplats. Både noderna är viktiga för att säkerställa Sörmlands utveckling och Sörmlands internationella tillgänglighet. Som en del i att stärka de inomregionala kopplingarna och möjlighet att resa till och från andra arbetsmarknadsregioner krävs förutsättningar för en robust och tillförlitlig kollektivtrafik. Åtgärdsplanen möter upp detta genom att avsätta medel för statlig medfinansiering till åtgärder för kollektivtrafik som fokuserar på resecentrumutveckling och ny depå. Fler parametrar som har vägts in och legat till grund för åtgärdsplanens uppbyggnad är pågående projekt, genomförandeperspektiv, samlade effektbedömningar med uppdaterade kostnader, medfinansiering samt budget och ekonomi.

## Åtgärdsplanens innehåll och fördelning

Länstransportplanen har en ram på drygt 1408 miljoner kronor som fördelas utifrån målsättningar, strategier och pågående projekt från föregående plan. Planen är uppdelat i sju olika budgetposter som visar åtgärdsområden och satsningar under åren 2026–2037, fördelat på år 1–3, 4–6 och 7–12. I kommande kapitel beskrivs varje budgetpost.



<b>Åtgärdsplan</b>	<b>År 1–3 (2026–2028)</b>	<b>År 4–6 (2029–2031)</b>	<b>År 7–12 (2032–2037)</b>	<b>År 2026 - 2037</b>
<b>Vägåtgärder, namngivna objekt</b>				
Östra infarten Nyköping	11 199			11 199
Väg 53 Genomfart Eskilstuna	33 500			33 500
Väg 55 Dunker-Björndammen	11 842			11 842
Väg 53 Infart Eskilstuna D-län	222 161			222 161
Väg 55 Förbifart Flen	45 000	265 000		355 000
Väg 52 Kungsladugårdsleden	45 000			
Väg 55 Knäppinge - Märsön				
<b>Totalt:</b>	368 702	45 000	220 000	633 702
<b>Cykelsatsningar på statligt vägnät (50% medfinansiering från berörd kommun krävs)</b>				
Katrineholm-Baggetorp		37 000		37 000
Säkra GCM-passager	6 000	10 000	10 000	26 000
Övrigt behov och brister	7 000	10 000		17 000
Riskreserv		10 000		
<b>Totalt:</b>	13 000	57 000	10 000	<b>80 000</b>
<b>Kollektivtrafiksatsningar (0–50% kommunal/annan medfinansiering)</b>				
Satsning kollektivtrafik i regionala stråk och noder	68 681	39 158	30 000	137 839
Ny bussdepå i Nyköping			150 000	150 000
Statlig medfinans kommunalt vägnät – kollektivtrafik	22 500	42 500	34 959	99 959
<b>Totalt:</b>	91 181	81 658	214 959	<b>387 798</b>
<b>Statlig medfinansiering till kommunalt vägnät</b>				
Östra Infarten, Nyköping kommun	20 000			20 000
Nyängsbron, Trosa kommun		20 000		20 000
Statlig medfinans - Trafiksäkerhet och miljöåtgärder	22 500	22 500	22 500	67 500
<b>Totalt:</b>	42 500	42 500	22 500	<b>107 500</b>
<b>Trafiksäkerhet, trimningsåtgärder av det regionala vägnätet</b>				
Västerleden i Eskilstuna, tätortsåtgärder, åtgärder kring Strängnäs, trimningsåtgärder för jämn 80km/h väg 53, 52 och 221.	50 000	70 000	55 000	175 000
<b>Totalt:</b>	50 000	70 000	55 000	<b>175 000</b>
<b>ÅVS, långsiktiga och strategiska planeringsunderlag</b>	<b>8 000</b>	<b>4 000</b>	<b>6 000</b>	<b>18 000</b>
<b>Statligt bidrag, Enskilda vägar</b>	<b>1 500</b>	<b>1 500</b>	<b>3 000</b>	<b>6 000</b>
<b>Totalsumma</b>	<b>570 883</b>	<b>301 658</b>	<b>535 459</b>	<b>1 408 000</b>

## **Namngivna objekt**

Den regionala planen avsätter cirka 634 miljoner kronor för perioden 2026–2037 till namngivna vägåtgärder. Anslaget till Namngivna objekt innehåller åtgärder som överstiger 75 miljoner kronor. Förbättrad trafiksäkerhet, regional framkomlighet, att främja utvecklingen i regionala noder och stråk samt att åtgärderna är samhällsekonomiskt lönsamma har varit utgångspunkter för att prioritera namngivna objekt. Tätortsnära åtgärder som ger stora lokala nyttor i förhållande till regionala nyttor, ska medfinansieras dessa av kommunerna.

### **Väg 53 – Infart Eskilstuna**

Projektet prioriteras i länstransportplanen som ett led i att stärka framkomligheten och trafiksäkerheten utmed väg 53 vid Eskilstuna. Objektet innefattar åtgärder för cykel och kollektivtrafik. Åtgärden bedöms kosta cirka 222 miljoner kronor och planen för 2026–2037 inrymmer hela beloppet.

### **Väg 53, Genomfart Eskilstuna**

Ett gemensamt arbete pågår mellan Eskilstuna kommun och Trafikverket för att förbättra väg 53 genom centrala Eskilstuna. Cirka 60 miljoner är avsatt för projektet och 50 procent medfinansiering gäller. Projektet innefattar både trafiksäkerhetsåtgärder för oskyddade trafikanter och framkomlighetsåtgärder. Vägplan pågår för tre delprojekt och övriga åtgärder förväntas kunna genomföras inom befintlig vägplan. Åtgärden uppskattas kosta 60 miljoner kronor varav Länstransportplanen år 2026 till 2037 inrymmer 33 miljoner kronor. Brister kvarstår längs väg 53 i Eskilstuna, som kräver fortsatt samverkan och samplanering mellan kommun, Trafikverket och Region Sörmland. Kommunen ska ansvara för att leda det arbetet.

### **Väg 55, Förbifart Flen**

Objektet prioriteras i Länstransportplanen som en del av att stärka den regionala framkomligheten på väg 55 och trafiksäkerheten genom centrala Flen. Projektet ska bygga en förbifart. Den samlade effektbedömningen visar att lönsamheten är nära noll. Åtgärden bedöms kosta 427 miljoner kronor varav Länstransportplanen år 2026–2037 inrymmer kostnaden för planprocessen och genomförande.

## **Väg 52 Kungsladugårdsleden**

Objekt Kungsladugårdsleden ska bidra till ökad regional och lokal tillgänglighet till Stockholm Skavsta flygplats från framför allt väg E4 samt i stråket Oxelösund-Nyköping-Flen/Katrineholm och koppla ihop väg 52, väg 53, E4 och Stockholm Skavsta flygplats. Det är en viktig förutsättning för utvecklingen av flygplatsen och dess omland med tydlig koppling mot Ostlänken och den storregionala funktionen som flygplatsen har. Den samlade effektbedömningen visar att åtgärden är olönsam. Länstransportplanen år 2026–2037 tilldelar projektet 45 miljoner kronor för Trafikverkets planprocess. Åtgärden kommer kräva medfinansiering, en förhandling som, ska utgå ifrån en nyttoanalys som tas fram. Bristerna kring Nyköping med koppling mot Skavsta flygplats kräver åtgärd. Vilket innebär att de medel som är avsatta för planläggning av Kungsladugårdsleden ska kunna ställas om och användas för att säkerställa att stärkt regional och lokal tillgänglighet till Stockholm Skavsta flygplats, Flen, Katrineholm och Oxelösund uppnås.

## **Väg 55 Knäppinge-Märsön**

Objektet prioriteras i Länstransportplanen som en del av att stärka den storregionala framkomligheten och trafiksäkerheten på väg 55 som helhet för gods- och persontrafik. Objektet bidrar till att stärka kollektivtrafikutvecklingen mellan Strängnäs- och Enköping som på sikt även kan koppla an mot en eventuell ny järnvägslink. Det finns en tydlig koppling mot nationell plan och ny Hjulstabro. Den samlade effektbedömningen visar att åtgärden är robust lönsam. Åtgärden bedöms kosta 546 miljoner kronor varav Länstransportplanen år 2026–2037 inrymmer 45 miljoner kronor för Trafikverkets planprocess.

## **Regionalt vägnät - Trafiksäkerhet och framkomlighet**

Den regionala planen avsätter 175 miljoner för perioden 2026–2037 för åtgärder som bidrar till ökad trafiksäkerhet och framkomlighet i regionala stråk och noder. Potten möjliggör trimningsåtgärder under 75 miljoner som kan användas till trafiksäkerhetsåtgärder i tätorter, framkomlighet, sidoområdesåtgärder, mitträffling eller andra smärre åtgärder kopplat till statliga vägnätet. Den årliga genomförandeprocessen mellan Region Sörmland, kommunerna och Trafikverket kommer att behandla i vilken ordning åtgärderna sker och hur pottens budget kan användas över tid för planering,

vägplaner och byggande. Fem åtgärder pekas särskilt ut för finansiering under första delarna av planperioden:

- Västerleden Eskilstuna
- Eskilstuna Logistikpark.
- Trafiksäkerhets- och framkomlighetsåtgärder i Trosa, utifrån den gemensamma avsiktsförklaringen.
- Trafiksäkerhetsåtgärder i tätorter utanför centralorten
- Åtgärder kring Strängnäs stad utifrån gemensamt arbete mellan kommunen, Region Sörmland och Trafikverket.

Under planperiodens senare del ska åtgärder för att främja jämn hastighet på 80 kilometer i timmen längs väg 53, väg 52 och väg 221 prioriteras i enlighet med de utredningar som genomförts under år 1–3 i planen. Vilket bidrar till ökad framkomlighet och trafiksäkerhet i stråken.

### **Kollektivtrafiksatsningar**

Den regionala planen avsätter cirka 388 miljoner för perioden 2026–2037 för satsningar på kollektivtrafik på statligt och kommunalt vägnät. På det statliga vägnätet ska åtgärder för att förbättra restiden i våra regionala stråk och insatser som stärker kombinerat resande prioriteras. Antalet hållplatslägen ska ses över i de regionala stråken för att förbättra restiden. Antalet hållplatslägen är även viktiga för att nå mål om tillgänglighetsanpassning, standardhöjningar och trafiksäkerhet.

Insatser för att främja kombinerat resande innebär att utveckla viktiga noder i kollektivtrafiksystemet till bytespunkter med fler funktioner som möjliggör att flera trafikslag möts. Det kan handla om att utveckla pendelparkeringar, cykelparkeringar och tillgängligheten till och från hållplatsen för aktiva trafikanter. Under planperioden ska Region Sörmland fortsatt arbeta med att identifiera och utveckla viktiga noder i kollektivtrafiksystemet. Redan nu kan ett antal noder som ska arbetas vidare med under planperioden pekas ut:

- Nod Eskilstuna logistikpark (kopplad till trafikplats Kjula)
- Busstation i Björkvik
- Framkomlighet vid noden Läggesta

Utöver insatser på det statliga vägnätet så krävs det åtgärder på det kommunala vägnätet för att skapa en kollektivtrafik som är tillgänglig, med goda restider i sin helhet.

Fokus är att skapa möjlighet till kombinationsresor och framkomlighet för trafiken samt god tillgänglighet på, till och från hållplatsen. Därför avsätts nästan 100 miljoner kronor för statlig medfinansiering till det kommunala vägnätet. Under planperiodens andra del avsätts medel för statlig medfinansiering för utveckling av nya resecentrum till:

- Katrineholm resecentrum

Planen avsätter 20 miljoner kronor för utveckling av bussterminal och anslutande gång- och cykelvägar. Under planperiodens senare del sker även utveckling av följande resecentrum, som då har möjlighet att ansöka om statlig medfinansiering:

- Eskilstuna resecentrum
- Skavsta resecentrum
- Vagnhärad resecentrum

Planen avsätter också 150 miljoner, i statlig medfinansiering, till ny bussdepå i Nyköping, då nuvarande depå i Nyköping har nått sin maxbegränsning sett till antal fordon samt att kollektivtrafiken står inför en omställning av drivmedel. För att kollektivtrafiken i Nyköping ska kunna utökas i takt med att kommunen växer planeras det därför för en ny depå som ska byggas vid Minninge. Med den nya depån kan kollektivtrafiken utvecklas i södra delen av länet och möjliggöra ökad grad av elektrifiering av fordonsflottan.

## **Gång- och cykelsatsningar**

Den regionala planen avsätter 80 miljoner för perioden 2026–2037 för cykelsatsningar på statligt vägnät. Fokus är främst på utbyggnad enligt målbilden för regionala cykelstråk och att trafiksäkra gång-, cykel- och mopedpassager i enlighet med Trafikverkets utredning om GCM-passager. Potten för övriga brister och behov möjliggör att arbeta med åtgärder utanför målbilden för regionala cykelstråk. Följande åtgärder ska prioriteras under planperioden:

- Cykelstråk Katrineholm-Baggetorp, i Katrineholm och Vingåkers kommun
- Säkra GCM-passager
- Övriga brister och behov
- Riskreserv

## **Statlig medfinansiering till kommunalt vägnät**

Den regionala planen avsätter 257,5 miljoner för perioden 2026–2037 för statlig medfinansiering till det kommunala vägnätet. Medlen inom potten prioriterar åtgärder som gynnar gång och cykel. Bidrag prioriteras i enlighet med målsättningarna i den regionala utvecklingsstrategin med tillhörande strukturbild samt Trafikförsörjningsprogrammet.

Två namngivna objekt för statlig medfinansiering under planens första period är:

- Östra infarten, Nyköpings kommun. En gemensam åtgärd på både statligt och kommunalt vägnät. 20 miljoner kronor avsätts under planperiodens första del.
- Nyängsbron, Trosa kommun. En del från Åtgärdsvalsstudien Resväg västra Trosa. 20 miljoner kronor avsätts under planperiodens första del.

## **Bidrag till enskilda vägar**

Den regionala planen avsätter 6 miljoner kronor för perioden 2026–2037 till enskilda vägar. Medlen ska användas som beredskap för naturpåverkande händelser som stormar och översvämningar. Utöver detta ska åtgärder som främjar kollektivtrafik, trafiksäkerhet och utveckling av BK4 vägnätet prioriteras. Potten kan användas till enskilda vägar som får statsbidrag för drift och underhåll.

## **Utredningsmedel**

Den regionala planen avsätter 18 miljoner kronor för perioden 2026–2037 till utredning, och vidare arbete med viktiga behov och brister i transportinfrastrukturen. Potten möjliggör följande utredningar:

- Åtgärdsvalsstudier
- Långsiktiga planeringsunderlag
- Funktionsutredningar
- Stråkstudier för kollektivtrafiken
- Andra utredningar som är relevanta för Sörmlands utveckling

Resultaten av utredningarna ska leda till gemensamma ställningstaganden och ett uppdelat ansvar mellan Region, Trafikverket och kommun för att ta resultatet vidare. Region Sörmland ser, utöver brister i det regionala vägnätet också stora behov av att utreda brister inom det nationella väg- och järnvägsnätet. Därför ska utredningsmedel i

länsplanen användas för att utreda både regionala och nationella brister. Inom planperiodens första del ska följande brister utredas:

- Kapacitetsutredning väg 53, 52 och E4, Nyköpings kommun.
- Framkomlighet och trafiksäkerhet kring Eskilstuna Logistikpark
- Trimningsåtgärder längs väg 52 för att uppnå jämn hastighet på 80 kilometer i timmen, Nyköping-Vingåker. Fokus på trafiksäkerhet, kollektivtrafikens framkomlighet och vilt.
- Trimningsåtgärder längs väg 53 för att uppnå jämn hastighet på 80 kilometer i timmen, Nyköping-Eskilstuna. Fokus på trafiksäkerhet, kollektivtrafikens framkomlighet och vilt.
- Trimningsåtgärder längs väg 221 för att uppnå jämn hastighet på 80 kilometer i timmen, Bettna-Flen. Fokus på trafiksäkerhet, kollektivtrafikens framkomlighet och vilt.
- Med utgångspunkt i den regionala målbilden för väg 55 och nuvarande underlag krävs ett fördjupat arbete längs stråket för att prioritera utbyggnad framåt

Ett antal brister och behov utifrån strategin för storregional kollektivtrafik måste utredas under planperiodens senare del. Det handlar om utredningar i samverkan mellan Trafikverket, respektive kommun och regionen. Det handlar om att utveckla nya kollektivtrafiknoder som knyter an till järnvägarna och det regionala vägnätet i länet samt knyter an mot den kommunala planeringen. Men också att utveckla nya koncept för att stärka kollektivtrafiken, till exempel utreda BRT-lösningar (bus rapid transit) mellan Vagnhärad och Trosa. Vad som ska utredas och i vilken ordning blir en samverkan mellan Trafikverket och Region Sörmland.

## **Kvarvarande brister**

### **Väg 838 – Vagnhärad's resecentrum – Gnesta**

Utbyggnad av Vagnhärad's resecentrum och nya möjligheter till utveckling av Vagnhärad's norra delar leder till att väg 838 mot Gnesta växer i betydelse. Vad utvecklingen leder till är ännu oklart men olika behov i framtiden bör utredas i fortsatta studier. Stråket knyter även samman Gnesta och Vagnhärad och knyter ihop bytespunkter. I denna analys krävs även översyn om gång och cykeltrafik som knyter samman Vagnhärad's resecentrum och bebyggelsen i Vagnhärad. Trosa kommun

behöver initiera samverkan kring utvecklingen men bjuda in Region Sörmland och Trafikverket.

### **Väg 57 Flen – Sparreholm**

Sträckan omfattas av brister gällande både vägbredd, restid och trafiksäkerhet för gång och cykel. Trafikverket har rekommenderat Region Sörmland att avsätta medel för trimningsåtgärder på sträckan.

### **Målbild regionala cykelstråk**

Trafikverkets bristbeskrivningar visar på stora trafiksäkerhetsbrister för gång och cykel i Sörmland. Det gäller både sträckor och passager. Trots att cykel och gång är viktiga verktyg för att uppnå jämlik tillgänglighet och bidra till förbättrad folkhälsa. Den regionala utvecklingsnämnden antog den 30 augusti 2024 en målbild för regionala cykelstråk som pekar ut stråk för utbyggnad på lång sikt. Därefter har ett arbete genomförts för att peka ut prioriterade sträckor i enlighet med målbildens poängsättningssystem. Framåt måste Trafikverket tydliggöra vilka underlag som krävs för ett effektivt genomförande av cykelåtgärder.

### **Väg 224 Gnesta-Nyköping**

Väg 224 kopplar ihop Gnesta och Nyköping, och är en viktig förutsättning för utbyte av regionala funktioner. Vägen behöver utvecklas för att säkerställa god trafiksäkerhet och framkomlighet.

### **Västra infarten, Nyköping.**

Kring Västra infarten i Nyköping har en Åtgärdsvalsstudie och en fördjupad trafikanalys genomförts. Området knyter an till utveckling av Nyköping men är även en viktig koppling mellan väg 53 och E4 och Oxelösunds koppling mot E4. Med växande volymer i Oxelösunds hamn, SSAB:s omställning och utvecklingen av både Oxelösund och Nyköping måste fortsatt arbete göras för att stärka tillgänglighet, kapacitet och trafiksäkerhet. Det berör allt från Trafikplats Kungsladugården, kopplingar mellan väg 53 och Nyköpings tätortkorsningspunkter, koppling mot väg 511 samt väg 515. Nyköpings och Oxelösunds kommun har påbörjat ett gemensamt samlat arbete utifrån utvecklingen av kommunerna, som kräver fortsatt utredning, prioritering och beslut om nästa steg. Där Trafikverket och Region Sörmland bidrar.



## **Västerleden, Eskilstuna**

Det sker en del åtgärder för att stärka framkomligheten på väg 230 utifrån den Åtgärdsvalsstudien som genomförts. Men det finns fortsatta brister kring framkomlighet som Trafikverket, Region Sörmland och Eskilstuna kommun behöver fortsätta arbeta med för att hitta lösningar som möter morgondagens behov. Här behöver Eskilstuna kommun initiera ett gemensamt arbete för att få en gemensam problembild, där Regionen och Trafikverket bidrar.

# Konsekvenser och effekter av planförslaget

## Hållbarhets- och strategisk miljöbedömning

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

Andemeningen i de lagkrav som finns är att den strategiska bedömningen ska påverka innehållet i planen. Bedömningar av betydande miljöpåverkan bör göras tidigt i processen, för att bedömningarna ska kunna vara en del av beslutsunderlaget och vägas mot andra mål. Av denna anledning ska rimliga alternativ identifieras, beskrivas och bedömas.

### **Social konsekvensbedömning (SKB)**

Region Sörmland har valt att utvidga den strategiska miljöbedömningen till en hållbarhetsbedömning som, förutom betydande miljöpåverkan, även bedömer och beskriver sociala konsekvenser av länstransportplanen. Det finns inga lagkrav på att göra social konsekvensbedömning (SKB) av planer såsom det finns för miljöbedömning.

Det centrala i den sociala konsekvensbedömningen är att bedöma och beskriva hur transportinfrastrukturplaneringen kan tillgodose olika befolkningsgruppers förutsättningar och värderingar. Det är viktigt att ställa frågor såsom: Vem får del av samhällets investeringar? Vem gynnas respektive missgynnas av åtgärderna i planen? Vilka sociala positiva och negativa sociala konsekvenser bidrar vi till? Hur kan vi bidra till att utjämna skillnader mellan grupper? Det finns en betydande potential att genom åtgärder i transportsystemet påverka social hållbarhet.

## **Nollalternativ och framtagande av planalternativ**

Nollalternativet utgår från föregående plan år 2022 till 2033 och dagens politik och kända beslut. I nollalternativet har gällande plan dock reviderats utifrån beräknade kostnadsökningar för objekten.

I miljökonsekvensbeskrivningen och den sociala konsekvensbedömningen studeras planalternativen utifrån förändringar jämt mot nollalternativet, det vill säga gällande plan med beslutade objekt som inte redan genomförts.

Som en processmetodik för framtagande av planförslag (remissversion) har under våren 2025 två olika alternativa inriktningar för planen tagits fram. De planalternativ som togs fram var ett alternativ Regional framkomlighet och ett alternativ Tillgänglighet tätorter. Båda alternativen fick utifrån den initiala budgetram för regionen som kom med direktivet från regeringen den 20:e mars 2025 en fiktiv budget på 1,649 miljarder att fördela.

Alternativen skulle spegla olika strategiska inriktningar och fokus på olika satsningar. De speglade också olika aspekter av Sörmlands strukturbild som varit en viktig utgångspunkt för arbetet. Metodiken är ett sätt att på ett tidigt stadium koppla ihop mål, strategier och åtgärdsplanering. De olika inriktningarna påverkar konsekvensbedömningen utifrån till exempel nationella och regionala mål. Underlaget användes sedan i dialogprocessen för strategiska inriktningsdiskussioner för länstransportplanen och olika målkonflikter. Ur detta underlag och dialog har sedan remissversionen av plan tagits fram som i sin tur bedömts.

Budgeten för länstransportplanen har sedan jämförelserna av planalternativ initialt gjordes minskat något utifrån att Trafikverket sedan planramen i regeringens direktiv kom genomfört en av-/omräkning utifrån genomförandegraden i nuvarande plan, och planramen för remissversionen av planen är då i princip densamma som för nollalternativet.

För dessa alternativ har en analys genomförts av vilken betydande miljöpåverkan och vilka sociala konsekvenser de får jämfört med nollalternativet.

## **Bedömningar av konsekvenser av planförslaget**

I detta avsnitt redogörs för vilken betydande miljöpåverkan respektive sociala konsekvenser som remissversionen av planen får jämfört med nollalternativet. Av tabell

4 och 5 framgår vilka fokusområden som tas med vid miljöbedömning respektive sociala konsekvensbedömning.

Noteras bör att konsekvenserna av länsplanen, för såväl miljö som sociala aspekter, kommer påverkas av hur fördelningen av investeringsmedel inom åtgärds paketerna ser ut, vilka av åtgärderna inom paketen man väljer att genomföra och för de sociala konsekvenserna även var de ligger geografiskt.

### **Sammanfattning av planen som helhet och dess konsekvenser**

Bedömningarna för planförslaget är överlag bättre än nollalternativet vad gäller fysisk aktivitet och alla de aspekter som ligger under landskap och naturresurser men sämre än nollalternativet avseende buller, luft och trafiksäkerhet. Avseende klimat bedöms de båda alternativen som relativt likvärdiga.

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. Avseende medborgarnas generella tillgänglighet bedöms alternativen likvärdiga men planförslaget bedöms i större utsträckning bidra positivt avseende tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättningar, jämställdhet, sammanhållen region och ökad hållbar tillgänglighet i områden med låg socioekonomi. Avseende näringslivets tillgänglighet satsas i planförslaget dock mindre medel än i nollalternativet på åtgärder som bedöms gå i positiv riktning.

### **Sammanfattning strategisk miljöbedömning**

#### **Klimat**

Sammantaget satsas det i både planförslaget och nollalternativet ungefär lika mycket medel på åtgärder som går i negativ respektive positiv riktning avseende mängden trafikarbete på väg. När det gäller 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 är bedömningen att planförslaget är ungefär likvärdigt med nollalternativet avseende inverkan på 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 planförslaget satsas genomgående mindre medel på åtgärder som går i negativ riktning avseende vatten, naturresurser, landskap och kulturmiljö samt biologisk mångfald.

Planförslaget bedöms därmed sammantaget som bättre än nollalternativet

Tabell 2: Sammanfattande jämförelse av planförslaget mot nollalternativet avseende miljökonsekvenser

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

### **Sammanfattning social konsekvensbedömning**

#### **Sammanhållen**

Planalternativet bedöms i högre utsträckning än nollalternativet bidra i positiv riktning avseende hur sammanhållen regionen är. Riktningen för planen bedöms mer positiv även när det gäller tillgänglighet mellan områden med olika socioekonomi baserat på de geografiska analyser som gjorts.

#### **Tillgänglig**

Planförslaget bedöms likvärdigt med nollalternativet avseende medborgarnas generella tillgänglighet. Däremot bedöms planförslaget i större utsträckning än nollalternativet bidra positivt avseende tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning baserat på de satsningar som görs för gång, cykel, kollektivtrafik

och tillgänglighetsanpassning. Planförslaget bedöms även i högre grad än nollalternativet bidra i positiv riktning avseende jämställdhet eftersom det i högre utsträckning bedöms bidra till förbättringar för hållbara färdmedel och trafiksäkerhetsåtgärder. Planförslaget bedöms i högre utsträckning än nollalternativet bidra i positiv riktning avseende tillgänglighet ur ett socioekonomiskt perspektiv med bakgrund av såväl åtgärdernas innehåll som deras lokalisering i geografin. När det gäller näringslivets tillgänglighet satsas i planförslaget dock mindre medel än i nollalternativet på åtgärder som bedöms gå i positiv riktning.

## Hälsofrämjande

Se bedömningar under hälsa avseende Sammanfattning strategisk miljöbedömning ovan

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

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

## Kompletterande åtgärder för att hantera sociala konsekvenser

Bedömningarna är gjorda utifrån den kunskap som finns om åtgärderna vid tiden för hållbarhetsbedömningen. För att kunna bidra till social hållbarhet är det viktigt att i senare planeringsskeden vidare studera hur tillgängligheten till god infrastruktur för kollektivtrafik-, gång-, och cykelåtgärder ser ut i områden där åtgärder och potter planeras. För att öka jämlikheten och det sociala kapitalet är det viktigt att investeringar görs i områden av olika socioekonomisk karaktär. I senare planeringsskeden är det också av yttersta vikt att än djupare arbeta med åtgärderna och konsekvenser utifrån ett barnperspektiv och inkludera barn i planeringen.

En total bild av länsplanens effekter på framför allt sociala värden kan alltså fås först då de medel som tilldelas de olika åtgärdspaketen i länsplanen betalats ut till exempelvis kommuner. Det hade också varit en fördel för helhetsbilden om man kunnat se samlad

bedömning av länsplanen tillsammans med den nationella planens åtgärder i Sörmland så att man kan se effekterna av de båda planerna tillsammans.

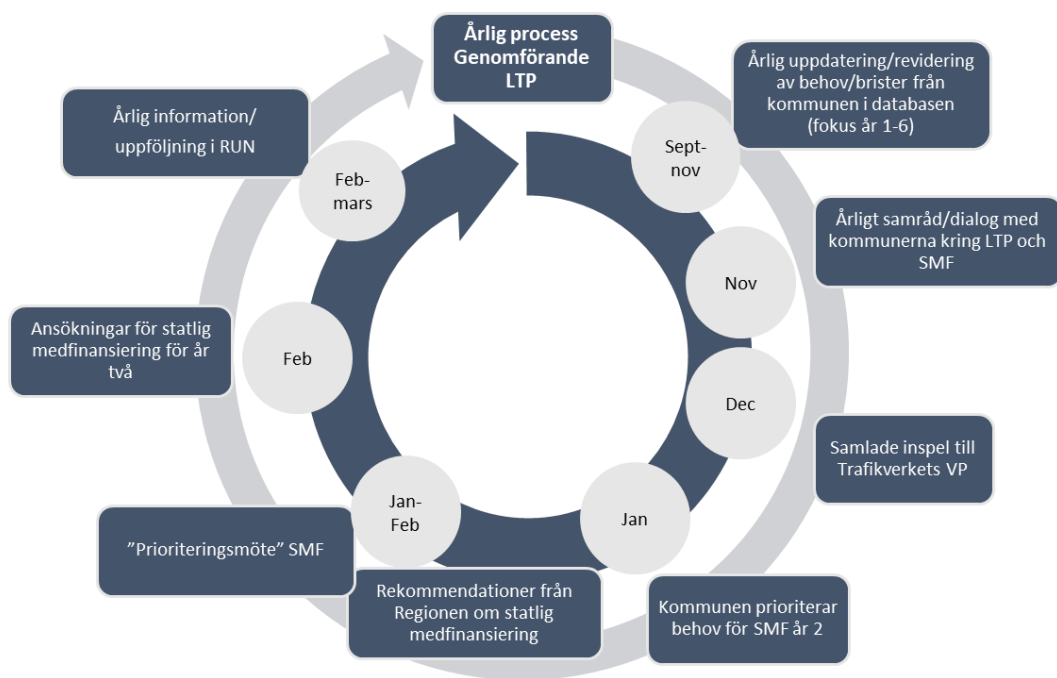
Viktigt att lyfta är att Länstransportplanen är ett verktyg för att nå omställningen av samhället. Samtidigt är det viktigt att se att det finns många flera insatser som krävs för att nå omställningen utöver denna plan.

# Genomförande

Genomförandet av länsplanen tar sin utgångspunkt i fyrstegsprincipen, och att främja ett transporteffektivt samhälle. Detta sker mest effektivt genom att aktörer som har verktyg för att bedriva samhällsplanering samverkar. I kapitlet nedan beskrivs samarbetet mellan Region Sörmland, Trafikverket, kommunerna i genomförandet av Länsplan för regional transportinfrastruktur för Södermanlands län 2026–2037

## Årlig genomförandeprocess

En förutsättning för effektivt genomförande av länstransportplanen är samverkan mellan Region Sörmland, länets kommuner och Trafikverket. Tillsammans har vi skapat en årlig genomförandeprocess som ska tydliggöra samverkan.



Figur 3: Årshjul för genomförandet av länsplanen

Kommundialoger mellan Trafikverket, Region Sörmland och respektive kommun ska ske två gånger per år för att uppdateras kring genomförandet och diskutera långsiktig planering. Höstens kommundialog omfattar också diskussioner om statlig medfinansiering inför kommande års ansökningsprocess.

Tjänstepersoner från Trafikverket, Sörmlands kommuner och länsstyrelsen samlas i en arbetsgrupp för transportsystemets utveckling för att diskutera gemensamma frågor som berör både nationell- och länstransportplan.



Regionala utvecklingsnämnden är ytterst ansvarig för genomförandet av planen och använder utskottet för Regional samhällsplanering som politisk beredning. Enligt genomförandeprocessen får den Regionala utvecklingsnämnden uppdatering om genomförandet en gång per år. Utskottet ska få löpande information. Vid behov av revidering av Länstransportplanen tas beslut i enlighet med den Regionala utvecklingsnämndens delegationsordning.

## Förväntningar på de olika parterna

Inom genomförandet är det viktigt att samtliga tre parter tar ansvar för ett effektivt genomförande som leder till färdigställande av åtgärder. I genomförandet förväntas de olika parterna bidra med följande delar:

Region Sörmland ska leda arbetet med utgångspunkt i den regionala utvecklingsstrategin och säkerställa de storregionala kopplingarna. Vi ska även visa riktningen för kollektivtrafikens utveckling i Sörmland genom strategin för storregional kollektivtrafik och trafikförsörjningsprogrammet. Samt vara tydliga med vad som önskas av kommunerna kopplat till statlig medfinansiering. Regionen ska stötta kommunerna med underlag kopplat till resandestatistik för kollektivtrafiken. Region Sörmland tar också ansvar för att påverka lagstiftningen genom storregionala och nationella samarbeten.

Trafikverket ska ta ansvar för framdrift i projekten i enlighet med länsplanens åtgärdsplan. Trafikverket ska fortsatt vara transparent med sina interna beslutsprocesser och aktivt arbeta för ett effektivare genomförande av länsplanerna. Som en del i det ska Trafikverket möjliggöra för andra sätt att genomföra åtgärdsplanen, till exempel via bevakningsuppdrag. Trafikverket ska också visa en riktning för sin egen anläggning. Som en del i att skapa ett mer effektivt genomförande ska Trafikverket vara tydlig med vad som krävs av respektive part för att få framdrift i projekten. Samt visa vilka underlag som krävs för att komma vidare i diskussionen om behov och brister.

Kommunen ska ta ansvar för att i tidigt skede och på ett samlat vis driva frågeställningar om brister och behov i transportsystemet, samt ansvara för att ta fram underlag som påvisar bristerna. Det är viktigt att kommunen kopplar ihop arbetet med översiktsplanering och inspel till länsplanen. Kommunerna ska ta ansvar för den lokala trafiken på det kommunala vägnätet, och ta ansvar för den tillkommande trafiken som

nyexploatering och utveckling innebär i enlighet med fyrstegsprincipen. Kommunen ska även säkerställa investeringsmedel utifrån beslutad medfinansiering för ett effektivt genomförande.

Gemensamt ska samtliga parter verka för ett gott samarbetsklimat och ta ansvar för arbetet i enlighet med våra överenskommelser. Transparens i beslutsprocesserna och ha förståelse och respekt för varandras processer.

## Medfinansiering

Medfinansieringen innebär ett gemensamt ansvarstagande för finansiering och genomförande kopplat till satsningar på det statliga vägnätet. En viktig princip i genomförandet av Länstransportplanen för det regionala transportsystemet i Södermanlands län är att planen ska användas där den ger regional nytta, och kommunal medfinansiering krävs där den ger lokal nytta. Utifrån detta gäller följande principer för medfinansiering av olika åtgärder.

Tabell 4. Medfinansieringsprinciper

<b>Principer för medfinansiering i länstransportplanen</b>	
Namngivna objekt, åtgärder över 75 mnkr	Medfinansiering och graden av medfinansiering ska övervägas och diskuteras utifrån
Övriga satsningar på det statliga vägnätet, åtgärder till och med 75 mnkr, utöver nedanstående principer, där det finns lokala nyttor och åtgärder drivs av kommunal planering	uppkomna nyttor. Kommunal medfinansiering enligt särskilda förhandlingar med Trafikverket och Region Sörmland
Utbyggnad av gång-och cykelstråk på statligt vägnät	50 % medfinansiering av bygghandling och produktion för berörd kommun.
Gång-, cykel- och trafiksäkerhet samt miljöåtgärder på kommunala vägnätet	Maximalt 50 % statlig medfinansiering
Kollektivtrafikåtgärder på kommunalt vägnät (hållplatser, resecentrum, etc.)	Maximalt 50 % statlig medfinansiering

Kollektivtrafik regional funktion, statligt och kommunalt vägnät	0–50 % kommunal/annan medfinansiering
Utredningar och analyser	Särskilt avtal upprättas kring finansiering och ansvar

Medfinansiering ska förhandlas med Trafikverket och Region Sörmland tidigt i planläggningsprocessen. Medfinansieringsavtal krävs för åtgärder med tydliga lokala nyttor om objektet ska vara en del av Länstransportplanen och prioriteras i processen för genomförande. Graden av medfinansiering bedöms vid varje åtgärd.

För utbyggnad av gång och cykelstråk på statligt vägnät krävs 50 procent medfinansiering från berörd kommun för bygghandling och produktion. Länsplanen täcker kostnaderna för planeringsprocessen och har en pott avsatt för potentiella fördyringar i ett genomförande. Medfinansieringsavtal tecknas med Trafikverket i samband med projektstart.

## Kommunikation vid genomförande

Trafikverket tar vanligtvis fram informationsmaterial och -skyltar i samband med byggnation. Region Sörmlands logotyp ska finnas med för att stärka den regionala kopplingen till de åtgärder som sker med finansiering via den regionala transportinfrastrukturplanen. Det ska tydligt framgå att åtgärden genomförs utifrån Region Sörmlands prioritering.