



Trivector.se

Trivector Rapport 2025:41 / Version 1.2



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

Strategisk miljöbedömning och  
social konsekvensbedömning

Lund | Göteborg | Stockholm | Luleå

## 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:     | Emil Svensson, 070-338 50 03, <a href="mailto:emil.a.svensson@regionsormland.se">emil.a.svensson@regionsormland.se</a> och Christian Udin, 0790-610211, <a href="mailto:Christian.Udin@regionsormland.se">Christian.Udin@regionsormland.se</a> |

### Dokumenthistorik:

| Version | Datum      | Förändring                          | Distribution |
|---------|------------|-------------------------------------|--------------|
| 0.9     | 2025-05-13 | Preliminär version                  | Beställare   |
| 1.0     | 2025-05-23 | Slutlig remissversion               | Beställare   |
| 1.1     | 2025-11-12 | Preliminär version för slutlig plan | Beställare   |
| 1.2     | 2025-11-13 | Slutversion                         | Beställare   |

## Förord

Region Sörmland har under 2024-2025 utarbetat ett förslag till ny länsplan för regional transportinfrastruktur 2026-2037. Trivector Traffic AB anlitas 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 Emil Svensson och Christian Udin.

Lund, november 2025

## Innehållsförteckning

|                                                                             |           |
|-----------------------------------------------------------------------------|-----------|
| <b>1. Inledning.....</b>                                                    | <b>6</b>  |
| 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         |
| <b>2. Mål.....</b>                                                          | <b>9</b>  |
| 2.1. Nationella mål.....                                                    | 9         |
| 2.2. Regionala mål.....                                                     | 13        |
| <b>3. Metod och avgränsningar .....</b>                                     | <b>18</b> |
| 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        |
| <b>4. Nuläge befolkning och resande .....</b>                               | <b>27</b> |
| 4.1. Befolkningsutveckling.....                                             | 27        |
| 4.2. Färdmedelsandelar.....                                                 | 28        |
| 4.3. Pendling i länet.....                                                  | 29        |
| 4.4. Tillgänglighet.....                                                    | 32        |
| <b>5. Nuläge social hållbarhet .....</b>                                    | <b>35</b> |
| 5.1. Social hållbarhet och transportsystemet .....                          | 35        |
| 5.2. Den sociala geografin .....                                            | 38        |
| 5.3. Sociala knäckfrågor .....                                              | 42        |
| 5.4. Sociala nyckar.....                                                    | 43        |
| <b>6. Nulägesbeskrivning miljöaspekter .....</b>                            | <b>45</b> |
| 6.1. Hälsa.....                                                             | 45        |
| 6.2. Klimat.....                                                            | 47        |

|            |                                                                                                       |           |
|------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 6.3.       | Landskap.....                                                                                         | 49        |
| <b>7.</b>  | <b>Bedömningsgrunder .....</b>                                                                        | <b>50</b> |
| 7.1.       | Bedömningsgrunder miljöaspekter.....                                                                  | 50        |
| 7.2.       | Bedömningsgrunder sociala aspekter .....                                                              | 52        |
| 7.3.       | Uppsummering / visualisering.....                                                                     | 54        |
| <b>8.</b>  | <b>Bedömda alternativ .....</b>                                                                       | <b>55</b> |
| 8.1.       | Nollalternativ .....                                                                                  | 55        |
| 8.2.       | Alternativ 1: Regional framkomlighet.....                                                             | 56        |
| 8.3.       | Alternativ 2: Tillgänglighet tätorter.....                                                            | 58        |
| <b>9.</b>  | <b>Bedömning av åtgärder och potter.....</b>                                                          | <b>60</b> |
| 9.1.       | Välgångsplaner, namngivna objekt.....                                                                 | 60        |
| 9.2.       | Cykelsatsningar, regionalt vägnät.....                                                                | 61        |
| 9.3.       | Kollektivtrafiksatsningar .....                                                                       | 61        |
| 9.4.       | Statlig medfinansiering potter bidrag .....                                                           | 62        |
| 9.5.       | Trimningsåtgärder av det regionala vägnätet .....                                                     | 62        |
| 9.6.       | Statligt bidrag, Enskilda vägar.....                                                                  | 63        |
| <b>10.</b> | <b>Bedömning av alternativ .....</b>                                                                  | <b>64</b> |
| 10.1.      | Betydande miljöpåverkan av alternativen .....                                                         | 64        |
| 10.2.      | Sociala konsekvenser av alternativen .....                                                            | 66        |
| 10.3.      | Sammanfattning av bedömningarna för planalternativen .....                                            | 68        |
| <b>11.</b> | <b>Slutligt planförslag och dess effekter .....</b>                                                   | <b>71</b> |
| 11.1.      | Beskrivning av slutligt planförslag och uppdaterat nollalternativ .....                               | 71        |
| 11.2.      | Bedömning av konsekvenser av slutligt planförslag .....                                               | 73        |
| 11.3.      | Kumulativa miljöeffekter .....                                                                        | 77        |
| 11.4.      | Målkonflikter .....                                                                                   | 77        |
| 11.5.      | Hur kan länsplanen följas upp för att bidra till sammanhållning, inkludering och hälsofrämjande ..... | 78        |

|                                                                                                           |           |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| 11.6. Åtgärder som planeras för att förebygga, hindra eller motverka betydande negativ miljöpåverkan..... | 79        |
| 11.7. Kompletterande åtgärder för att hantera sociala konsekvenser .....                                  | 79        |
| 11.8. Bedömning av måluppfyllelse .....                                                                   | 81        |
| <b>Bilaga 1: Remissammanställning av avgränsningssamråd .....</b>                                         | <b>84</b> |
| <b>Bilaga 2: Remissammanställning av samråd.....</b>                                                      | <b>89</b> |
| <b>Bilaga 3: Bedömningsmatris Nollalternativet .....</b>                                                  | <b>94</b> |
| <b>Bilaga 4 Bedömningsmatris Tillgänglighet tätorter .....</b>                                            | <b>95</b> |
| <b>Bilaga 5 Bedömningsmatris Regional framkomlighet .....</b>                                             | <b>96</b> |
| <b>Bilaga 6 Bedömningsmatris Uppdaterat nollalternativ .....</b>                                          | <b>97</b> |
| <b>Bilaga 7 Bedömningsmatris Slutligt planförslag .....</b>                                               | <b>98</b> |

## 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*.<sup>1</sup>

### 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 Miljöbedömningsförordningen<sup>2</sup> (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

---

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

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

genomföras så att lagkraven enligt 6 kap Miljöbalken<sup>3</sup> 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.

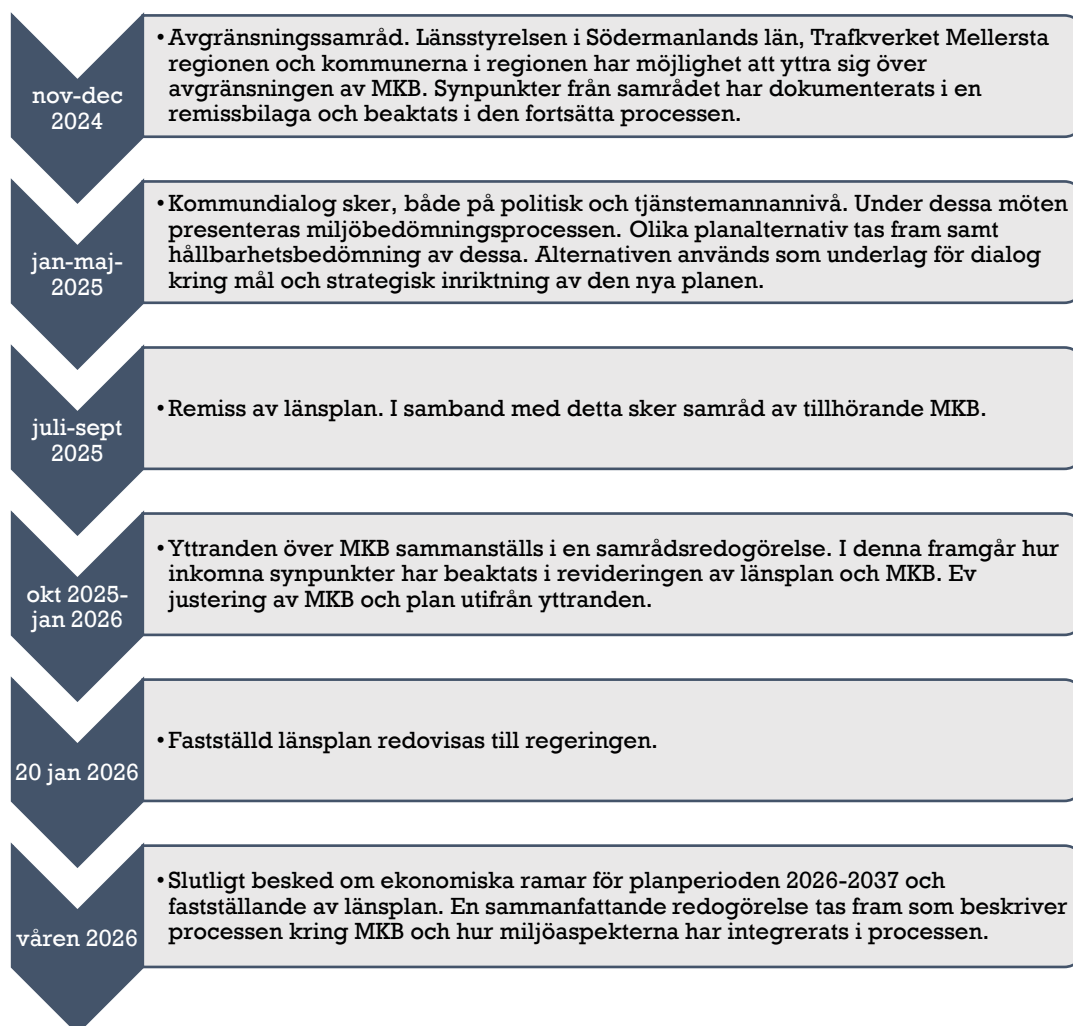
### 1.3. Genomförande av hållbarhetsbedömning för länsplanen

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 i juli 2025 skickades på remiss var miljökonsekvensbeskrivningen av planen ute på samråd och justeringar av planen och hållbarhetsbedömningen för den har gjorts med remissynpunkter i beaktande.

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.

<sup>3</sup> [https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/miljobalk-1998808\\_sfs-1998-808](https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/miljobalk-1998808_sfs-1998-808)

Regeringen tar därefter beslut om definitiva ramar för både länsplaner och nationell plan. Hållbarhetsbedömningen löper parallellt och integrerat med framtagandet av en ny plan, vilket sammanfattas i nedanstående processbeskrivning.



Inkomna synpunkter från remissen är sammanställda i Bilaga 1 och inkomna synpunkter från samråd av planen finns sammanställda i Bilaga 2.

## 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.<sup>4</sup>



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.

<sup>4</sup> <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.<sup>5</sup> 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 jämförbart, 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.<sup>6</sup> 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 jämförbart samhälle.

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

<sup>6</sup> <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 Sverige<sup>7</sup> måste vara i huvudsak uppnådda för att generationsmålet ska uppnås<sup>8</sup>. Miljökvalitetsmålen är:

- |                                       |                                               |
|---------------------------------------|-----------------------------------------------|
| • <b>Begränsad klimatpåverkan</b>     | • Hav i balans samt levande kust och skärgård |
| • <b>Frisk luft</b>                   | • Myllrande våtmarker                         |
| • <b>Bara naturlig försurning</b>     | • Levande skogar                              |
| • Giftfri miljö                       | • <b>Ett rikt odlingslandskap</b>             |
| • Skyddande ozonskikt                 | • Storslagen fjällmiljö                       |
| • Säker strålmiljö                    | • <b>God bebyggd miljö</b>                    |
| • <b>Ingen övergödning</b>            | • <b>Ett rikt växt- och djurliv</b>           |
| • <b>Levande sjöar och vattendrag</b> |                                               |
| • <b>Grundvatten av god kvalitet</b>  |                                               |

### 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:<sup>9</sup>

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.

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

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

<sup>9</sup> 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.<sup>10</sup>

### 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 barn<sup>11</sup>, 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

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

<sup>11</sup> 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.<sup>12</sup>

## Folkhälsomål

Det folkhälsopolitiska ramverket består av ett övergripande, nationellt folkhälsopolitiskt mål och åtta målområden. Det övergripande målet för folkhälsopolitiken har ett tydligt fokus på jämlik hälsa. Målet är att folkhälsopolitiken ska skapa samhälleliga förutsättningar för en god och jämlik hälsa i hela befolkningen och sluta de påverkbara hälsoklyftorna inom en generation. Den europeiska strategin Health in All Policies (HiAP), eller Hälsa i alla politikområden, betonar att samverkan mellan olika sektorer kan påverka hälsans bestämningsfaktorer, såsom utbildning, arbete, fritid, bostad, transporter och miljö. Strategin belyser att hälsosektorn behöver involvera andra sektorer i frågor som rör folkhälsa<sup>13</sup>, 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.<sup>14</sup>

## 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

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

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

<sup>14</sup> 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 sats - 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 Sats* finns en storregional systemanalys för Stockholm-Mälardalen 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-Mälardalen.
- ▶ Utvecklingen är långsiktigt hållbar – ekonomiskt, socialt och ekologiskt.
- ▶ Samverkan, helhetssyn och utnyttjande av alla fyra trafikslagen leder till effektivitet.
- ▶ Flerkärnighet och en förstärkt 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.<sup>15</sup> 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

---

<sup>15</sup> <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 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 blev då 1 408 miljoner. Det slutgiltiga planförslaget som studerats utgår ifrån den nya tilldelningen på 1 408 miljoner.

De två planalternativen som utarbetades under våren 2025 jämfördes mot ett nollalternativ som beskrivs närmre i kapitel 3.5 och som hade en planram på 1 412 Mkr. Det slutliga justerade nollalternativet som slutligt planförslag jämförts mot, och som presenteras senare i kapitel 11, bantades dock efter remissynpunkter ner till 1 030 Mkr.

### **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 enstaka 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.<sup>16</sup> Klimatpolitiska rådet har konstaterat detta i sina årliga rapporter<sup>17</sup> och även IPCC<sup>18</sup> och OECD<sup>19</sup> 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

---

<sup>16</sup> 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*.

<sup>17</sup> 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.

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

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

klimat och fysisk aktivitet. Sambanden är de motsatta om en åtgärd bidrar till en förbättrad relativ attraktivitet för gång, cykel och kollektivtrafik.

### **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 effektbedomningar 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.<sup>20</sup> 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

---

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

sättas för olika effektbedömningar beror på vad som är relevant och rimligt. Eftersom miljöeffekter av investeringar och åtgärder kan sträcka sig längre än till år 2037, ska miljöbedömningen behandla effekter så långt det är relevant och rimligt även efter år 2037. I 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 konsekvensbedömning 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 jämt emot gällande plan med beslutade objekt som inte redan genomförts. I nollalternativet har gällande plan dock reviderats utifrån tillgänglig information om förändringar i kostnader för åtgärderna som ingår i gällande plan.

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.<sup>21</sup>

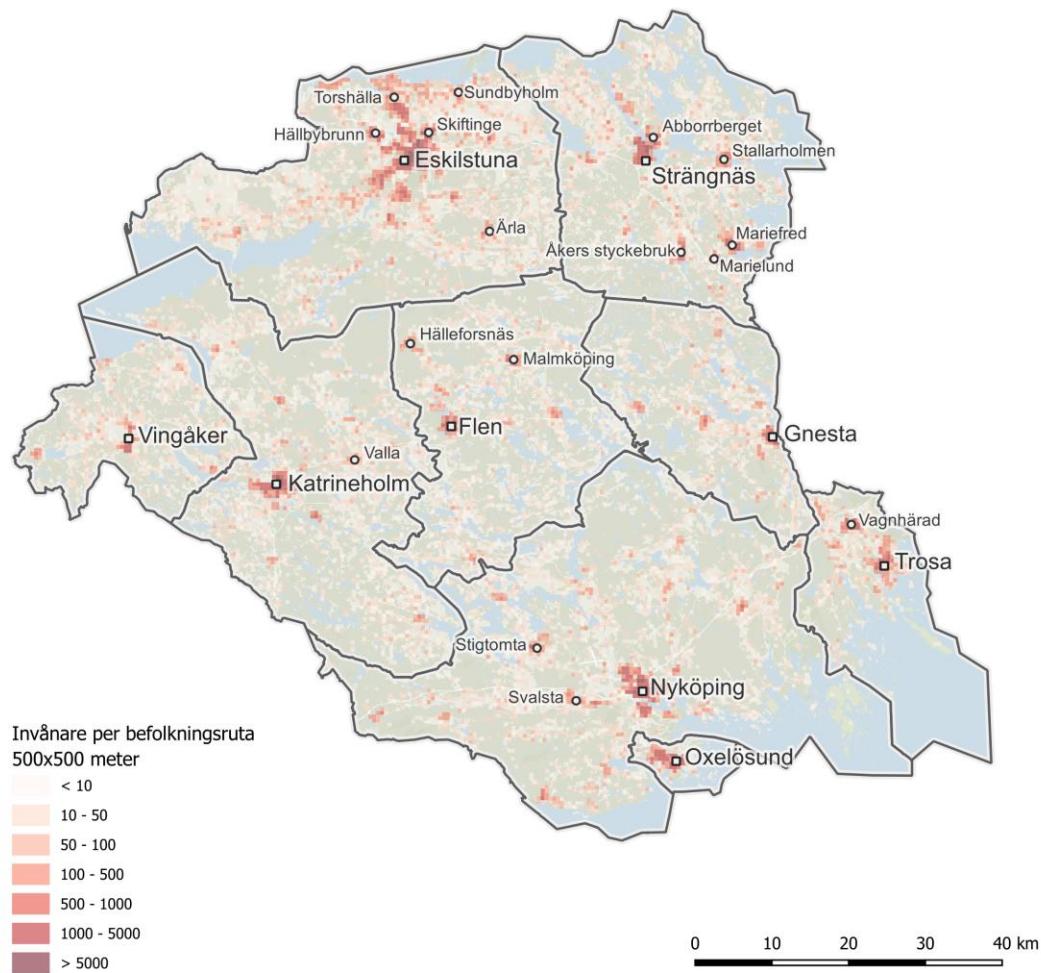
Utvecklingen skiljer sig mellan kommuner i länet. Trosa har växt med 46 procent under perioden 2000-2023 medan Katrineholm växt med ungefär 6 procent. I Vingåker och Flen har befolkningen däremot minskat med ungefär 4 respektive 5 procent under samma tidsperiod. Detta innebär att det är framför allt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

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.

---

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

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

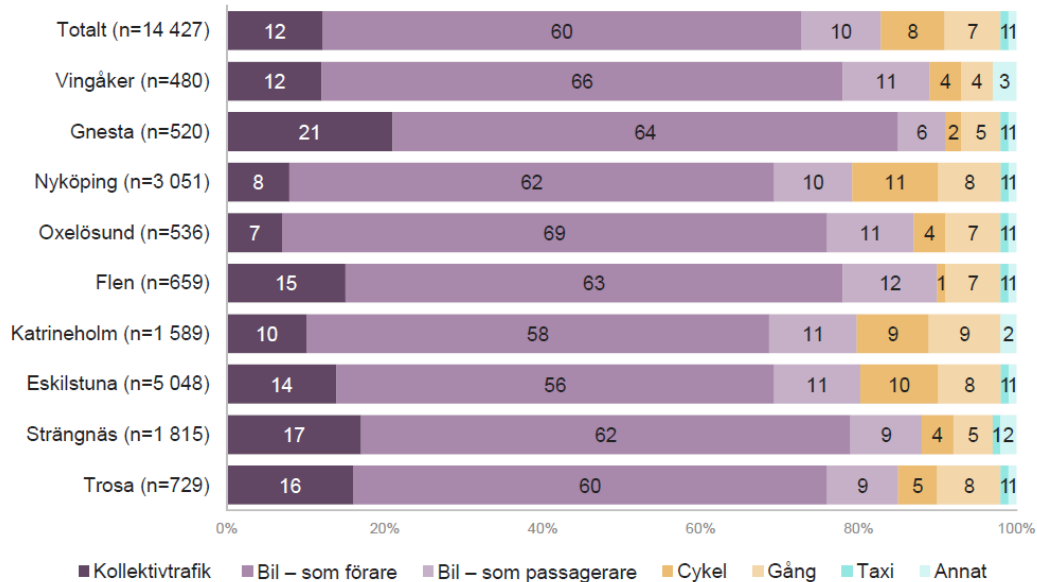


Figur 4-1. Nattbefolkning per 500x500m i Södermanlands län.

## 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.<sup>23</sup>

<sup>23</sup> 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 resvaneundersökningen<sup>24</sup> 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.<sup>25</sup>

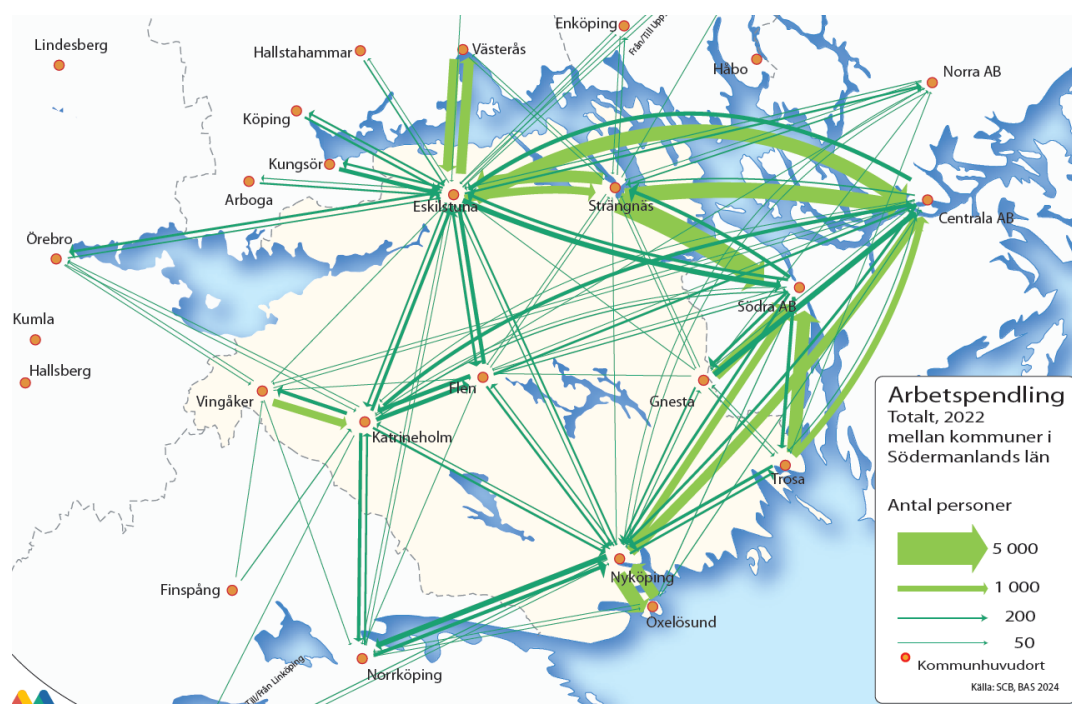
Viktiga pendlingsstråk inom regionens finns främst i östvästlig riktning samt till och angränsande län (Stockholm, Östergötland och Västmanland). Inom regionen är stråken generellt svagare i nord-sydlig riktning, även om det finns vissa undantag (Oxelösund-Nyköping, Eskilstuna-Strängnäs och Katrineholm-Vingåker).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

<sup>24</sup> Origo Group, Resvaneundersökning 2024 – En befolkningsundersökning om resvanor i Region Sörmland, november 2024

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

<sup>26</sup> <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.<sup>27</sup>

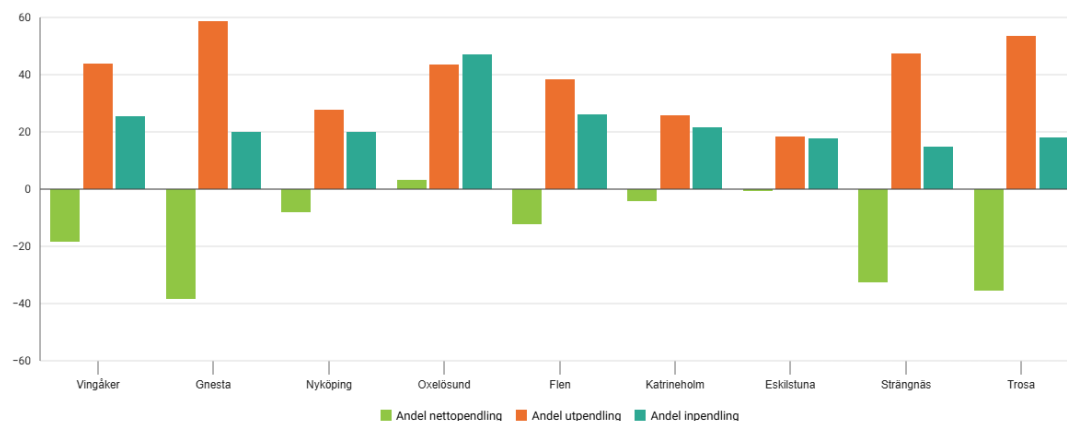


Figur 4-3 Arbetspendling totalt 2022 mellan kommuner i Södermanlands län (källa: Mälardalsrådet och AFRY, Arbetspendling i Stockholm-Mälardalenregionen 2022, daterad 2024-08-15)

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).<sup>28</sup>

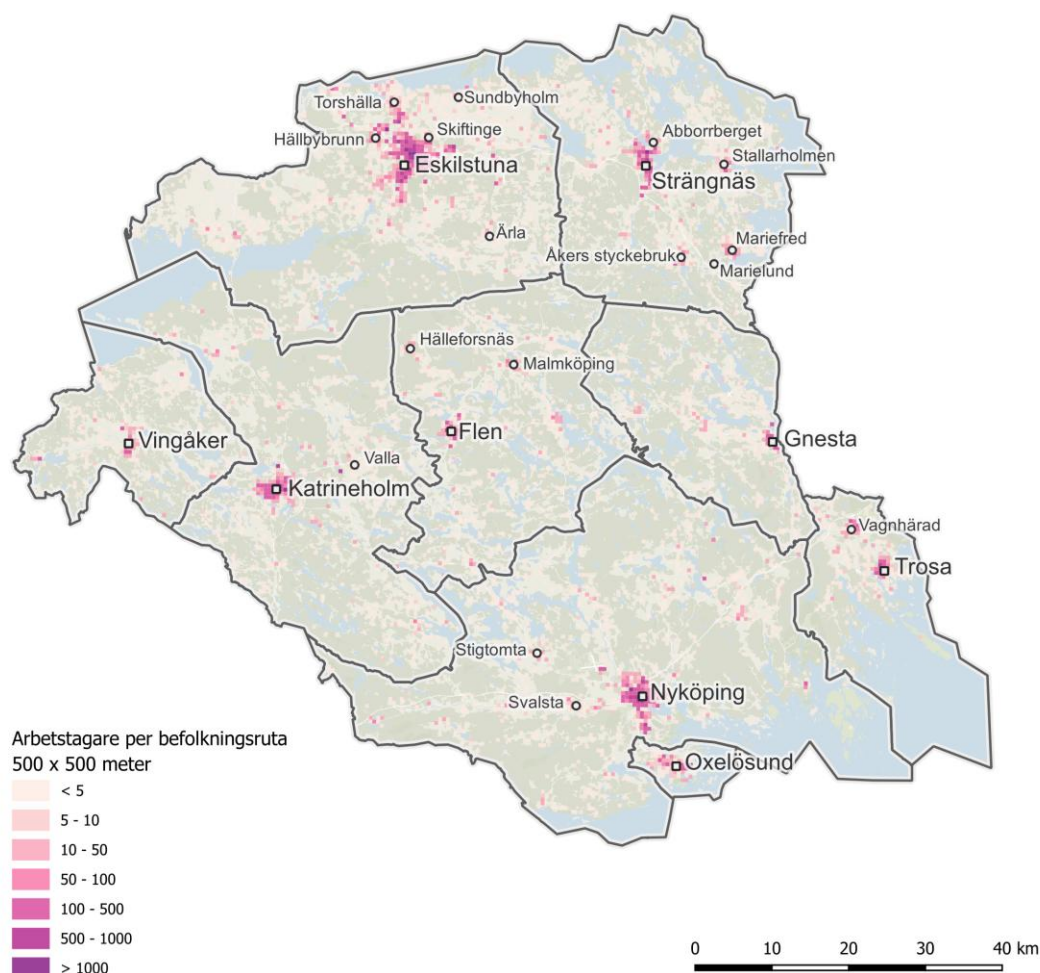
<sup>27</sup> Mälardalsrådet och AFRY, Arbetspendling i Stockholm-Mälardalenregionen 2022, daterad 2024-08-15

<sup>28</sup> <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.

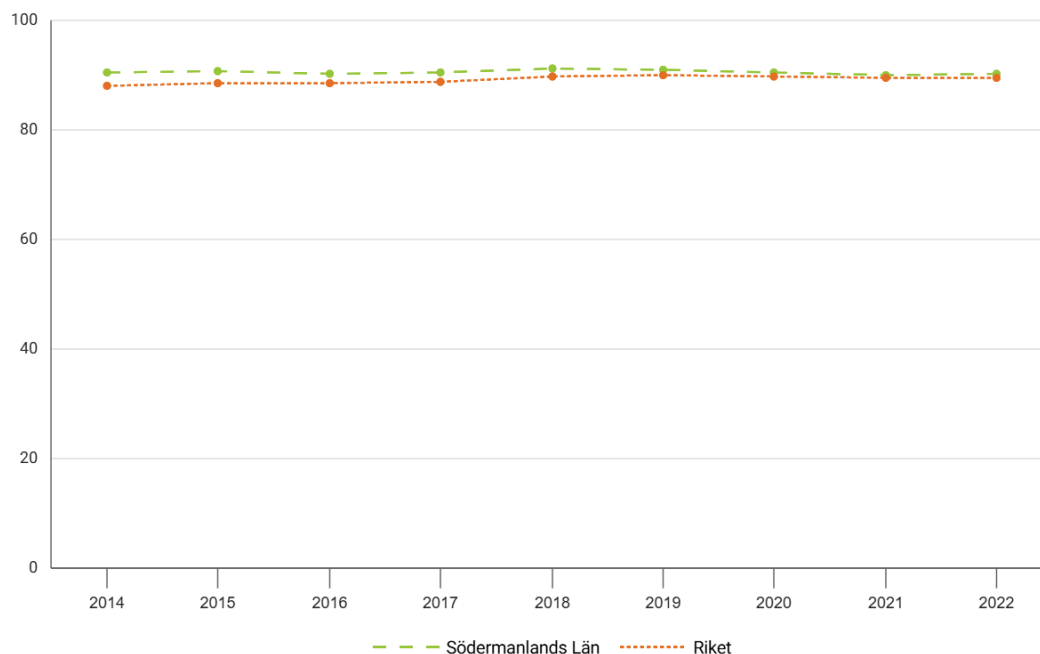


Figur 4-5. Dagbefolkning per befolkningsruta (500x500 m) i Södermanlands län.

#### 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.<sup>29</sup> Trots det har Sörmland en något bättre tillgång till kollektivtrafik än riket i helhet 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.

<sup>29</sup> [https://utvecklasormland.se/globalassets/filer/transport-och-infrastruktur/lansplan-for-regional-transportinfrastruktur\\_uppdaterad.pdf](https://utvecklasormland.se/globalassets/filer/transport-och-infrastruktur/lansplan-for-regional-transportinfrastruktur_uppdaterad.pdf) Hämtad 2025-05-07



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.<sup>30</sup>

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.<sup>31</sup>

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

---

<sup>30</sup> 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>

<sup>31</sup> 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.<sup>32</sup>

## 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.<sup>33</sup> Kvinnor värderar generellt sätt trafiksäkerhetsåtgärder, satsningar på kollektivtrafik och hållbarhet högre jämfört med vad män gör.<sup>34</sup> Vidare är kvinnor mer angelägna om både miljö och om behoven hos andra trafikanter, särskilt äldre, personer med funktionsnedsättning, cyklister och fotgängare.<sup>35,36</sup>

## 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.<sup>37</sup>

## 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.<sup>38</sup>

---

<sup>32</sup> 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>

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

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

<sup>35</sup> 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).

<sup>36</sup> 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.

<sup>37</sup> 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

<sup>38</sup> 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.<sup>39</sup>

## 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.<sup>40</sup>

## 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 demografisk<sup>41</sup>. 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.<sup>42</sup>

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

<sup>39</sup> 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

<sup>40</sup> 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

<sup>41</sup> 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.

<sup>42</sup> [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.<sup>43</sup> 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.<sup>44</sup>

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.<sup>45</sup>

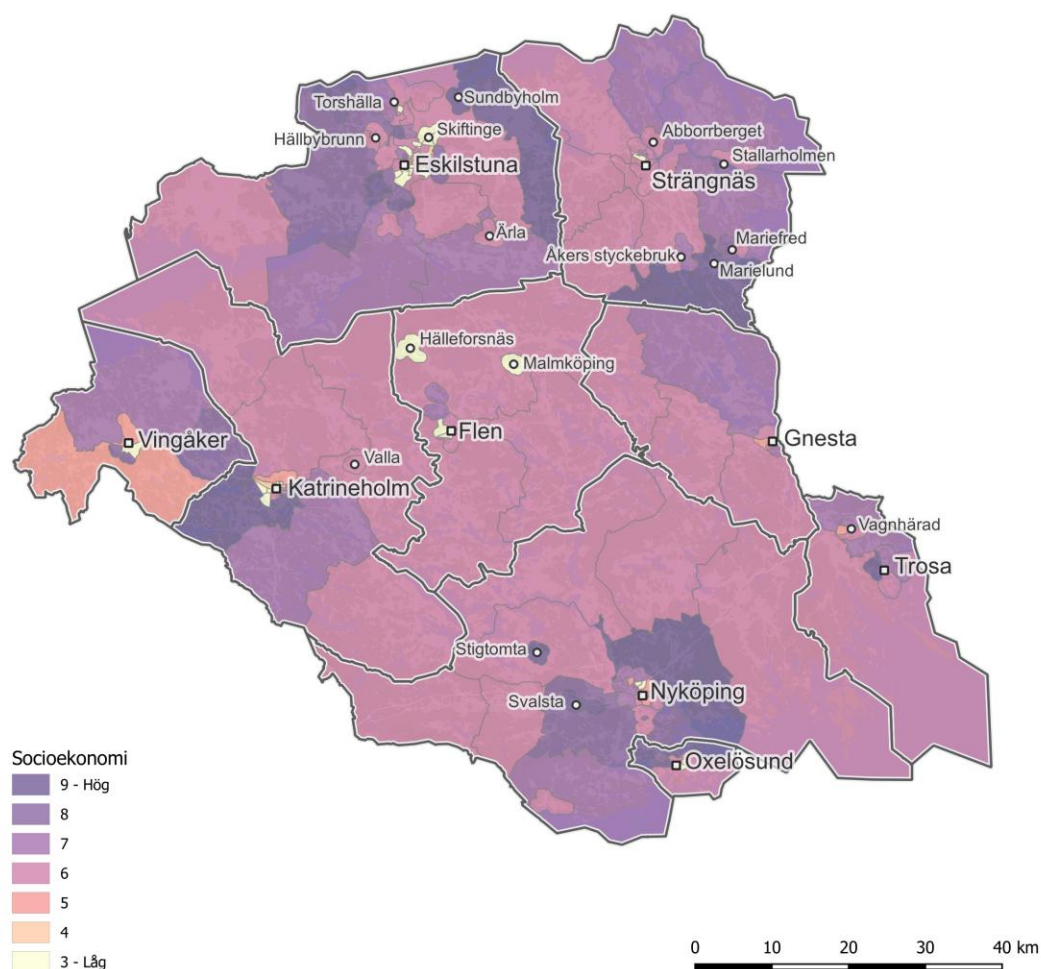
Områden med lägst socioekonomi finns generellt sett med koppling till regionens större städer, se Figur 5-1. Som nämnt i avsnitt 5.1 kan låg socioekonomi innebära att kollektivtrafiken spelar en central roll för inkludering i samhället och tillgänglighet eftersom låg socioekonomi kan innebära utmaningar 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

<sup>43</sup> 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

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

<sup>45</sup> 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.



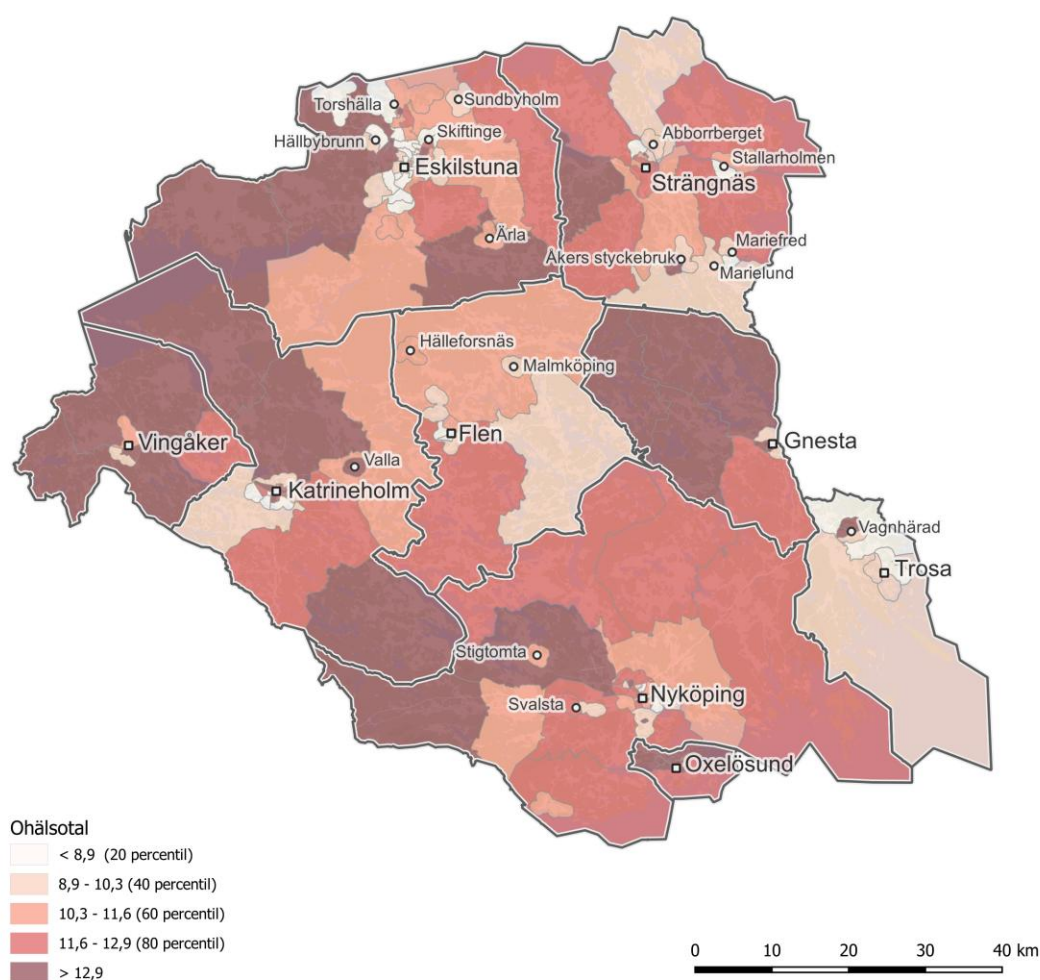
Figur 5-1. Socioekonomi i Södermanlands län fördelat på DeSo-områden.

## 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 tjeers och killars hälsa där trenden är att livslängden

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

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.

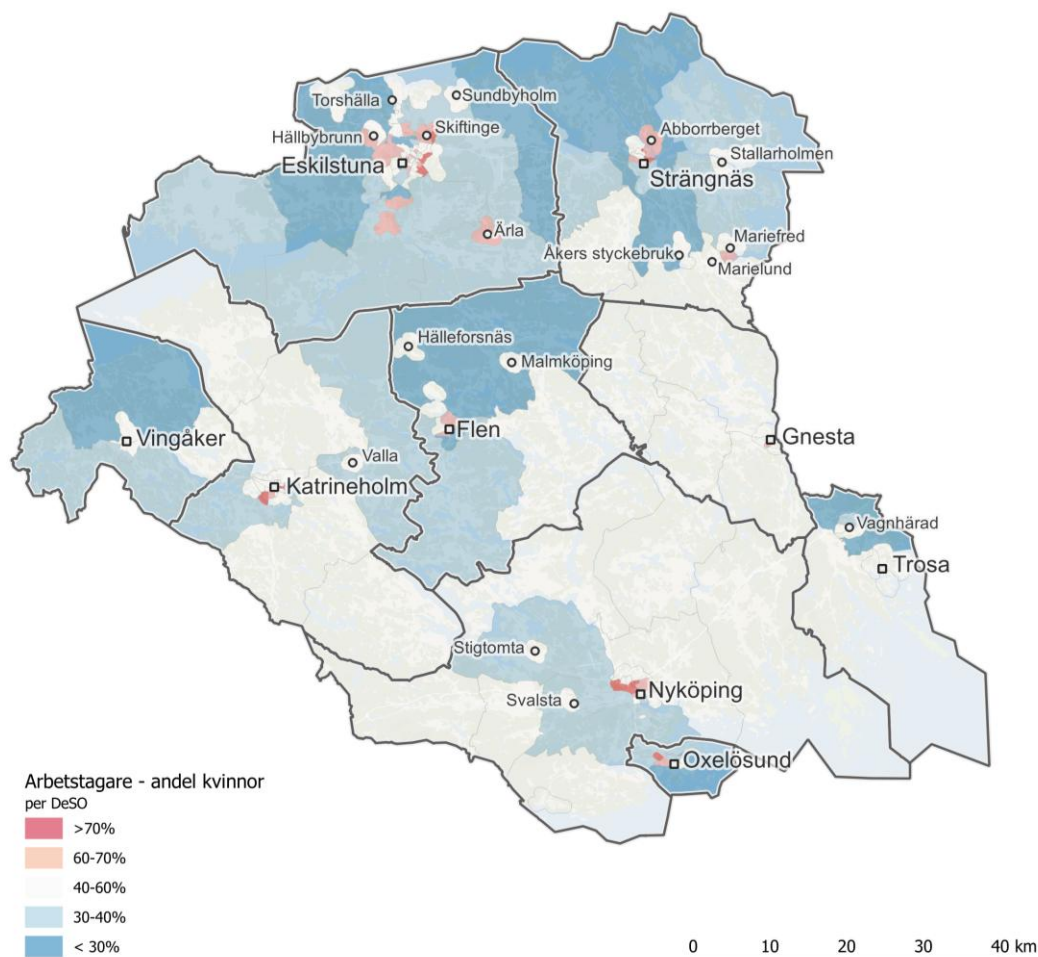


Figur 5-2. Ohälsotal i Södermanlands län utifrån DeSo-områden

<sup>46</sup> <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.<sup>47</sup> Inte i någon kommun i Södermanlands län har man överskridande av miljökvalitetsnormerna för luftföreningar.<sup>48</sup>

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<sub>2.5</sub>, bildas vid förbränning av flytande eller fasta bränslen. Mekaniska processer såsom vägsitage bildar grövre partiklar, PM<sub>10</sub><sup>49</sup>. 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 (PM<sub>10</sub>) och kvävedioxid (NO<sub>2</sub>) 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<sub>2.5</sub>, svaveldioxid, bensen, bens(a)pyren, kolmonoxid, arsenik, nickel, bly och kadmium, bedömdes 2022 understiga nedre utvärderingströskeln i samtliga kommuner i Södermanlands län.<sup>50</sup>

#### Buller

Enligt Folkhälsomyndigheten visar uppskattningar att nästan 2 miljoner människor i Sverige är utsatta för trafikbuller där den dygnsekvivalenta ljudnivån utomhus vid fasad överstiger 55 dBA. Vägtrafik är den klart dominerande källan följt av spårtrafik och flygtrafik. Buller kan ge negativ inverkan på inlärning och sömn och vid långvarig exponering för flyg- och

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

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

<sup>49</sup> PM<sub>10</sub> är vikten av alla partiklar som är mindre än 10 mikrometer som finns i en kvadratmeter luft. PM<sub>2.5</sub> är vikten av alla partiklar som är mindre än 2,5 mikrometer. PM<sub>2.5</sub> ingår därför även i PM<sub>10</sub>.

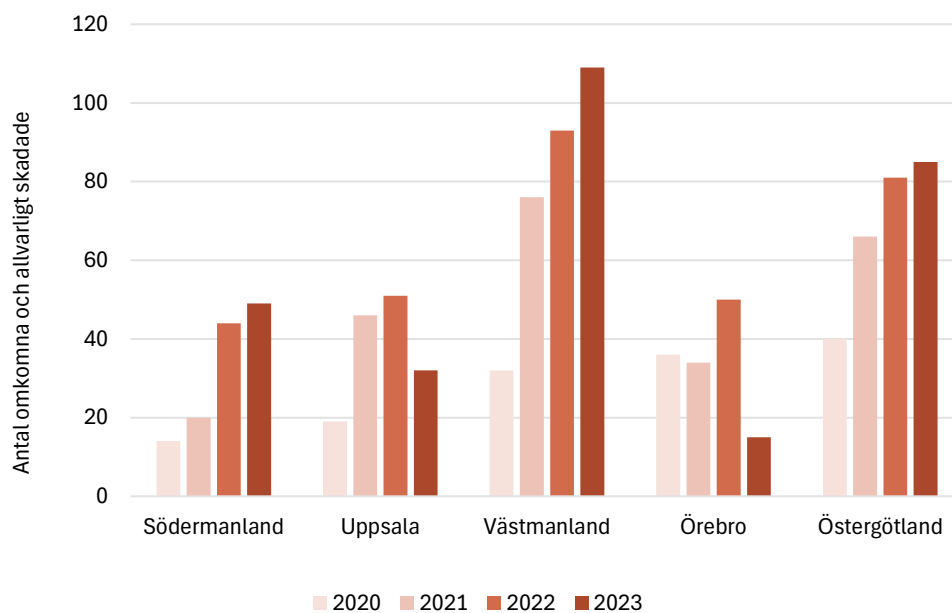
<sup>50</sup> Östra Sveriges Luftvårdsförbund, SLB-analys, Rapportering av modelldata och objektiv skattning av luftkvalitet år 2022 för Södermanlands län, juni 2023, SLB 32:2023

vägrafikbuller kan risken för hjärt- och kärlsjukdomar öka.<sup>51</sup> 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.<sup>52</sup>

### Trafiksäkerhet

Enligt Trivectors analys i statistik från STRADA<sup>53</sup> 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).

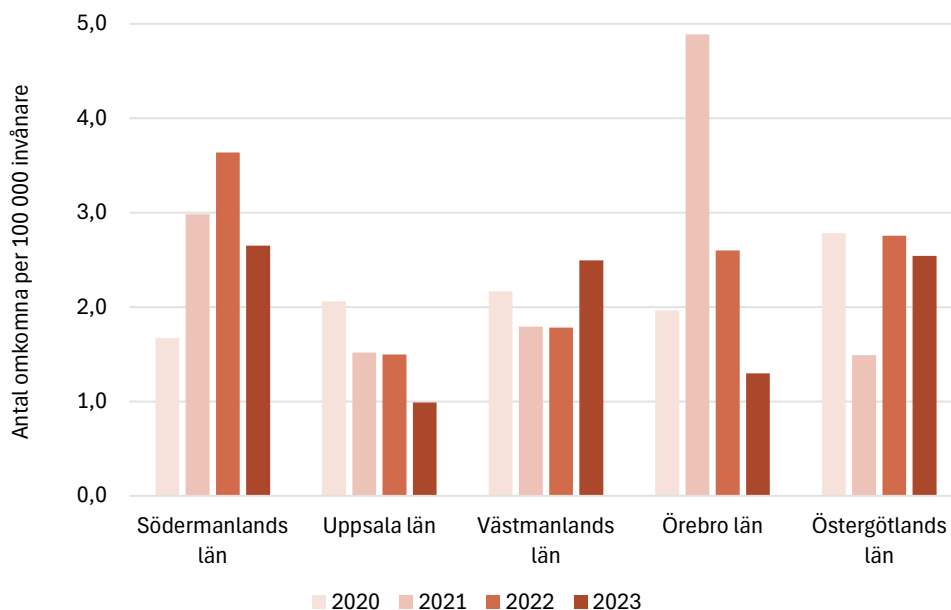


Figur 6-1 Antal omkomna och allvarligt skadade i vägrafiken per län och år. Data från Strada, polis (officiell)- och sjukvårdsrapporterad statistik. Trivectors bearbetning av data.

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

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

<sup>53</sup> [https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/press/statistik/olycksstatistik/regional\\_arsstatistik.xlsx](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.<sup>54</sup>

## 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.<sup>55</sup>

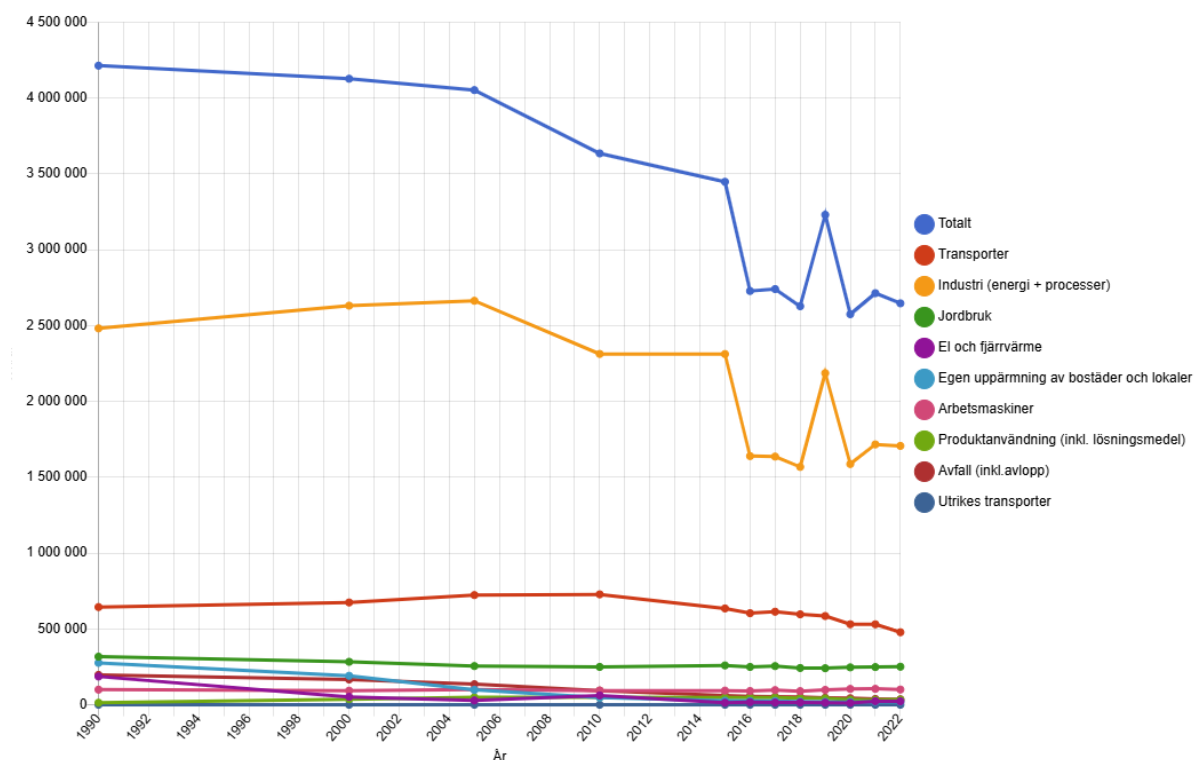
Siffrorna för Södermanlands län är liknande de för landet i stort. De totala utsläppen har minskat med 37 % sedan 1990. Utsläppen från transportsektorn har minskat med 26 % under

<sup>54</sup> [SOU2023:29: Varje rörelse räknas.](#)

<sup>55</sup> <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.<sup>56</sup>

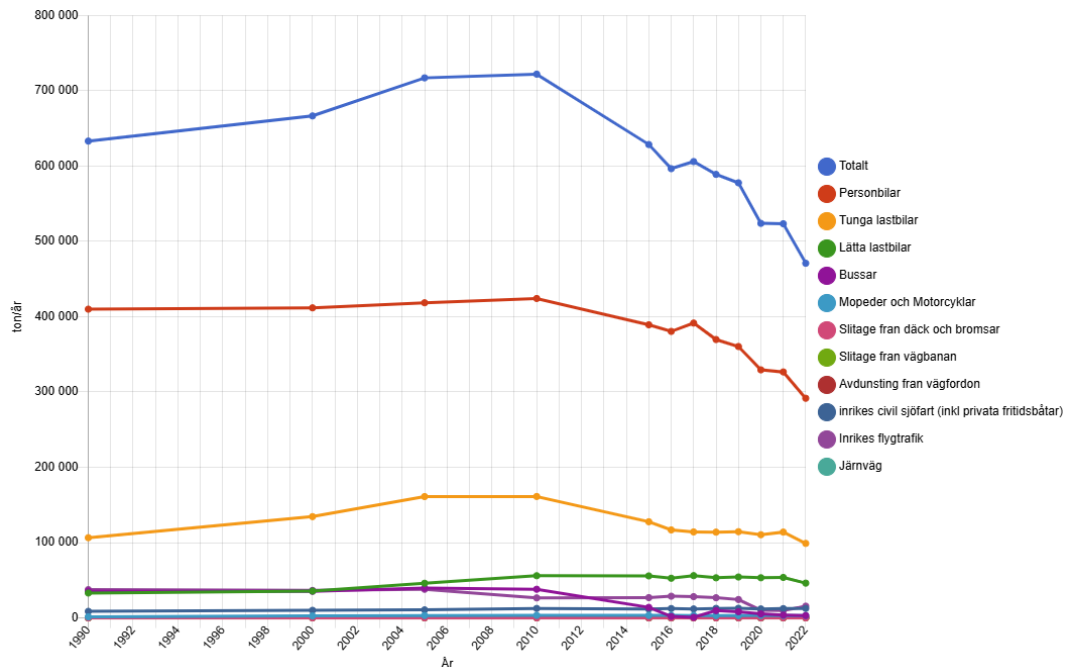
Transportsektorns andel av de totala klimatutsläppen ökat under de senaste decennierna då många andra sektorer har gjort en snabbare omställning. Totalt sett är trenden positiv, men minskningstakten är i dagsläget inte tillräckligt snabb för att nå etappmålet för inrikes transporter till 2030. Det är 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 CO<sub>2</sub>-ekvivalenter<sup>57</sup>

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

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



Figur 6-4 Utsläpp av växthusgaser från transporter i Södermanlands län 1990-2022, ton CO<sub>2</sub>-ekvivalenter<sup>58</sup>

### 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.<sup>59</sup>

I Södermanlands län står jord- och skogsbruket tillsammans för nästan 90 % av markanvändningen. Mer än halva länet är täckt av skog.<sup>60</sup> 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.<sup>61</sup> Tätorterna följer järnvägssystemet med många mindre orter som ligger utmed större nationella vägstråk.

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

<sup>59</sup> 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

<sup>60</sup> Länsstyrelsen i Södermanlands län, *Bioenergipotential i Södermanland*, Rapport 2015:15

<sup>61</sup> 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<br>Luft<br>Trafiksäkerhet<br><br>Fysisk aktivitet i transportsystemet                                                               |
| Klimat                     | Transporteffektivitet<br>Energieffektivisering<br>Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur          |
| Landskap och naturresurser | Vatten<br>Naturresurser (resurser tillgängliga för människan)<br>Landskap och kulturmiljö<br>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"> <li>- Påverkan på ljudnivåerna för människor genom minskat buller från trafik.</li> <li>- Påverkan på exponering för bullernivåer högre än riktvärden för buller.</li> <li>- Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljökvalitet.</li> </ul>                                                                        |
| Luft                                                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Påverkan på vägtransportsystemets utsläpp av hälsoskadliga emissioner som NO<sub>x</sub> och partiklar i tätorter.</li> <li>- Påverkan på halter av NO<sub>2</sub> och inandningsbara partiklar i tätorter. Påverkan på exponering av halter över MKN i tätorter.</li> </ul>                                           |
| Trafiksäkerhet                                                      | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bedömning av trafiksäkerheten genom ökad/minskad risk för allvarliga olyckor.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                               |
| Fysisk aktivitet i transportsystemet                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Understödjande av fysisk aktivitet, genom ökat aktivt resande med gång, cykel och kollektivtrafik.</li> <li>- Påverkan på tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter.</li> </ul>                                                                                         |
| Transporteffektivitet                                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Påverkan på mängden personbils- och lastbilstrafik.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                         |
| Energieffektivisering                                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Påverkan på energianvändning per fordonskilometer.</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                                                          |
| Energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur</li> </ul>                                                                                                                                                                                                                             |
| Vatten                                                              | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv genom risk för påverkan från vattentäkt från vägsalt, spill/utsläpp från olyckor.</li> <li>- Kvalitet på vatten och vattenförhållanden ur ekologisk synpunkt genom risk för påverkan från vattentäkt från vägsalt, spill/utsläpp från olyckor.</li> </ul> |

|                          |                                                                                                                                                                                                 |
|--------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Naturresurser            | - Påverkan på intrång i naturresurser, genom fragmentering eller uttradering, med speciellt fokus på areella näringar.                                                                          |
| Landskap och kulturmiljö | - Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter.<br>- Betydelse för kulturmiljö och intrång/påverkan på utpekade värdeområden för kulturmiljö. |
| Biologisk mångfald       | - Betydelse för mortalitet, ökad/minskad risk för barriärer eller fragmentering, intrång i naturmiljö, samt påverkan på utpekade värdeområden.                                                  |

## 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<br>Näringslivets tillgänglighet<br>Barns tillgänglighet<br>Äldres tillgänglighet<br>Jämställdhet<br>Tillgänglighet ur ett socioekonomiskt perspektiv |
| Hälsofrämjande | Fysisk aktivitet i transportsystemet<br>Buller<br>Luft<br>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"> <li>- Bidrar åtgärden till att knyta ihop olika områden med olika socioekonomisk karaktär?</li> <li>- Stärks tillgängligheten med kollektivtrafik till och från områden som har socioekonomiska utmaningar och låg tillgänglighet med kollektivtrafik?</li> </ul> |
| Medborgarnas tillgänglighet (generellt)                         | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Bidrar åtgärden till att förutsättningarna för att välja bil, kollektivtrafik, gång och cykel förbättras?</li> <li>- Bidrar åtgärden till att tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och övriga länder?</li> </ul>        |
| 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"> <li>- Bidrar åtgärden till att främja möjligheter att resa på andra sätt än i bil?</li> <li>- Gynnas bilister mer än andra trafikanter? (negativ påverkan)</li> <li>- Bidrar åtgärden till att öka tryggheten och säkerheten?</li> </ul>                          |

|                                                                       |                                                                                                              |
|-----------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 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 planomgång 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.

Noteras här bör att objektet Kungsladugårdsleden i det nollalternativ som varit med i remissversionen av planen utgörs av det mer omfattande och dyrare objektet som beskrivs i SEB från våren 2025 och där bland annat viltstängsel, faunapassager och viltutlopp ingår. I det reviderade nollalternativ som presenteras i kapitel 11 och som slutligt planförslag jämförs mot, har kostnaden för objektet i nollalternativet, bland annat utifrån synpunkt från Trafikverket, justerats ned kraftigt.

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

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

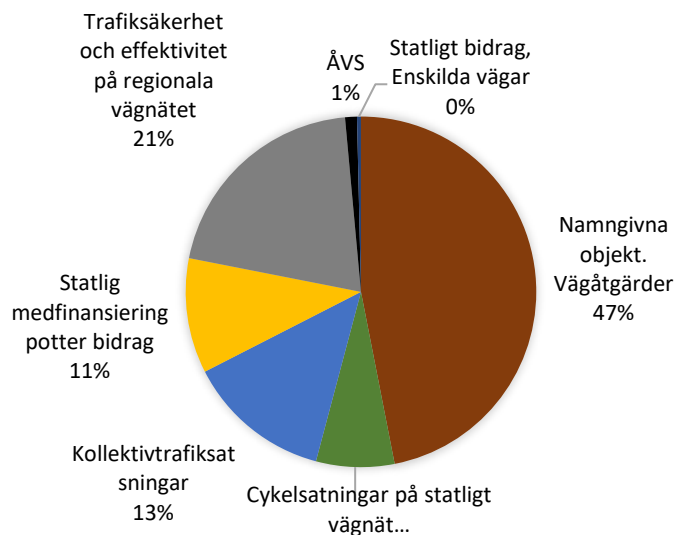
Tabell 8-1 Åtgärder som ingår i Nollalternativet (Beskriver de kostnader som belastar LTP. I flera objekt ingår kommunal medfinansiering.)

| Typ                            | Åtgärd                                                                  | Budget (i tusentals kr) |
|--------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|-------------------------|
| Namngivna objekt - Vägåtgärder | 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                  |
|                                | <b>Summa:</b>                                                           | <b>1 264 000</b>        |
| 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                   |
|                                | <b>Summa:</b>                                                           | <b>141 000</b>          |
| <b>Totalt</b>                  |                                                                         | <b>1 413 000</b>        |

## 8.2. Alternativ 1: Regional framkomlighet

I planalternativ Regional framkomlighet går nästan hälften av medlen till Namngivna vägobjekt 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 planalternativ Regional framkomlighet.



Figur 8-1 Fördelning av budget i planalternativ Regional framkomlighet

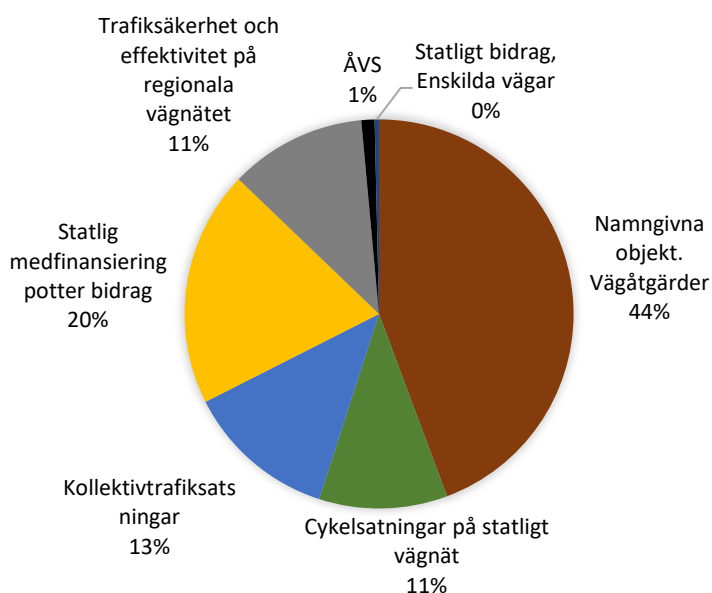
Tabell 8-2 Åtgärder som ingår i planalternativ Regional framkomlighet.

| 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                 |
|                                                                          | <b>Summa:</b>                                                                                                                                                                                    | <b>773 702</b>          |
| Cykel statligt vägnät:                                                   | Säkra GCM-passager                                                                                                                                                                               | 40 000                  |
|                                                                          | Övrigt behov och brister                                                                                                                                                                         | 25 000                  |
|                                                                          | Katrineholm-Baggetorp                                                                                                                                                                            | 34 000                  |
|                                                                          | Fördyringar                                                                                                                                                                                      | 20 000                  |
|                                                                          | <b>Summa:</b>                                                                                                                                                                                    | <b>119 000</b>          |
| Kollektivtrafik                                                          | Satsning kollektivtrafik i regionala stråk                                                                                                                                                       | <b>220 000</b>          |
| Statlig medfinansiering                                                  | Östra Infarten (kommunalt vägnät)                                                                                                                                                                | 10 000                  |
|                                                                          | Statlig medfinans kommunalt vägnät - kollektivtrafikåtgärder                                                                                                                                     | 95 000                  |
|                                                                          | Statlig medfinans kommunalt vägnät                                                                                                                                                               | 70 000                  |
|                                                                          | <b>Summa:</b>                                                                                                                                                                                    | <b>175 000</b>          |
| 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. | <b>337 298</b>          |
| ÅVS                                                                      | ÅVS, långsiktiga och strategiska planeringsunderlag                                                                                                                                              | <b>18 000</b>           |
| Statligt bidrag, Enskilda vägar                                          |                                                                                                                                                                                                  | <b>6 000</b>            |
| <b>Totalt</b>                                                            |                                                                                                                                                                                                  | <b>1 649 000</b>        |

### 8.3. Alternativ 2: Tillgänglighet tätorter

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

## 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**

Namnngivna cykelsatsningar på statligt vägnät bedömas samtliga ge positiv inverkan på ökad fysisk aktivitet i transportsystemet, ökad trafiksäkerhet, ökad jämställdhet och ökar medborgarnas generella tillgänglighet. Namnngivna 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 namnngivna objekten har betydande negativa effekter för natur – och kulturmiljö. Biologisk mångfald, vatten eller mark.

Potter för cykelåtgärder bedöms få samma positiva effekter som de namnngivna 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 pottornas geografiska påverkan är okänd.

#### 9.4. Statlig medfinansiering pottar bidrag

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

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

**Pottar 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 pottar 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 3-6. 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. Alla tre alternativen bedöms därför genomgående som bra och relativt likvärdiga avseende trafiksäkerhet.

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*.

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.

Värt att notera är att exploatering och fragmentering av produktiv jordbruksmark ger en negativ effekt inte bara utifrån det övergripande begreppet naturresurser, utan också utifrån ett beredskapsperspektiv.

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 landskap och kulturmiljö.

I *Nollalternativet* satsas stora medel på åtgärder som går i negativ riktning avseende landskap och kulturmiljö, biologisk mångfald och naturresurser. Ett stort vägobjekt (Förfart 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 de namngivna objekt som bedömts är alternativen *Tillgänglighet i tätorter* och *Nollalternativet* relativt likvärdiga och mer fördelaktiga utifrån aspekten "sammanhållen" jämfört med alternativet *Regional framkomlighet*. Noteras bör dock att *Tillgänglighet i tätorter* men framför allt *Regional framkomlighet* har stora potter som inte kunnat bedömas utifrån denna aspekt och beroende på var åtgärder genomförs kan dessa alternativ bli betydligt bättre än vad som här kan bedömas.

### 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 cyklist 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 vägojekt) 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 lika mycket 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 *Tillgänglighet tätorter* satsas mest på åtgärder som går i positiv riktning avseende jämställdhet och i detta alternativ 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 framkomlighet*. Noteras bör dock att det för *Regional framkomlighet* är fler åtgärder än i övriga alternativ som inte har bedömts avseende faktorn Sammanhållen samt tillgänglighet ur ett socioekonomiskt perspektiv, eftersom åtgärdernas placering i geografin vid bedömningstillfället inte är känd.

## 10.3. Sammanfattning av bedömningarna för planalternativen

I Tabell 10-1 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 tätorter* 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. I samtliga tre alternativ bidrar många åtgärder och potter till ökad trafiksäkerhet. I *Nollalternativet*, som har en mindre planram än då båda andra, satsas störst andel av medlen på stora vägåtgärder som bl a direkt syftar till att öka trafiksäkerheten och de bedöms därför som något bättre avseende denna aspekt. Men även de stora satsningarna i de andra alternativen på kollektivtrafiksåtgärder och trimningsåtgärder bör, om de utformas på rätt sätt, kunna leda till förbättrad trafiksäkerhet och de tre alternativen skulle då kunna bli relativt likvärdiga avseende denna aspekt.

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

| Fokusområde/aspekter               | Regional framkomlighet | Tillgänglighet tätorter |
|------------------------------------|------------------------|-------------------------|
| <b>Klimat:</b>                     |                        |                         |
| -Transporteffektivitet             | - -                    | -                       |
| -Energieffektivitet                | -                      | +                       |
| -Byggande, drift och underhåll     | 0                      | 0                       |
| <b>Hälsa:</b>                      |                        |                         |
| -Fysisk aktivitet                  | +                      | ++                      |
| -Buller                            | - -                    | -                       |
| -Luft                              | - -                    | -                       |
| -Trafiksäkerhet                    | (-)                    | (-)                     |
| <b>Landskap och naturresurser:</b> |                        |                         |
| -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 *Tillgänglighet tätorter* än i *Nollalternativet*. Mest positivt avseende jämställdhet är *Tillgänglighet tätorter*, därefter *Regional framkomlighet* och sämst bedöms *Nollalternativet* vara. Fokusområdet Sammanhållen region där fokus ligger på tillgänglighet mellan områden med olika socioekonomiska karaktär bedöms lika fördelaktigt i *Tillgänglighet tätorter* som i *Nollalternativet* medan *Regional framkomlighet* bedöms som sämre. På samma sätt bedöms Tillgänglighet, med fokus på hållbar tillgänglighet för områden med låg socioekonomi. Notera dock att som tidigare angivits innehåller alternativet *Tillgänglighet tätorter*, men framför allt *Regional framkomlighet*, stora potter som inte kunnat bedömas vare sig utifrån tillgänglighet mellan områden med olika socioekonomiska karaktär eller hållbar tillgänglighet för områden med låg socioekonomi. Beroende på var åtgärder genomförs kan dessa alternativ bli betydligt bättre än vad som bedöms här och *Tillgänglighet tätorter* skulle då kunna bli bättre än *Nollalternativet* och *Regional framkomlighet* ungefär lika bra som *Nollalternativet*.

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

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

## 11. Slutligt planförslag och dess effekter

### 11.1. Beskrivning av slutligt planförslag och uppdaterat nollalternativ

#### Motiv till slutligt planförslag

I kapitel 8 har en hållbarhetsbedömning presenterats för två olika planalternativ: Regional framkomlighet och Tillgänglighet tätorter. De båda alternativen utformades båda med utgångspunkt i hållbarhetsaspekterna, men med fokus på olika hållbarhetsaspekter. 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 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. Genom denna process kunde hållbarhetsaspekterna vara en del av underlaget i framtagandet av det slutliga planförslaget snarare än att hållbarhetsbedömningen speglar de val som gjort i framtagandet av planen. Region Sörmland har arbetat fram ett slutligt planförslag 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 regional utveckling. Även andra parametrar vägts in såsom planläge för olika projekt, genomförandeperspektiv, samlade effektbedömningar med uppdaterade kostnader, medfinansiering samt budget och ekonomi.

Det slutliga planalternativet är i sin uppbyggnad betydligt mer likt alternativet *Tillgänglighet tätorter* än *Regional framkomlighet* och är därmed bättre än *Regional framkomlighet* ur perspektiven klimatpåverkan, fysisk aktivitet och luft. I slutligt planförslag satsas ungefär lika stor andel medel på åtgärder som leder i positiv riktning för trafiksäkerheten som i *Tillgänglighet tätorter*. När det gäller Landskap och kulturmiljö och aspekterna inom detta område satsas det i slutligt planförslag ungefär lika stor andel medel som i både *Tillgänglighet tätorter* och *Regional framkomlighet* på åtgärder som går i negativ riktning.

Genom att slutligt planförslag är mer likt *Tillgänglighet tätorter* satsas också större andel medel på åtgärder som leder i positiv riktning avseende tillgänglighet mellan områden med olika socioekonomiska karaktär, jämställdhet och tillgänglighet ur ett socioekonomiskt

perspektiv jämfört med *Regional framkomlighet*. Men det innebär också att mindre andel medel i slutligt planförslag satsas på åtgärder som leder i positiv riktning för näringslivets tillgänglighet jämfört med i *Regional framkomlighet*.

### Åtgärder i slutligt planförslag

Åtgärderna i det slutliga planförslaget och kostnaderna för dem visas i Tabell 11-1.

Tabell 11-1 Åtgärder som ingår i slutligt planförslag.

| Typ                                                         | Åtgärd                                                                                                                                                                             | Budget (i tusentals kr) |
|-------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|
| Vägåtgärder-namn-givna objekt:                              | Östra infarten Nyköping                                                                                                                                                            | 9 748                   |
|                                                             | Väg 53 Genomfart Eskilstuna                                                                                                                                                        | 34 766                  |
|                                                             | Väg 55 Dunker-Björndammen                                                                                                                                                          | 14 097                  |
|                                                             | Väg 53 Infart Eskilstuna                                                                                                                                                           | 252 619                 |
|                                                             | Väg 55, Förbifart Flen                                                                                                                                                             | 310 000                 |
|                                                             | Väg 52 Kungsladugårdsleden                                                                                                                                                         | 45 000                  |
|                                                             | Väg 55 Knäppinge - Märsön                                                                                                                                                          | 45 000                  |
|                                                             | <b>Summa:</b>                                                                                                                                                                      | <b>711 230</b>          |
| Cykel statligt vägnät:                                      | Katrineholm-Baggetorp                                                                                                                                                              | 32 572                  |
|                                                             | Säkra GCM-passager                                                                                                                                                                 | 28 000                  |
|                                                             | Övrigt behov och brister                                                                                                                                                           | 32 000                  |
|                                                             | Fördyringspott                                                                                                                                                                     | 10 000                  |
|                                                             | <b>Summa:</b>                                                                                                                                                                      | <b>102 572</b>          |
| Kollektivtrafik:                                            | Satsning kollektivtrafik i regionala stråk och noder                                                                                                                               | 159 739                 |
|                                                             | Statlig medfinans kommunalt vägnät - kollektivtrafik                                                                                                                               | 139 959                 |
|                                                             | <b>Summa:</b>                                                                                                                                                                      | <b>299 698</b>          |
| Statlig medfinansiering till kommunalt vägnät:              | Östra Infarten, Nyköpings kommun                                                                                                                                                   | 15 000                  |
|                                                             | Nyängsbron, Trosa kommun                                                                                                                                                           | 25 000                  |
|                                                             | Trafiksäkerhet och miljöåtgärder                                                                                                                                                   | 70 500                  |
|                                                             | <b>Summa:</b>                                                                                                                                                                      | <b>110 500</b>          |
| 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. | <b>175 000</b>          |
| Statligt bidrag, Enskilda vägar                             |                                                                                                                                                                                    | <b>9 000</b>            |
| <b>Totalt</b>                                               |                                                                                                                                                                                    | <b>1 408 000</b>        |

### Åtgärder i uppdaterat nollalternativ

Vid remissen av hållbarhetsbedömningen inkom Trafikverket med synpunkt om att objektet Kungsladugårdsleden i nollalternativet borde utgöras av det mindre omfattande objekt som finns med i nuvarande plan och beskrevs i SEB från 2021 och inte av det utökade, betydligt dyrare objekt (med bland annat viltstängsel, faunapassager och viltutlopp) som beskrivits i senare SEB från 2025. Nollalternativet som den det slutliga förslaget till plan jämförs mot har därför justerats utifrån denna synpunkt. Kostnaden för objektet har satts till tidigare

avsatta medel i gällande plan på 98 Mkr, men uppräknat utifrån ökat priskostnadsindex mellan planomgångarna (d v s en kostnadsökning med 31 %).

I det uppdaterade nollalternativet som slutligt planförslag jämförs mot har också nya uppdaterade kostnadsberäkningar för två objekt tagits i beaktande och det gäller för Väg 53 Infart Eskilstuna och Väg 55 Dunker-Björndammen. Åtgärder som ingår i uppdaterat nollalternativ och kostnader för dem visas i Tabell 11-2.

*Tabell 11-2 Åtgärder som ingår i det uppdaterade nollalternativet (Beskriver de kostnader som belastar LTP. I flera objekt ingår kommunal medfinansiering.)*

| Typ                                 | Åtgärd                                                                       | Budget (i tusentals kr) |
|-------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------|-------------------------|
| Namngivna objekt - Vä-<br>gätgärder | Väg 55 infart Strängnäs                                                      | 16 000                  |
|                                     | Östra infaren Nyköpings kommun                                               | 11 000                  |
|                                     | Väg 55 förbifart Flen                                                        | 427 000                 |
|                                     | Väg 53 Infart Eskilstuna                                                     | 252 619                 |
|                                     | Väg 218 Vagnhärad-Trosa                                                      | 1 000                   |
|                                     | Kungsladugårdsleden                                                          | 128 000                 |
|                                     | Väg 53 genomfart Eskilstuna                                                  | 32 000                  |
|                                     | väg 55, Dunker-Björndammen                                                   | 14 097                  |
|                                     | <b>Summa:</b>                                                                | <b>881 716</b>          |
| 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 Johans-<br>sons Väg, Eskilstuna | 41 000                  |
|                                     | Väg 223/990, Viltstängsel, Strängnäs kommun                                  | 3 000                   |
|                                     | <b>Summa:</b>                                                                | <b>149 000</b>          |
| <b>Totalt</b>                       |                                                                              | <b>1 030 716</b>        |

## 11.2. Bedömning av konsekvenser av slutligt planförslag

En visualisering av hur det uppdaterade nollalternativet påverkar de relevanta målen finns i matrisen i bilaga 6 och motsvarande visualisering för slutligt planförslag visas i matrisen i bilaga 7. Nedan visas hur slutligt planförslag bedöms jämfört med det uppdaterade nollalternativet. Det görs senare i kapitel 11.8 också en bedömning av hur slutligt planförslag går i riktning avseende målen och för att få en helhetsbild bör även detta tas i beaktande.

## Betydande miljöpåverkan jämfört med uppdaterat nollalternativ

### 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 slutligt planförslag satsas mindre andel av medlen på riktigt stora vägobjekt utan i stället satsas större andel medel på fler och mindre vägprojekt/trimningsåtgärder och potter för kollektivtrafikåtgärder. I slutligt planförslag satsas därför mindre andel medel på åtgärder som går i negativ riktning avseende transporteffektivitet och något större andel medel på åtgärder som går i positiv riktning. När det gäller energieffektivisering, det vill säga emissioner av koldioxid per fordonskilometer, satsas i slutligt planförslag ungefär lika stor andel medel på åtgärder som går i negativ riktning som i nollalternativet men mindre andel medel på åtgärder som går i positiv riktning. Genom att slutligt planförslag har en större planram än nollalternativet satsas sammantaget mer pengar på byggnationer som leder till ökade koldioxidutsläpp både i byggskedet men också i drift och underhåll. Men per satsad krona går det inte att säga att det ena alternativet är bättre än det andra avseende emissioner i byggskede samt vid drift och underhåll.

### Hälsa

I slutligt planförslag satsas större andel medel på åtgärder som stimulerar fysisk aktivitet i transportsystemet men mindre andel medel på åtgärder som minskar bullerstörning och förbättrar luftkvalitet jämfört med nollalternativet. När det gäller trafiksäkerhet innehåller nollalternativet nästan enbart specifika åtgärder med uttalade trafiksäkerhetsförbättringar medan slutligt planförslag har stora potter för kollektivtrafik och också trimningsåtgärder där det varit svårare att direkt avgöra om trafiksäkerhetsvinster uppnås eller ej. Nollalternativet har därför bedömts som något bättre, men med val av rätt åtgärder inom pottorna kan också nästan alla åtgärder inom slutligt planförslag bidra till förbättrad trafiksäkerhet och alternativt skulle då kunna bli ungefär likvärdiga.

### Landskap och kulturmiljö

I nollalternativet satsas större andel medel på stora vägobjekt som har negativ inverkan på Landskap och naturresurser jämfört med i det slutligt planförslag. I slutligt planförslag satsas därmed mindre andel 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 slutligt planförslag jämfört mot nollalternativet. Liksom tidigare baseras bedömningarna på hur stora medel som avsätts till åtgärder som går

i positiv respektive negativ riktning mot målen. Noteras bör att bedömningen är gjord i förhållande till nollalternativet, vilket innebär att om nollalternativet är bra avseende en aspekt och slutligt planförslag också är bra blir skillnaden liten och bedömningen i kommande tabeller neutral, dvs ”0”.

I Tabell 11-3 sammanfattas bedömningen för slutligt planförslag jämfört med nollalternativet. Som framgår av tabellen bedöms slutligt planförslag som likvärdigt avseende klimatpåverkan vid byggande, drift och underhåll och bättre avseende transporteffektivitet men sämre avseende energieffektivitet. I slutligt planförslag satsas större andel medel på åtgärder som går i positiv riktning avseende fysisk aktivitet och alla de aspekter som ligger under landskap och naturresurser medan en större andel av budgeten i nollalternativet satsas på åtgärder som går i positiv riktning avseende buller, luft och trafiksäkerhet. Notera dock att när det gäller trafiksäkerhet beror det något sämre utfallet för det slutliga planförslaget på att potterna för kollektivtrafik och näringslivsutveckling inte säkert kunnat bedömas som att de kommer att gynna trafiksäkerheten. Men i princip vid alla nya åtgärder tas trafiksäkerhet i beaktande och viss förbättring bör därför uppnås även med dessa åtgärder. De flesta åtgärderna bidrar positivt till trafiksäkerheten, även de åtgärder som inte är rena trafiksäkerhetsåtgärder.

*Tabell 11-3 Sammanfattande jämförelse av slutligt planförslag jämfört mot det justerade nollalternativet avseende miljökonsekvenser.*

| <b>Fokusområde/aspekter</b>        | <b>Slutligt planförslag</b> |
|------------------------------------|-----------------------------|
| <b>Klimat:</b>                     |                             |
| -Transporteffektivitet             | +                           |
| -Energieffektivitet                | -                           |
| -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 bedömning av sociala konsekvenser

Förutsatt att åtgärder inom potter i slutligt planförslag väljs med omsorg bedöms att slutligt planförslag totalt sett innebär fler positiva effekter för social hållbarhet än nollalternativet och slutligt planalternativ bedöms totalt sett bidra i mer positiv riktning till de sociala nycklarna än nollalternativet.

Slutligt planförslag bedöms likvärdigt med nollalternativet avseende medborgarnas generella tillgänglighet. När det gäller tillgänglighet mellan områden med olika socioekonomisk karaktär samt ökad hållbar tillgänglighet i områden med låg socioekonomi är det en större

andel medel i nollalternativet som går till åtgärder som mer säkert bedöms kunna bidra i positiv riktning än i slutligt planförslag som innehåller större potter där åtgärderna inte kunnat bedömas avseende dessa aspekter. Slutligt planförslag bedöms i större utsträckning bidra positivt avseende tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättningar. Slutligt planförslag bedöms även bidra mer till jämställdhet. När det gäller näringslivets tillgänglighet satsas i slutligt planförslag mindre medel än i nollalternativet på åtgärder som bedöms gå i positiv riktning, se Tabell 11-4.

Tabell 11-4 Sammanfattande jämförelse av slutligt planförslag jämfört mot nollalternativet avseende sociala konsekvenser.

| Perspektiv                                                             | Slutligt planförslag |
|------------------------------------------------------------------------|----------------------|
| <b>Sammanhållen:</b>                                                   |                      |
| - Tillgänglighet mellan områden med olika socioekonomisk 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)                               |                      |

## Sammanfattande slutsatser

Sammanfattningsvis är skillnaderna i effekter mellan planförslaget och nollalternativet genomgående relativt små. Slutligt planförslag bidrar i mer positiv riktning för klimatet avseende transporteffektivitet medan nollalternativet bidrar mer positivt avseende energieffektivitet. Avseende klimatpåverkan under byggnation, drift och underhåll bedöms alternativen som ungefär likvärdiga. Bedömningarna för slutligt planförslag är över lag något bättre än nollalternativet vad gäller bidragen till landskap och naturmiljö, fysisk aktivitet, jämställdhet, tillgänglighet för barn, äldre och personer med funktionsnedsättningar. I nollalternativet satsas i stället större andel medel på åtgärder som leder i positiv riktning avseende buller, luftkvalitet och näringslivets transporter. När det gäller trafiksäkerhet, tillgänglighet mellan områden med olika socioekonomisk karaktär samt ökad hållbar tillgänglighet i områden med låg socioekonomi går effekterna av de stora pottorna inom kollektiv och trimningsåtgärder i slutligt planförslag inte att bedöma och rättvisande jämförelser är därför svåra att göra. Om åtgärderna inom pottorna väljs med omsorg kan slutligt planförslag bli ungefär lika bra som nollalternativet avseende dessa aspekter, annars sämre.

### 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 genare vägar, kan dock i vissa fall, som Kungsladugårdsleden, minska körsträckan och därmed emissionerna av koldioxid per resa.
- ▶ 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, äldre perspektiv 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 pottarna i planförslaget är stora är effekterna av planen till stor del beroende av vilka åtgärder inom pottarna som prioriteras. Åtgärder som genomförs inom ramen för de olika pottarna 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 färdsätt 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 fänga 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 grupper 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 pottorna.
- ▶ 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 barriärefakter 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 grupper 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 vägobjekt. 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 mobilitetsförsättningarna och livsvillkoren i regionen.

Även hälsoeffekter av infrastruktursatsningar 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.

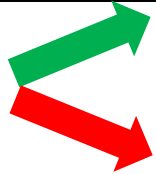
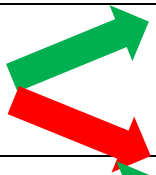
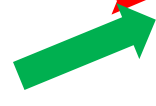
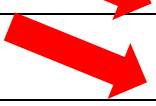
### **11.8. Bedömning av måluppfyllelse**

I detta kapitel redogörs för vilken riktning som slutligt planförslag leder till avseende nationella miljö kvalitetsmål samt avseende etappmål för trafiksäkerhet och klimat. Riktningen illustreras med gröna pilar för positiv riktning, röda pilar för negativ riktning och gula pilar för neutral riktning. Notera att pilarna inte anger en absolut storleksordning utan bara pekat ut om positiv eller negativ riktning.

#### **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 har inte varit möjlig att göra utifrån de underlag som funnits tillgängliga. För Frisk luft och bara naturlig förurning 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 11-5.

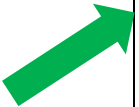
Tabell 11-5. Bedömning av i vilken riktning som slutligt planförslag 2026–2037 går mot avseende de nationella miljö kvalitetsmål som är relevanta för miljöbedömningen.

| 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 genom att de bidrar till minskad transporteffektivitet. 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.<br><br>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

Slutligt planförslag går i positiv riktning avseende etappmålet inom trafiksäkerhet avseende antal omkomna och svårt skadade i trafiken, se Tabell 11-6.

Tabell 11-6. Bedömning av i vilken riktning som slutligt 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

Slutligt planförslag går i både positiv och negativ riktning avseende etappmålet inom klimat, se Tabell 11-7.

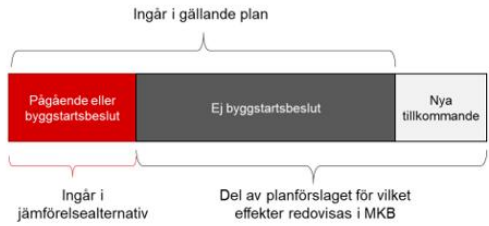
Tabell 11-7. Bedömning av i vilken riktning som slutligt planförslag 2026–2037 går mot avseende etappmålet inom klimat.

| 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 näringslivssatsningar. 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 | <b>Mål:</b> Den regionala klimat och energistrategin syns inte i avsnittet om regionala mål                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | Detta har lagts till under de regionala målen.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
| Länsstyrelsen Södermanlands län | <b>Fokusområde Klimat:</b> 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 koldioxidkvivalenter. 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.<br><br>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 rikttningsförändring, 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 Energieffektivisering respektive Transporteffektivisering där Energieffektivisering är <u>inom</u> ett färdssätt och Transporteffektivisering <u>mellan</u> 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 ta men som planen inte råder över var man hamnar, men vad planen kan medföra.                                         | 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.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |

|                                 |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|---------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 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 effektbeföringsskeden 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 effektbeföringsskeden 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 mikropålast.                                                                          | Vatten delas upp i två kategorier, både vattenförsörjning och ekologi. De hänger ofta ihop och studeras här sammanlagt.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| 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 effektbeföringsskeden grund då det där framgår om det är kompensationsåtgärder inplanerade eller ej. När man bygger ut 2+1-väg finns det ett 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 effektbeföringsskeden.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Länsstyrelsen                   | <u>Övrigt:</u> Rapporten måste vara läslig för alla, även allmänheten.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Detta är en viktig aspekt som tagits i beaktande.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |

|                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
|-------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Södermanlands län |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |
| Trafikverket      | <b>Fokusområde Hälsa:</b> 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      | <b>Jämförelseår:</b> 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><b>Nollalternativ:</b> 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 som 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 grupper samt att effekter för det samiska folket belyses tillsammans med effekter för rennäring                                                                                                                                                                                                                                                            | Effekter för rennäringen är inte relevant för MKB för länsplan i Södermanlands län.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |

|                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |
|---------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 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>Ävsaknad 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>Ävsaknad 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 miljökvalitetsmål 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.<br><br>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                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     | 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                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |

|                     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |
|---------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|                     | utvärdera hur planen leder till en minskning av klimatpåverkande utsläpp                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          | 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 färd sätt. 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 "Andelar 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 Länstransportplan finns ett värde av att se effekterna av de båda planerna tillsammans. Nyköpings kommun vill trycka på att bedöma länstransportplanens 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: Remissammanställning av samråd

| Remissinstans                   | Synpunkt                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Kommentar / bemötande                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|---------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Länsstyrelsen Södermanlands län | Länsstyrelsen anser att det av planen och hållbarhetsbedömningen skulle kunna framgå tydligare i vilken grad förslaget bidrar till en omställning av transportsystemet i Södermanland, på ett sätt som ligger i linje med beslutade nationella klimat- och miljömål.                                            | <p>Vi har gjort en bedömning av huruvida planen bidrar till eller motverkar en positiv utveckling, eller att nå uppsatta mål. Att göra tydligare kvantifieringar än så i förhållande till målen är svårt att göra.</p> <p>I inledningen av kapitel 11.8 <i>Bedömning av måluppfyllelse</i> har förtydliganden gjorts av hur tabellerna i kapitlet ska tolkas.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
|                                 | Av särskilt intresse vore en tydligare redogörelse för avvägningar kopplade till klimatpåverkan för slutligt planalternativ i jämförelse med de bortvalda alternativen.                                                                                                                                         | <p>Kapitel 11.1 har kompletterats med redovisning av skillnader i bedömningar mellan slutligt planalternativ och de bortvalda alternativen och förtydligat att samtliga alternativ har utgått från hållbarhetsaspekter.</p> <p>Genom processen med framtagandet av det slutgiltiga förslaget till länsplan har inget av de två alternativen valts bort. De har vägts mot varandra och båda alternativen har byggt upp det slutgiltiga planförslaget. Aspekter ur hållbarhetsbedömningen har vägts tillsammans med den regionala utvecklingsstrategin, planeringsram och politiska inriktningar. Med anledning av att de båda framtagna alternativen hade goda förutsättningar ur ett hållbarhetsperspektiv har dessa fått en större roll i framtagandet av det slutgiltiga planförslaget.</p> |
|                                 | Med tanke på de sociala utmaningar som präglar Södermanland är det angeläget att i möjligaste mån lyfta och ta hänsyn till konsekvenser för social hållbarhet i planering av länets infrastruktur. Även på det här området finns förbättringspotential vad gäller tydlighet kring avvägningar och prioritering. | <p>Kapitel 11.1 har kompletterats med en övergripande beskrivning av hur avvägningar mellan olika hållbarhetsaspekter gjordes och andra avvägningar.</p> <p>Sociala aspekter har tillsammans med de andra aspekterna i hållbarhetsbedömningen vägts tillsammans med den regionala utvecklingsstrategin, planeringsramen och politiska inriktningar.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |
|                                 | Länsstyrelsen vill också lyfta att länsplanens kris- och beredskapsperspektiv bör stärkas,                                                                                                                                                                                                                      | Länstransportplanen har tagits fram enligt förordningen (1997:263) om                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |

|  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |
|--|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <p>att vi skulle önska utförligare resonemang kring klimatanpassning och redundans för transportinfrastrukturen samt ett större fokus på järnvägsinfrastrukturen.</p>                                                                                                                                                                                                                    | <p>länsplaner. I länsplaner hanteras investeringar av regionala vägar, potter för medfinansiering till kommuner och kollektivtrafik samt möjlighet till medfinansiering av objekt i nationell plan. Länsplanen saknar rådighet över investeringar i järnvägsnätet och underhåll av både väg och järnväg. Kris- och beredskapsperspektivet beaktas i länsplanens mål "bidra till ökad trafiksäkerhet, robusthet och bibehållen funktionalitet i transportsystemet". Från remissversionen har ett stycke om Region Sörmlands roll kopplat till klimatanpassningar lagts till.</p>                                                                                                                         |
|  | <p>Det är i ljuset av de rådande klimatpolitiska målen noterbart att planförslaget, enligt vad som framgår av tabell 2, inte bidrar med någon nämnvärd förbättring vad gäller klimatpåverkan jämfört med nollalternativet. Bakgrunden till att planförslaget, trots redovisade goda klimatambitioner, inte når längre än så skulle vinna på en fördjupad beskrivning.</p>                | <p>I kapitel 11.2. <i>Bedömning av konsekvenser av slutligt planförslag</i> har förtydligats att bedömningen är i förhållande till nollalternativet, d v s om både nollalternativet och planförslaget är bra blir skillnaden liten.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|  | <p>Av planförslag och hållbarhetsbedömningen kan utläsas att målkonflikter har identifierats och att skador på miljö och hälsa kommer att uppstå som en följd av föreslagna åtgärder. Det framgår dock inte närmare varken i förslaget eller hållbarhetsbedömningen hur identifierade miljöaspekter konkret fått påverka planeringen och utformningen av det slutliga planförslaget.</p> | <p>Genom processen där två alternativa planförslag studerades ur hållbarhets-synpunkt kunde det fortsatta arbetet beakta hållbarhetsaspekterna i framtagandet av remissförslaget och det slutgiltiga förslaget. Alternativen speglade olika strategiska inriktningar och fokus på olika satsningar. De speglade också olika aspekter av Sörmlands strukturbild. Metodiken är ett sätt att på ett tidigt stadium koppla ihop mål, strategier och åtgärdsplanering. De olika inriktningarna påverkar konsekvensbedömningen utifrån nationella och regionala mål. Underlaget användes sedan i dialogprocessen för strategiska inriktningsdiskussioner för länstransportplanen och olika målkonflikter.</p> |
|  | <p>Hållbarhetsbedömningens illustration av i vilken mån planförslaget bidrar till de nationella miljö kvalitetsmålen (tabell 11-4) kan tolkas som att förslaget i lika mån (likstora pilar) bidrar positivt som negativt till målet begränsad klimatpåverkan. Av texten framgår däremot att de namnsatta objekten i störst mån bidrar negativt till målet.</p>                           | <p>Pilarna visar inte storleken utan bara riktningen. Förtydligande kring detta har lagts in i texten före tabellen.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                |

|  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|--|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <p>I hållbarhetsbedömningen anges "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." Resonemanget skulle vinna på om det i planförslaget redovisades en skattad storleksordning för hur förslaget beräknas bidra till ökad biltrafik jämfört med hur det bidrar till övergång till andra färdssätt.</p>                                                                                  | <p>Utifrån de underlag som funnits tillgängliga har det inte varit möjligt att göra en sådan skattning.</p>                                                                                                                                                                                               |
|  | <p>Det kan i såväl plandokument som hållbarhetsbedömning förtydligas att en åtgärd som innebär att biltrafik leds om utanför tätorter, exempelvis förbifart Flen, kan ge möjligheter att skapa en långsiktigt hållbar och hälsosammare stadsutveckling.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                   | <p>Det framgår av bedömningsmatriserna när luftkvalitet och buller påverkas positivt av sådana åtgärder, som t ex förbifart Flen. Detta beskrivs också i kapitel 10.1 Betydande miljöpåverkan av alternativ under Hälsa.</p>                                                                              |
|  | <p>I hållbarhetsbedömningen under rubriken 10 bedömning av alternativ, betydande miljöpåverkan, landskap och kulturmiljö finns det ur beredskapsperspektiv skäl att förtydliga att intrång i produktiv jordbruksmark ingår i det övergripande begreppet naturresurser.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                    | <p>Beskrivningen under kapitel 10 har kompletterats med sådant förtydligande om beredskapsperspektiv.</p>                                                                                                                                                                                                 |
|  | <p>I (tabell 11-4) illustreras målet god bebyggd miljö med lika stora pilar. Detta förklaras med att planen medför positiv hälsopåverkan, men negativ påverkan på landskap och naturresurser, däribland intrång i produktiv jordbruksmark. Det framgår dock inte om graden av påverkan i respektive riktning bedöms som lika betydelsefulla.</p>                                                                                                                                                                                              | <p>Texten till tabellen har kompletterats så att det betonas att pilarna inte anger en absolut storleksordning utan bara pekat ut om positiv eller negativ riktning.</p>                                                                                                                                  |
|  | <p>I Tabell 2: Sammanfattande jämförelse av planförslaget mot nollalternativet avseende miljökonsekvenser (sid 28) konstateras att det i planalternativet avsätts mindre medel till åtgärder för ökad trafiksäkerhet än i nollalternativet. Eftersom insatser som förbättrar trafiksäkerheten är en av de prioriteringar som lyfts fram i regeringens direktiv för planarbetet och eftersom trafiksäkerheten påpekas vara bristande i flera av länets vägstråk, skulle länsplanen stärkas av att detta förklaras och motiveras tydligare.</p> | <p>När det gäller trafiksäkerhet har texterna i hållbarhetsbedömningen och beskrivning av effekter mellan olika alternativ justerats så att det framgår att de flesta åtgärderna bidrar positivt till trafiksäkerheten, även de åtgärder som inte är rena trafiksäkerhetsåtgärder</p>                     |
|  | <p>I hållbarhetsbedömningens bedömning av sociala konsekvenser ur ett jämställdhetsperspektiv, framgår att ambitionen initialt var att utifrån kartor med kvinnodominerade arbetsplatser bedöma huruvida åtgärderna bidrar till förbättrad tillgänglighet till arbetsplatser, men att det tillgängliga underlaget varit bristfälligt. Länsstyrelsen skulle gärna se</p>                                                                                                                                                                       | <p>Den data som funnits tillgänglig avseende kvinno- eller mansdominerad arbetsmarknad finns på DeSo-områdesnivå. I inledningen av arbetet gjordes en bedömning av att denna data inte är tillräcklig som underlag för att kunna göra en rättvisande bedömning av åtgärders påverkan på jämställdhet.</p> |

|              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|--------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|              | <p>ytterligare ansatser att ta fram en sådan analys, en möjlighet skulle kunna vara att delar av de medel som finns avsatta till utredningar används. Ett underlag som tydligare pekar ut möjliga insatser som stödjer tillgängligheten till länets arbetsmarknad i allmänhet, och kvinnodominerade arbetsplatser i synnerhet, har potentiellt tydlig positiv inverkan på länets sociala och ekonomiska utveckling.</p> | <p>DeSo-områdena är i många fall, framför allt utanför större tätorter, relativt stora. Det går därför inte att säga om en kollektivtrafikåtgärd på landsbygd faktiskt skapar förbättringar för de som arbetar på en (mansdominerade eller kvinnodominerad) arbetsplats i området utan mer kunskap om arbetsplatsens exakta lokalisering.</p> <p>Detta är en fråga som är viktigt att ta med sig i genomförandet av planen och det fortsatta arbetet med utvecklingen av infrastrukturen i Sörmland. Det är dock inte längre möjligt att avsätta medel för utredningar i länstransportplanen utan Region Sörmland kan enbart prioritera utredningar som sedan finansieras av förvaltningsanslaget. Inriktningen för utredningar i länsplanen är på att få fram genomförbara åtgärder som hanterar en brist i systemet. Region Sörmland ser gärna ett fortsatt samarbete med Länsstyrelsen i denna fråga och kommer att beakta aspekten i det fortsatta arbetet.</p> |
|              | <p>Naturvårdsverket anger med hänvisning till IVL Svenska Miljöinstitutets kartläggning av källor till mikroplast att vägtrafiken är den största källan till utsläpp av mikroplast i Sverige. Det framgår inte tydligt av hållbarhetsbedömningen om och var denna miljö- och hälsoaspekt har vägts in i bedömningen av planförslaget.</p>                                                                               | <p>Mikroplatser i transportsystemet kommer i första hand från däck. Då planen syftar till att underlätta miljömässigt fördelaktiga transporter, och därmed bidra till minskad biltrafik, bedöms inte planen påverka emissionerna av mikroplatser i sådan omfattning att de kan anses betydande.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|              | <p>Hållbarhetsbedömningens sammanfattande bedömningsmatrix (bilaga 5) är svår att tyda. Förutom att texten till vissa delar är dold, är det oklart om kolumnbredden är tänkt att vara relativ till summan eller är tänkt att ha någon annan innebörd. Summan per kolumn avspeglar heller inte motsvarande totalsumma i åtgärdsplanen under rubrik Åtgärdsplanens innehåll och fördelning, i länsplanen.</p>             | <p>Jo, kolumnbredden i bedömningsmatrixerna är i förhållande till budget och kolumnbredderna. Vissa justeringar i rubrikerna i matrixerna har gjorts för att underlätta läsningen.</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                              |
| Trafikverket | <p>Trivector har använt en princip om att nollalternativet innebär "att gällande plan genomförs". Detta kan i vissa fall vara en rimlig utgångspunkt men den håller tyvärr inte i det här fallet. Anledningen är att förutsättningarna förändrats för det namngivna objektet Väg 52 Kungsladugårdsleden mellan 2022 och 2025.</p>                                                                                       | <p>Både nollalternativet och slutligt planförslag har justerats utifrån Trafikverkets synpunkter:</p> <p>Bussdepån i Nyköping har tagits bort ur planen.</p> <p>Kostnaden för Kungsladugårdsleden har justerats ned i nollalternativet utifrån</p>                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |

|  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |                                                                                                                                                                                                                                                                                                           |
|--|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  | <p>Trafikverket rekommenderar att hållbarhetsbedömningen revideras med anledning av att både nollalternativ och planalternativ behöver uppdateras. Dels utifrån att medel för utredning inte ska inrymmas i planen, dels för att bussdepå i Nyköping inte kan beviljas statlig medfinansiering, enligt förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till regionala kollektivtrafikanläggningar med mera.</p> | <p>den finansiering som fanns i gällande plan för objektet på 98 Mkr men med kostnadsuppräknning på 31 % för prisjustering mellan planperioderna, d v s till en kostnad på 128 Mkr.</p>                                                                                                                   |
|  | <p>Utöver detta hade tabellerna som redovisar jämförelse av planförslaget och nollalternativet gynnats av att redovisa positiv eller negativ påverkan på respektive mål. Att planförslaget är bättre eller sämre än nollalternativet spelar mindre roll än den faktiska påverkan på de olika målen.</p>                                                                                                          | <p>Det görs i kapitel 11.8 en bedömning av hur slutligt planförslag går i riktning avseende målen. Texten i rapporten har justerats så att det blir tydligt att man bör läsa både detta kapitel och tabellerna som jämfört det slutliga planförslaget mot nollalternativet för att få en helhetsbild.</p> |

|                            |                                                                 | Väggårder, namngivna objekt | Cykelsatsningar på statligt vägnät | Kollektivtrafiksåtgärder                                              | Statlig medfinansiering av potter bidrag     | Trafikförhållanden, trängningsåtgärder, näringslivssatsning regional vägnät | Pågående namngivna objekt                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        | Ovrigt |
|----------------------------|-----------------------------------------------------------------|-----------------------------|------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|
| Fokusområde                | Hälbarhetsaspekt                                                | Väg 53 infart Eskilstuna    | Väg 55 Knappe-Månson               | Säkra GCM-passager<br>Övriga behov och berörda<br>Karlshamn-Baggetorp | Satsningar kollektivtrafik i regionala stråk | Ny bussdepå i Nyköping                                                      | Ostra infarten kommunalt<br>Statlig medfinansiering kommunalt vägnät - kollektivtrafiksåtgärder<br>Statlig medfinansiering Nykøping<br>Trängningsåtgärder för jämn hastighet 80 km/h väg 53, trängningsåtgärder för jämn hastighet väg 52<br>Västertiden<br>Ostra infarten i Nyköping<br>Väg 53 Kongslundavägen, västra infarten, Nyköpings<br>Väg 53 Genodant Eskilstuna, trafikskiljare & Cirkulationsplan<br>Väg 55 Dunker-Björnsdalen<br>Åre utgångspunkt och strategiska<br>Statliga bidragsmedfinansiering<br>Satsningar medfinansiering Trafiksäkerhet och miljösåtgärder |        |
| Sammanfattning             | 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             | 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.        |                             |                                    |                                                                       |                                              |                                                                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |        |
| Landskap och naturresurser | Vatten                                                          |                             |                                    |                                                                       |                                              |                                                                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |        |
| Landskap och naturresurser | Naturresurser                                                   |                             |                                    |                                                                       |                                              |                                                                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |        |
| Landskap och naturresurser | Landskap och kulturmiljö                                        |                             |                                    |                                                                       |                                              |                                                                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |        |
| Landskap och naturresurser | Biologisk mångfald                                              |                             |                                    |                                                                       |                                              |                                                                             |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  |        |

[illegible]

|                           |                                                                 | Välgätgärder, namngivna objekt |                        |                        | Cykelsatsningar på statligt vägnät |                          |                       | Kollektivtrafiksatsningar                    | Statlig med finansiering potter bidrag |                                                            |                                    | Trafiksäkerhet, trimmningsätgärder, näringslivssatsning regional vägnät                 | Pågående namngivna                                                                                                                                                                 | Ovrigt |
|---------------------------|-----------------------------------------------------------------|--------------------------------|------------------------|------------------------|------------------------------------|--------------------------|-----------------------|----------------------------------------------|----------------------------------------|------------------------------------------------------------|------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|
| Fokusområde               | Hållbarhetsaspekt                                               | Väg 53 Inart Eskilstuna        | Väg 52 Skavsta Sigömta | Väg 55 Knäppinge-Mårön | Säkra GCM-passager                 | Övriga behov och brister | Katrineholm-Baggatorp | Satsningar kollektivtrafik i regionala stråk | Ostra länaren kommunalt                | Statlig medfinans kommunalt vägnät - kollektivtrafikgärder | Statlig medfinans kommunalt vägnät | Trimningsätgärder för jämn hastighet 80 km/h väg 53, trimning för jämn hastighet väg 52 | Ostra länaren Närke-Vägnät, Väg 53 Genomfart Eskilstuna, Trafiksäkerhet & Cirkulationen, Väg 55 Bunker-Börnsdamm, AVS-längskaftiga och strategiska Statliga bidrag medfinansiering | Ovrigt |
|                           |                                                                 |                                |                        |                        |                                    |                          |                       |                                              |                                        |                                                            |                                    |                                                                                         |                                                                                                                                                                                    |        |
| 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 / Hälsosfrämjande   | Fysisk aktivitet i transportsystemet                            |                                |                        |                        |                                    |                          |                       |                                              |                                        |                                                            |                                    |                                                                                         |                                                                                                                                                                                    |        |
| Hälsa / Hälsosfrämjande   | Buller                                                          |                                |                        |                        |                                    |                          |                       |                                              |                                        |                                                            |                                    |                                                                                         |                                                                                                                                                                                    |        |
| Hälsa / Hälsosfrämjande   | Luft                                                            |                                |                        |                        |                                    |                          |                       |                                              |                                        |                                                            |                                    |                                                                                         |                                                                                                                                                                                    |        |
| Hälsa / Hälsosfrämjande   | 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                                              |                                |                        |                        |                                    |                          |                       |                                              |                                        |                                                            |                                    |                                                                                         |                                                                                                                                                                                    |        |

## Bilaga 6 Bedömningsmatrix Uppdaterat nollalternativ

|                            |                                                                 |                                                        | Pågående namngivna objekt |                          |                     |                                                                                                                                                                                      |                                      |                                                                | Potter nollalternativ |  |
|----------------------------|-----------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|---------------------------|--------------------------|---------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------|----------------------------------------------------------------|-----------------------|--|
| Fokusområde                | Hållbarhetsaspekt                                               | Väg 55 inrt Strängnäs<br>Östra infarten Nyköpings kom. | Väg 55 förbifart Flen     | Väg 53 Infart Eskilstuna | Kungsladugårdsleden | Väg 53 Genomfart Eskilstuna,<br>Trafik- & Cyklastväg<br>Väg 55, Dunker-Bönnarhemmen<br>Genomfart Bullersteds/Läsastr.<br>Salva och Hålsjögränd i Leksand<br>REHNSBÄCK Östra infarten | Kollektivtrafik<br>paket<br>Sörmland | v230,<br>Cirkulation<br>nsplats<br>skistred<br>n<br>Eskilstuna |                       |  |
| 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 persp.                 |                                                        |                           |                          |                     |                                                                                                                                                                                      |                                      |                                                                |                       |  |
| 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.        |                                                        |                           |                          |                     |                                                                                                                                                                                      |                                      |                                                                |                       |  |
| Landskap och naturresurser | Vatten                                                          |                                                        |                           |                          |                     |                                                                                                                                                                                      |                                      |                                                                |                       |  |
| Landskap och naturresurser | Naturresurser                                                   |                                                        |                           |                          |                     |                                                                                                                                                                                      |                                      |                                                                |                       |  |
| Landskap och naturresurser | Landskap och kulturmiljö                                        |                                                        |                           |                          |                     |                                                                                                                                                                                      |                                      |                                                                |                       |  |
| Landskap och naturresurser | Biologisk mångfald                                              |                                                        |                           |                          |                     |                                                                                                                                                                                      |                                      |                                                                |                       |  |

|                            |                                                                 | Vägartärder, namngivna objekt | Cykelsatsningar på statligt vägnät | Kollektivtrafiksatsningar                                               | Statlig med finansiering potter bidrag       | Trafiksäkerhet, trimmingsåtgärder, näringslivssatsning regional vägnät                                                                                                                                                                                                                   | Pågående namngivna objekt                                                                                                                                                                                                        |
|----------------------------|-----------------------------------------------------------------|-------------------------------|------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Fokusrörde                 | Hållbarhetsaspekt                                               | Väg53 Infrant Eskilstuna      | Väg55 Knäppinge-Märsön             | Säkra GCM-passager<br>Övriga behov och brister<br>Katrineholm-Baggetorp | Satsningar kollektivtrafik i regionala stråk | Östra infranten (komm. vägnät)<br><br>Statlig medfinans kommunalt vägnät - kollektivtrafikgärder<br><br>Statlig medfinans Nyängsbron<br><br>Trimningsåtgärder för jämn hastighet 80 km/h väg 53, trimming för jämn hastighet väg 52<br><br>Västerleden<br><br>Östra infranten.Näkoms.com | Väg55 förbifart Flen<br><br>Kungsladugårdsleden<br><br>Väg53 Genomfart Eskilstuna, Trafiksäk. & Cirkulationspl.<br><br>Väg 55, Dunker-Björndammen Enskilda vägar<br><br>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             | 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.        |                               |                                    |                                                                         |                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                  |
| Landskap och naturresurser | Vatten                                                          |                               |                                    |                                                                         |                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                  |
| Landskap och naturresurser | Naturresurser                                                   |                               |                                    |                                                                         |                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                  |
| Landskap och naturresurser | Landskap och kulturmiljö                                        |                               |                                    |                                                                         |                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                  |
| Landskap och naturresurser | Biologisk mångfald                                              |                               |                                    |                                                                         |                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                  |