



Datum
2013-06-03

Beteckning
342-16137-2013

Länets kommuner samt berörda
myndigheter och organisationer

Remiss av Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2014-2025

Länsstyrelsen har regeringens uppdrag att ta fram ny länsplan för transportinfrastruktur för perioden 2014-2025 med tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. Länsstyrelsen inbjuder härmed länets kommuner, den regionala kollektivtrafikmyndigheten samt berörda myndigheter och organisationer att svara på Länsstyrelsens remiss i ärendet.

Slutligt förslag till länsplan kommer att överlämnas till regeringen 16 december som därefter beslutar om definitiva ekonomiska ramar för länsplanen under våren 2014. Därefter kommer Länsstyrelsen att fastställa den nya länsplanen för åren 2014-2025.

Parallellt med arbetet med länsplanen har Trafikverket haft ett uppdrag att ta fram nytt förslag på Nationell transportplan. Denna remitteras från Trafikverket under perioden 13 juni till 1 oktober. Länsplanen och den nationella planen visar sammantaget statens investeringar i infrastruktur i länet under perioden 2014-2025.

I remissvaren önskar Länsstyrelsen att remissinstanserna anger den procentuella könsfördelningen i beredningen och beslutsfattandet av remissyttrandena.

Svar

Skicka Ert svar till samhallsplanering.stockholm@lansstyrelsen.se senast 4 oktober 2013. Ange "Remiss länsplan 2014-2025, dnr 342-16137-2013" i ämnesraden.

Eventuella frågor besvaras av trafikdirektör Robert Örtegren per mejl på robert.ortegren@lansstyrelsen.se eller per telefon på 08-785 51 98.

Med vänlig hälsning

Chris Heister
Landshövding



Bilaga till
rapport 2013:xx



Länsstyrelsen
Stockholm

Miljökonsekvensbeskrivning

gällande förslag till Länsplan för regional
transportinfrastruktur i Stockholms län 2014–2025

Bilaga till
rapport 2013:xx



Länsstyrelsen
Stockholm

Miljökonsekvensbeskrivning

gällande förslag till Länsplan för regional
transportinfrastruktur i Stockholms län 2014–2025

Foto omslag: Vahid Fararos

Utgivningsår: 2013

ISBN: 978-91-7281-560-5

Du hittar rapporten på vår webbplats www.lansstyrelsen.se/stockholm

Förord

Denna miljökonsekvensbeskrivning (MKB) tillhör förslaget till länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2014-2025. MKB:n dokumenterar resultatet av den miljöbedömning som genomförts integrerat med planprocessen. I MKB:n analyseras den betydande miljöpåverkan som planens genomförande väntas medföra, strategiska val och alternativa inriktningar beskrivs. I den mån som det är möjligt i detta planeringsskede lämnas också förslag till åtgärder för att förebygga, hindra eller motverka betydande negativ miljöpåverkan av planens genomförande samt för att förstärka planens positiva miljöpåverkan.

Länsplanens MKB är framtagen under våren 2013 och speglar det remitterade förslaget till länsplan. MKB:n kommer att uppdateras efter remissperioden och då även komma att innefatta åtgärder i Nationell plan.

Ansvarig projektledare vid Länsstyrelsen i Stockholm har varit Emma Ström.

Som stöd i framtagandet av miljökonsekvensbeskrivningen har Sweco Environment anlitats och uppdragsledare har varit Lova André Nilsson.

Innehållsförteckning

Förord	1
Läsanvisning	4
Icke-teknisk sammanfattning	5
Inledning	7
Bakgrund och syfte med miljöbedömningen	7
Regler och riktlinjer för miljöbedömningen	8
Länsplanen och dess sammanhang	8
Avgränsningar	10
Bedömningsgrunder	11
Relevanta mål för miljöbedömningen	11
Miljökvalitetsmål	12
Miljökvalitetsnormer	12
Transportpolitiska mål	12
Regionala strategier	13
Målkonflikter	13
Nuläge och prognos	15
Klimat	15
Hälsa	16
Landskap	16
Prognos	17
Alternativa inriktningar och strategiska val	19
Nollalternativ	19
Planförslag	19
Samråd	19
Nollalternativ jämfört nytt planförslag	20
Planens miljökonsekvenser	21
Samlad konsekvensbedömning	22
Indirekta eller kumulativa effekter	24
Slutsatser	25
Uppföljning av planens miljöpåverkan	26
Bilagor	28
Bilaga 1 Källor	28
Bilaga 2 Transportpolitiska mål	30
Bilaga 3 Fyrstegsprincipen	32
Bilaga 4 Sammanfattning av kommentarer från samrådsprocessen	33

Bilaga 5 Underlag till urval av åtgärder för planen – förenklade miljöbedömningar för namnsatta åtgärder och åtgärdsgrupper.....	35
Objekt i gällande plan (Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2010-2021)	36
Tillkommande objekt och åtgärdspaket	42
Åtgärdspaket.....	42
Namngivna spåråtgärder.....	44
Namngivna åtgärder för cykel	45
Åtgärder inom vägnätet.....	46
Åtgärdsförslag som valts bort.....	48

Läsanvisning

Denna MKB gäller länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2014-2025. MKB:n är en bilaga till länsplanen, och en sammanfattning av MKB:n finns med som ett kapitel i plandokumentet. För en mer utförlig beskrivning av den föreslagna länsplanens innehåll hänvisas till själva plandokumentet.

De första avsnitten i MKB:n beskriver formella krav, avgränsningar och bedömningsgrunder som MKB:n bygger på. Planens miljökonsekvenser och en samlad miljöbedömning av planen presenteras i kapitlet Planens miljökonsekvenser. Förslag till hur länsplanen kan följas upp presenteras i avsnittet Uppföljning.

Referenser och kontaktpersoner som använts under arbetet redovisas i bilaga 1. En mer detaljerad beskrivning av de transportpolitiska målen redovisas i bilaga 2 och Trafikverkets fyrstegsprincip beskrivs i bilaga 3. I bilaga 4 finns en sammanfattning av yttranden som inkommit under samrådsprocessen. Slutligen finns förenklade miljöbedömningar redovisade i bilaga 5.

Icke-teknisk sammanfattning

Miljöbedömning av länsplanen

Miljöbedömningsprocessen har ingått som en integrerad del i arbetet med att ta fram en ny länsplan. Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) avser att beskriva hur länsplanen påverkar miljön och hur hänsyn tagits till miljöaspekter i arbetet med länsplanen. MKB:n presenteras tillsammans med förslaget till länsplan och fungerar som ett kompletterande beslutsunderlag.

Miljöbedömningen av länsplanen fokuserar på områdena klimat, hälsa och landskap. En viktig guide i arbetet har varit Trafikverkets *Metod för miljöbedömning av planer och program inom transportsystemet*.

MKB:n innehåller även en beskrivning av miljöförhållandena och miljöns sannolika utveckling om planen inte genomförs (i enlighet med Miljöbalken 6 kap. 12§). Detta alternativ utgör ett så kallat nollalternativ.

Nollalternativet definieras i detta sammanhang som att nu gällande nationella plan fortsätter att gälla, att inriktningen i den nu befintliga länsplanen för perioden 2010-2021 behålls och att investeringar under perioden 2014-2025 fortsätter i inriktning som liknar denna.

Remissförslaget innehåller en tydligare satsning på kollektivtrafik och cykel, och har starkare kopplingar mellan bostadsbyggande och infrastruktursatsningar än vad Nollalternativet har.

En jämförelse med Nollalternativet visar att förslaget till länsplan sannolikt kommer att innebära större positiva effekter på människors hälsa och möjligheter att nå arbetsplatser och annan service. Bedömningen är också att förslaget till länsplan kommer innebära mer begränsad klimatpåverkan, mer begränsade utsläpp av andra föroreningar till luft än Nollalternativet – då satsningar på kollektivtrafik och cykel är större i remissförslaget.

Förslaget till länsplan utgår från behovet av att utveckla Stockholmsregionens näringsliv, bostadsbyggande och tillväxt. Den samlade bedömningen är dock att länsplanen kan medföra betydande miljöpåverkan (enligt miljöbalken) för klimatet. Konsekvenserna är starkt beroende av hur väl kollektivtrafik och vägar utformas och styrs. Kan vi minska transporter med bil till förmån för ökad kollektivtrafik, cykel och gång får vi mer yteffektiva och energisnåla transporter. Mer energi- och resurseffektiva transporter kan även leda till minskad påverkan på landskapet. Delar av förslag till länsplan bedöms kunna medföra betydande positiv miljöpåverkan för hälsa, trafiksäkerhet och tillgänglighet.

Länsplanens påverkan på klimat, hälsa och landskap kommer att följas upp årligen. Uppföljningen är särskilt betydelsefull då länsplanen bara är en del i ett

komplikerat system som styr hur transporterna i länet utvecklas. För att nå regionala tillväxtmål liksom nationella miljömål och transportpolitiska mål, är det nödvändigt att ha en nära samverkan mellan olika institutioner och myndigheter så att både infrastruktur och andra styrsystem utvecklas på ett sätt som bidrar till ett transportsnålt och klimatsmart samhälle.

Inledning

Stockholmsregionen spelar en central roll för hela Sveriges ekonomi och ett väl fungerande transportsystem är en viktig förutsättning för regionens utveckling. Regionens befolkningstillväxt är historiskt hög och transportefterfrågan ökar kraftigt. Nuvarande kapacitet har svårt att möta den växande efterfrågan och det finns ett stort behov av underhåll och reinvesteringar. Det är en stor utmaning att utveckla transportsystemet i takt med behovet. Samtidigt är god tillgänglighet viktigt för att den växande befolkningen ska få tillgång till arbetsmarknad, bostäder och fortsatt ekonomisk tillväxt.

Länsplanen för regional transportinfrastruktur i Stockholms län (fortsättningsvis kallad länsplanen) beskriver planerade infrastrukturåtgärder i länet, varför de är viktiga och hur utbyggnaden av åtgärderna ska prioriteras fram till 2025.

Transportsektorns direkta miljöpåverkan rör i första hand områden som hälsa och säkerhet, klimat och landskap. För planeringen av den statliga infrastrukturen är det relevant att se på effektivare användning av energi och transporter för att minska utsläppen, samt hushållning med mark, vatten och skapa en god bebyggd miljö.

Folkhälsopolitikens mål om god hälsa på lika villkor handlar om arbete, ekonomisk och social trygghet, trygg uppväxt för barn, bra miljö att leva i och sunda levnadsvanor. Landskapets natur, kultur och möjligheter till rekreation är viktig för hälsa och välbefinnande. Landskapet har också ekologiska funktioner för klimat och biologisk mångfald mm. Planeringen av transportsystemet behöver även ta hänsyn till strategier om hushållning med mark och vatten.

Transportrelaterade hälsorisker är, förutom den direkta trafikfaran, i första hand relaterade till föroreningar och buller. Prioriterade föroreningar är koldioxid, kväveoxider, svaveldioxid, kolväten och partiklar. Investeringar som pekas ut i länsplanen kan bidra till att reducera störningarna (ofta vid källan) även om det också finns utsläppskällor som åtgärderna inte råder över. Ur klimatsynpunkt är transporter en viktig nyckel och länsplanen kan bidra till att skapa energieffektiva strukturer och klokt samspel med övrig fysisk planering.

Bakgrund och syfte med miljöbedömningen

Miljöbedömning är en process som görs som en del av arbetet med att utarbeta en länsplan. Syftet med miljöbedömningen är att integrera miljöaspekter i planen så att en hållbar utveckling främjas. Samråd under arbetet med miljöbedömningen genomförs för att ge berörda myndigheter och allmänheten möjlighet till insyn och påverkan i arbetet med länsplanen. Resultatet av miljöbedömningen redovisas i en miljökonsekvensbeskrivning (MKB).

Figur 1. Miljöbalkens krav på miljöbedömning för planer.

I miljöbalkens 6 kap finns krav på att en miljöbedömning ska upprättas för planer som kan antas medföra betydande miljöpåverkan. I förordning (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar finns angivet vilka planer som omfattas av kraven på miljöbedömning. En länsplan för regional infrastruktur antas enligt förordningen alltid medföra betydande miljöpåverkan och ska därför alltid miljöbedömas.

Detta dokument avser att beskriva de länsövergripande miljökonsekvenser som utpekade investeringar i länsplanen kan ge upphov till. Huvudsyftet är att ge en sammanvägd bild av planen som helhet och:

- Möjliggöra en samlad bedömning av planens miljöpåverkan
- Beskriva hur miljömålen har beaktats vid utarbetandet av planförslaget
- Där så är möjligt redovisa förslag på åtgärder så att eventuella negativa effekter av planens betydande miljöpåverkan minskar eller helt kan undvikas
- Utgöra ett beslutsunderlag till länsplanen

Regler och riktlinjer för miljöbedömningen

Miljöbedömningen utgår från ett antal styrdokument från olika nivåer. De två viktigaste dokumenten redovisas nedan och en detaljerad lista finns i Bilaga 1. Källor.

- *Regeringsbeslut*: Regeringsuppdraget att upprätta förslag till trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur kom 20 december 2012. Varje läns ekonomiska ram kommer att förbli oförändrad fram till och med 2021. För de tillkommande 4 åren tillförs preliminära ramar på motsvarande nivå, för Stockholm cirka 8 279 miljarder kronor. Planeringsdirektivet uppdrar även åt Trafikverket att ta fram ett förslag till nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för 2014 – 2025.
- *Miljöbalken 6 kap § 12* anger de lagmässiga kraven för en miljöbedömning.

Länsplanen och dess sammanhang

Den långsiktiga statliga planeringen av infrastruktur i Sverige sker genom Nationell plan för transportinfrastruktur samt Länsplaner för regional transportinfrastruktur.

Stockholms länsplan speglar regionens ambition och inriktning inom transportområdet och har sin grund i de regionala inriktningsdokumenten *RUFS 2010*, *Stockholmsöverenskommelsen* samt det under 2012 år framtagna PM:et *Regional inriktning för transportsystemet i Stockholms län*. I den nu föreslagna länsplanen läggs större vikt än i tidigare planer vid kollektivtrafik och cykel samt vid ett mer effektivt utnyttjande av befintlig infrastruktur.

Länsplanen kan omfatta följande typer av åtgärder:

- Investeringar på regionala statliga vägar i Stockholms län
- Statlig medfinansiering till den regionala kollektivtrafikmyndigheten, det vill säga Stockholms läns landsting, för regional vägburen kollektivtrafik
- Statlig medfinansiering till åtgärder för förbättrad miljö, cykelinfrastruktur och trafiksäkerhet på kommunala vägar och gator, i den mån dessa åtgärder går utöver vad som omfattas av gällande kommunalt ansvar
- Länsplanen kan också omfatta åtgärder som tillhör den Nationella transportplanens ansvarsområde, t ex medfinansiering till regional spårbunden kollektivtrafik samt investeringar i statliga spår och nationella vägar

Bristerna i länets trafiksystem kan inte enbart avhjälpas av fysiska åtgärder i infrastrukturen. För att möta framtidens ökade efterfrågan på transporter i ett redan ansträngt system krävs även styrmedel för att åstadkomma ett mer effektivt nyttjande av transportsystemet. Det handlar i stor utsträckning om åtgärder som alltså inte länsplanen har mandat att påverka, som exempelvis:

- Ekonomiska styrmedel, såsom trängselskatt, brukaravgifter etc.
- Utveckling av fordonsflottan
- Kommunala regelverk kring exv. parkering, hastighetsbegränsning
- Beslut om dubbdäcksförbud, skatter på drivmedel eller fordon reseavdrag
- Översiktsplaner och detaljplaner

Styrmedel av det här slaget har ofta stor potential att påverka utvecklingen inom transportsektorn och hur transportsystemet används, och därmed även miljöpåverkan från transporterna. Beslut kring flertalet av dessa styrmedel ligger hos andra myndigheter eller aktörer än Länsstyrelsen, till exempel regering, kommuner eller fordonsindustrin.

Avgränsningar

I januari 2013 skickade Länsstyrelsen en förfrågan om att lämna synpunkter på avgränsning för miljöbedömning av kommande länsplan. Förfrågan skickades till länets samtliga kommuner och ett antal myndigheter. Svarstiden angavs till 18 mars 2013. En sammanfattning av yttranden redovisas i Bilaga 4.

Efter genomfört avgränsningssamråd beslutades att miljöbedömningen ska avgränsas till följande:

- *Geografisk begränsning:* huvudfokus är miljöpåverkan inom Stockholms län. För klimat används ett vidare påverkansområde eftersom påverkan är global.
- *Tidsmässig begränsning:* miljöbedömningen omfattar miljöpåverkan på kort sikt fram till 2015, medellång sikt 2030 och lång sikt till 2050.
- *Miljömässig begränsning:* miljöbedömningen avgränsas till de tre fokusområdena klimat, hälsa och landskap. De miljöaspekter som kommer omfattas av bedömningen syns i figur 2 (se nästa sida)
- *Avgränsning mot Nationell transportplan:* Med anledning av den ansträngda tidplanen har Länsstyrelsen i detta skede inte haft möjlighet att beakta föreslagna åtgärder i justerad Nationell transportplan. En samlad bedömning kommer att genomföras under hösten 2013 efter att förslag till nationell plan och länstransportplan har remitterats.

Det är också viktigt att poängtera att denna MKB avser att beskriva de länsövergripande miljökonsekvenser som utpekade investeringar i länsplanen kan ge upphov till. Ambitionen att ta in miljöaspekter i planeringsprocessen redan på ett tidigt stadium innebär att bedömningen måste göras på en åtgärdsbeskrivning som ofta är kortfattad och innehåller ett stort mått av osäkerhet. Huvudsyftet är att ge en sammanvägd bild av planen som helhet. Bedömningen pekar inte ut enskilda objekt. I genomförandefasen för planens åtgärder kommer en miljökonsekvensbeskrivning att genomföras för samtliga åtgärder som anses medföra betydande miljöpåverkan, i enlighet med gällande lagstiftning.

Miljöbedömningen omfattar inte heller någon bedömning av hur nationella eller lokala styrmedel kan komma att utvecklas framöver, utan grundas på dagens styrmedel, fordonsflotta och drivmedelsmix. Miljöbedömningen omfattar inte heller i detta skede någon mer omfattande riskanalys eller bedömning av systemets robusthet gentemot exempelvis förändrade klimatförhållanden eller ökad nederbörd, eller bedömning av planens bidrag till klimatanpassning av trafiksystemet. Ur klimatsynpunkt är fokus transporternas bidrag till utsläpp av klimatpåverkande gaser, d.v.s. i praktiken framförallt utsläpp av CO₂.

Bedömningsgrunder

För att ytterligare avgränsa och förtydliga hur aspekterna ska belysas har Trafikverkets fördjupningsmaterial kring miljöbedömningsgrunder för olika miljöaspekter använts.

Figur 2. Miljöbedömningens fokusområden och miljöaspekter

Fokusområden		Miljöaspekter	
Klimat	Klimatfaktorer	Människors hälsa	Befolkning
	Luft	Vatten	Mark
Hälsa	Materiella tillgångar	Landskap	Biologisk mångfald
	Växtliv	Djurliv	Bebyggelse
Landskap	Före- och kulturlämningar	Annat kulturarv	

Färgmarkerad text indikerar samband mellan miljöaspekter.

Källa: Trafikverket Rapport 2011:134. Publicerad med tillstånd från Michel Gabrielsson, Trafikverket.

Relevanta mål för miljöbedömningen

Miljökonsekvensbeskrivningen ska innehålla en "beskrivning av hur relevanta miljö kvalitetsmål och andra miljöhänsyn har beaktats i planen" (6 kap 12§ miljöbalken 1998:808). Som ett led i avgränsningen av miljöbedömningen har ett antal särskilt relevanta mål valts ut. Det finns även andra måldokument som ytterligare betonar vikten av att minska miljöpåverkan från transporter, att minska transportarbetet och att prioritera gång, till exempel Nationell Färdplan 2050. Dessa har dock i mindre utsträckning använts för denna MKB.

I kommande stycke presenteras de huvudsakliga måldokument som ligger till grund för miljöbedömningen av länsplanen.

Miljökvalitetsmål

Av de nationella miljömålen har följande bedömts vara särskilt relevanta för länsplanen:

- Begränsad klimatpåverkan
- Frisk luft
- Bara naturlig försurning (kväveoxider)
- Levande sjöar och vattendrag
- Grundvatten av god kvalitet
- Myllrande våtmarker
- Levande skogar
- Ett rikt odlingslandskap
- God bebyggd miljö
- Ett rikt växt- och djurliv

Även övriga miljömål har beaktats men bedömts som mindre kritiska, till exempel målen om Ingen övergödning, Giftfri miljö, Hav i balans samt Levande kust och skärgård.

Miljökvalitetsmålen följs upp genom den regionala miljömålsdialogen som samordnas av Länsstyrelsen. För att beskriva aktuella miljöförhållanden i Stockholms län och möjliga miljökonsekvenser av länsplanen har resultat från miljömålsuppföljningens använts.

Miljökvalitetsnormer

Miljökvalitetsnormer är föreskrifter om lägsta godtagbara miljö kvalitet inom ett geografiskt område. Normerna syftar till att skydda människors hälsa och miljön samt att uppfylla krav som ställs genom vårt medlemskap i EU. För alla miljö-kvalitetsnormer har fastställts en tidpunkt då de ska, alternativt bör, vara uppfyllda/följas. Om en miljö kvalitetsnorm överskrids eller riskerar att över-skridas, kan ett åtgärdsprogram behöva upprättas. I Stockholms län finns åtgärds-program för kvävedioxid och partiklar (PM10).

Transportpolitiska mål

Regeringens övergripande mål för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Det övergripande målet är uppdelat i ett funktionsmål för tillgänglighet och ett hänsynsmål för säkerhet, miljö och hälsa (se bilaga 2). I korthet säger målen följande:

- Tillgänglighetsmålet: att transportsystemet ska ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet

- Hänsynsmålet: att transportsektorn ska bidra till att bryta beroendet av fossila drivmedel och öka energieffektiviteten, att antalet döda och skadade ska fortsatt minska och att miljö kvalitetsmålen uppfylls och ökad hälsa nås

Regionala strategier

Klimat- och energistrategi för Stockholms län, 2013, har tagits fram i dialog mellan länets aktörer. Strategin formulerar mål för länets klimatarbete och föreslår sex åtgärdsområden. Områdena har valts ut utifrån regionens förutsättningar och inom områden där det krävs regional kraftsamling. Två av dessa har direkt bäring på trafik; transporter och resande samt samhällsplanering, regionala strukturer och markanvändning.

Klimat- och energifrågor i RUFS 2010. Arbetet med klimat och energifrågor hanteras genom den regionala miljömålsdialogen som är länets organisation för åtgärdsinriktat miljömålsarbete (se även Miljömål på föregående sida).

Stockholmsförhandlingen från 2007 anger prioriteringar och förslag till finansiering av åtgärder för vägar, järnvägar och kollektivtrafik i Stockholms län samt miljöåtgärder. Förhandlingen bekräftades i Stockholmsöverenskommelsen av de regionala parterna genom ett finansieringsavtal 2009 som våren 2010 ledde fram till att länsplanen för regional transportinfrastruktur i Stockholms län och den nationella transportplanen för samma period fastställdes. Stockholmsöverenskommelsen har under hösten 2012 lanserats under begreppet "Trafiksatsning Stockholm".

Regional inriktning för transportsystemets utveckling i Stockholms län är resultatet av den inriktningsprocess som föranledde åtgärdsplaneringen. Dokumentet anger som mål för transportsystemet att med beaktande av Stockholms utveckling och tillväxt erbjuda tillgänglighet som:

- Stödjer och utvecklar en fungerande bostads- och arbetsmarknad
- Tillgodoser de behov av kapacitet och tillförlitlighet som är nödvändiga för den växande storstadsregionens utveckling
- Aktivt bidrar till en hållbar utveckling socialt, miljömässigt och ekonomiskt. I denna utgångspunkt vilar klimatutmaningen tungt.

Målkonflikter

Ovan beskrivs ett antal korta exempel på mål och visioner för miljö- och trafikutvecklingen i Sverige och Stockholms län. Det finns inbyggda målkonflikter i flera av exemplen. Länet ska växa men med en ökad befolkning ökar också den negativa miljöpåverkan i form av bland annat växthusgaser. Ekonomisk tillväxt förutsätter traditionellt ökad konsumtion vilket leder till större resursförbrukning som i sin tur medför ökande transportbehov och ökad energiförbrukning. Ökad trafik kan även medföra andra miljökonsekvenser som till exempel

buller, barriäreffekter, utsläpp av andra föroreningar till luft, mark och vatten, trafikfara, ökad markanvändning och ökade ytor hårdgjord mark. Samtidigt anger miljömålen att utsläppen, resursförbrukningen, transporterna och energiförbrukningen ska minska. Kan infrastruktursatsningar, dessa målkonflikter till trots, vara ett sätt att samtidigt främja ekonomi och miljö?

Det ligger en stor utmaning i att kombinera en god ekonomisk utveckling med ett framgångsrikt miljöarbete. Målkonflikter och synergier kan existera parallellt, och trender i samhällsutvecklingen har stor påverkan på möjligheterna att nå miljömålen. Idealen inom trafik- och samhällsplanering förändras liksom synen på resor och transporter bland medborgarna.

Omfattningen av trafikens miljökonsekvenser beror på hur trafiken utformas och styrs. En växande befolkning bidrar till ökad belastning på trafiksystemet men en överflyttning från bil till kollektivtrafik, cykel och gång ger mer yteffektiva och energisnåla transporter, och ökad samlastning och förbättrad logistik kan ge betydligt ökad kapacitet för godstransporter utan att öka utsläppen. Mer energi- och resurseffektiva transporter kan också leda till minskad påverkan på landskapet, då barriäreffekter kan byggas bort och utformningar väljs som minskar intrånget i landskapet. Förändring i transportsystemet som till exempel underlättar gång och cykel eller som minskar barriäreffekter eller bullerstörningar kan ibland också leda till att människor uppfattar och uppskattar det omgivande landskapet på ett nytt sätt. Valet av prioriterade åtgärder, tillämpningen av steg 1 & 2 åtgärder enligt fyrstegsprincipen (se bilaga 3) och den detaljerade utformningen av respektive åtgärd är avgörande för den slutliga miljöpåverkan från de utpekade satsningarna i länsplanen.

Nuläge och prognos

Klimat

Transportsektorn ansvarar för det största bidraget till länets miljöproblem, med stor andel av koldioxid- och kväveutsläppen och även betydande andel kolväten, partiklar och svaveloxid som påverkar hälsa och miljö. Pågående vattenplanering visar att regionen är den mest utsatta när det gäller övergödning och att trafiken är starkt bidragande. Kommande mål och bindande miljö kvalitetsnormer om vatten bli av stor betydelse för genomförande av planens åtgärder. Vidare orsakar trafiken olyckor, allvarliga bullerstörningar och intrång i landskapen. Samtidigt är Stockholm en av de renaste huvudstäderna i världen, och modeller för hållbar stadsutveckling i kommunerna väcker internationell uppmärksamhet.

Stockholms län är Sveriges folkrikaste region med en femtedel av landets befolkning på två procent av Sveriges yta. Befolkningen är koncentrerad till stadsbygden i länets centrala delar och större tätorter, men även landsbygden är jämförelsevis tätbefolkad. Mycket av miljösituationen hänger samman med folkmängden, skärgården är till exempel landets mest övergödda kust, men tätheten ger samtidigt förutsättningar för effektiva lösningar.

Transporterna är effektivare per person i länet, på så sätt att utsläpp av växthusgaser per capita är lägre i förhållande till landet i övrigt. Totalt sett ökar dock utsläppen vilket i huvudsak är energisektorn och vägtrafikens förtjänst. Tendensen är att energisektorns utsläpp minskar, tack vare ökad andel biobränslen, medan vägtrafikens utsläpp ökar med ökad trafik. Transportsektorn står för cirka 60 procent av de klimatpåverkande utsläppen i länet som inte ingår i utsläppshandeln¹. Dessa utsläpp ökade med elva procent mellan 1990 och 2008 och trenden är en fortsatt ökning. De klimatpåverkande utsläppen från personbilar har varit i stort sett oförändrad de senaste 20 åren. Fördelarna av bränslesnålare bilar har ätits upp av ökat antal resor och längre körsträckor. Utsläppen från bussar och tunga lastbilar ökade under samma period med 44 procent och från lätta lastbilar med 84 procent. Dessa fordon står nu för en knapp tredjedel av länets klimatgasutsläpp från transportsektorn.

Länets befolkning har de senaste 30 åren ökat med 25 procent. Kollektivtrafikresandet har ökat med 35 procent och vägtrafiken med 80 procent. Andelen kollektivtrafikresenärer är betydligt större än i övriga regioner och hälften av invånarna har spårbunden kollektivtrafik inom tio minuters gångavstånd. Potentialen är betydelsefull.

¹ Klimat- och energistrategi för Stockholms län (2011).

Även transporter inom Mälardalen har ökat. Länet är dessutom ett nav för transporter i Sverige. Regionens hamnar spelar en central roll för svensk sjöfart i Östersjöområdet och Arlanda dominerar flygsystemet.

Arbetsplatser, högre utbildning och kulturinstitutioner samlas länets centrala delar. Bostadsbebyggelsen är långt mer geografiskt spridd än arbetsplatserna. Regionplaneringen strävar efter att utveckla en flerkärnig region och koppling av bostäder till kollektivtrafiknoder. Åtgärdsplaneringen bygger på regionplaneringens intentioner.

Hälsa

Luftkvaliteten i länet har blivit bättre men luftkvaliteten i tätorter har inte förbättrats i någon större utsträckning och exponering för luftföroreningar kvarstår som tydlig orsak till sjukdomar och för tidig död. Allt fler uppger att de mår dåligt men dödlighet i hjärt- och kärlsjukdomar, cancer och skador minskar. De största problemen är höga halter av kvävedioxid och partiklar. Gränsvärden – miljö kvalitetsnormer – för kvävedioxid och partiklar har angetts för att skydda hälsan och bidra till att nå miljö kvalitetsmålet för Frisk luft. Normerna överskrids idag på flera platser i länet i synnerhet längs de större trafiklederna. De totala utsläppen av kväveoxider och partiklar minskar men halterna av kvävedioxid och partiklar i tätorterna och utefter trafikleder minskar inte i samma takt. Halterna behöver minska för att klara normerna och för att nå miljö kvalitetsmålen. Befintligt åtgärdsprogram kommer sannolikt att behöva kompletteras med ytterligare åtgärder för båda normerna. I den pågående åtgärdsplaneringen är det mot bakgrund av detta angeläget att objekten är i linje med åtgärdsprogrammen för normer och så långt möjligt kompletterar med behövliga åtgärder.

I länet finns en majoritet av de i Sverige som har så högt trafikbuller utanför sin bostad att det bör anses prioriterat med åtgärder. Det bor 300 000 personer i bostäder som inte klarar målet för god miljö när det gäller utomhusbuller. Det råder olika synsätt på styrningen av buller från de olika trafikslagen, med en striktare syn på till exempel flyg, och det är även en rad oklarheter om vilka bullernivåer som normalt anses accepterade som en god inomhusmiljö. Transportplaneringen – nationellt och regionalt – inrymmer åtgärder för att motverka bullerstörningar och är på så sätt en potential för förbättring, men är samtidigt en risk för att bullerstörda områden utökas eller tysta områden minskas.

För trafikolyckor har antalet trafikdödade och svårt skadade minskat. En viktig uppgift för Länsplanen är att medverka till att förstärka trenden bland annat genom satsningar på oskyddade trafikantgrupper.

Landskap

Länet är även internationellt sett en unik storstadsregion, genom bebyggelsens närhet till kultur såväl som natur och vatten. Andelen bebyggd mark är 15 procent, skogs- och jordbruksmark cirka 60 procent och drygt 10 procent är "blåstruktur" med sjöar, våtmarker och 1 000 mil kust. Det är en stjärnformig

bebyggelsestruktur med tio naturpräglade "gröna kilar". Strukturen präglar miljöförutsättningarna tillsammans med Mälarens stora vattenflöde till Östersjön och regionens unika kulturhistoriska arv, bl.a. som politiskt och administrativt centrum från medeltiden.

Landskapet är betydelsefullt för hälsa och välbefinnande. De gröna kilarna in mot Stockholm är värdefull tätortsnära natur, och utgör även viktiga spridnings-samband för olika arter. Den öppna odlingsbygden och skogarna har dock ovanligt hög andel skyddsvärda biologiska resurser och ett stort antal områden med särskilt värdefull natur. För det europeiska ekologiska nätverket Natura 2000 skyddas i länet cirka 56 000 hektar. Kulturmiljövärden finns i de nämnda skyddade områdena men också i vardagslandskap, var och en med sina karaktärsdrag. Transportsystemen innebär både ett hot mot värden i landskapen – utifrån natur, kultur och sociala aspekter - och en potential för upplevelser som berikar vardagens resande.

Försurning och övergödning av mark och vatten är fortsatt problematisk, med påverkan på landskapets kultur och natur och hot mot biologisk mångfald. Grusåsarnas potential för vattenförsörjningen är en angelägen reserv om Mälaren förorenas och blir obrukbar som dricksvattentäkt. På grund av den höga befolkningstätheten dominerar näringsämnen från punktkällor som reningsverk, men även luftburna nedfall från trafik bidrar, liksom dagvatten och läckage från jordbruk. Utsläpp från jordbruk minskar medan vägtrafikens ökar.

I en storstadsregion som denna är konkurrensen om marken stor, särskilt i de centrala delarna och i vissa attraktiva delar som skärgård och kuster. Nästan hälften av Mälarens stränder inom länet är påverkade av bebyggelserelaterad exploatering och 20 procent av stränderna är kraftigt påverkade.

Prognos

År 2030 förväntas befolkningen i Stockholms län uppgå till 2,6 miljoner invånare. Trafikprognoserna visar att länet står inför stora utmaningar vad gäller trafikens utveckling. Det handlar om att hantera trängsel i såväl väg- som spårtrafiken. Ett par områden har identifierats som särskilt utmanande:

- Det regionalt överenskomna målet om att öka kollektivtrafikandelen med fem procentenheter till 2030 kommer inte nås om inte kraftfulla satsningar på kollektivtrafiken genomförs.
- Framkomligheten i vägnätet ser ut att försämrats.
- Trängsel riskerar sinka bussresenärer på sträckor som saknar genomgående busskörfält.
- Målen om minskade koldioxidutsläpp kommer inte nås. Istället kommer utsläppen öka något, trots att utsläppen per fordon sannolikt kommer minska.

- Ökat vägtrafikarbete och köer leder till miljö- och hälsoproblem i tätbefolkade områden. Troligen fortsatt svårt att klara miljökvalitetsnormer för luft i stadsmiljö.
- Trafiksystemet blir störningskänsligt pga. högt kapacitetsutnyttjande och avsaknad av omledningsvägnät.

Förväntningarna på fordonens tekniska utveckling och utvecklingen av alternativa drivmedel och transportkoncept är stora. Den tekniska utvecklingen av fordon och drivmedel kan ge ett mycket stort bidrag men det räcker sannolikt inte. För att nå klimatmål och göra transportsektorn mindre beroende av fossila bränslen krävs en ny inriktning i utveckling av samhälle och transportsystem, så att vi utvecklar ett mer transportsnålt samhälle. Detta lyfts bl.a. i Trafikverkets *Trafikslagsövergripande planeringsunderlag för begränsad klimatpåverkan*, men även i EU:s *Vitbok för transportområdet* (2011) och EU:s *Färdplan för en konkurrenskraftig och koldioxidsnål ekonomi till 2050*.

Alternativa inriktningar och strategiska val

Miljökonsekvensbeskrivningen ska innehålla en beskrivning av miljöförhållanden och miljöns sannolika utveckling om planen, programmet eller ändringen inte genomförs (Miljöbalken 6 kap. 12§). Detta alternativ utgör ett så kallat nollalternativ som övriga alternativ ska kunna jämföras mot för att på så sätt kunna jämföra respektive alternativs konsekvenser.

Nollalternativ

Nollalternativet för planens sammanvägda strategiska miljöbedömning definieras som att nu gällande nationell plan fortsätter att gälla, att inriktningen i den nu befintliga länsplanen för perioden 2010-2021 behålls och att investeringar under perioden 2014-2025 fortsätter i inriktning som liknar denna.

Länsplanen år 2010-2021 grundades huvudsakligen i Stockholmsöverenskommelsen. Denna överenskommelse omfattar åtgärder i såväl nationell plan som i länsplanen. Finansieringen är gemensam med statliga anslag, medfinansiering från kommuner och landsting samt via trängselskatt.

Inriktningen för Stockholmsöverenskommelsen har varit att lösa kapacitetsbrister och trängsel i trafiksystemet och innehåller både spår och väginvesteringar.

Planförslag

Samråd

Inför revideringen av länsplanen initierade Länsstyrelsen tillsammans med Trafikverket under 2012 ett arbete med en regional inriktning. Målsättningen var att utifrån de övergripande målen för regionens utveckling som bl.a framgår av RUFS 2010 och med beaktande av de nya befolkningsframskrivningarna visa på sambanden mellan hållbar utveckling och transportsystemet.

Ett antal workshops genomfördes där utmaningar och inriktning diskuterades. Arbetet leddes av Länsstyrelsen och Trafikverket i samarbete med Trafikförvaltningen inom Stockholms läns landsting, Tillväxt, miljö och regionplanering (TMR) inom Stockholms läns landsting, Kommunförbundet Stockholms Län (KSL) och Stockholms stad. Kommunerna bistod med underlag kring efterfrågan på ökad tillgänglighet och planerad bebyggelse. Till workshoparna var även intresseorganisationer inbjudna att delta i diskussionerna.

I och med den regionala inriktningsprocessen ändrades länets fokus för investeringar i infrastruktur till att i större utsträckning ta hänsyn till

bostadsbyggande, klimat och effektiv användning av transportsystemet. Målen som preciseras i PM Regional inriktning för Stockholms infrastruktur är att med beaktande av Stockholms utveckling och tillväxt erbjuda tillgänglighet som

- stödjer och utvecklar en fungerande bostads- och arbetsmarknad;
- tillgodoser de behov av kapacitet och tillförlitlighet som är nödvändiga för den växande storstadsregionens utveckling; och
- aktivt bidrar till en hållbar utveckling socialt, miljömässigt och ekonomiskt. I denna utgångspunkt vilar klimatutmaningen tungt.

Processen med att ta fram den regionala inriktningen har fungerat som en startpunkt för framtagandet av länsplanen. Dokumentet utgör ett samlat ramverk för länets aktörer och anger ett gemensamt ställningstagande för hur investeringar i infrastruktur ska prioriteras.

Nollalternativ jämfört nytt planförslag

Det förslag som nu remitteras innehåller en tydligare satsning på kollektivtrafik och cykel, och har starkare kopplingar mellan bostadsbyggande och infrastruktur-satsningar än föregående plan.

Planens miljökonsekvenser

I detta kapitel beskrivs den miljöpåverkan som länsplanen bedöms ge upphov till. Planförslaget jämförs med nollalternativet som i denna MKB innebär den huvudsakliga inriktningen av nu gällande länsplan 2010-2021.

Fokus för miljöbedömningen är målområdena Klimat, Hälsa och Landskap.

Skalan som används i bedömningen visar om åtgärden väntas ge positiv eller negativ påverkan samt hur omfattande påverkan kan bli. Miljöpåverkan beskrivs genom plus och minustecken och bedömningen bör ses som ungefärlig. Antaganden om påverkan bygger på en värdering av riskkällor och uppskattningar av möjliga konsekvenser och sannolikheten för dessa. Underlaget är osäkert och bedömningen en sammanvägning av flera olika faktorer och en åtgärd kan innebära såväl positiva som negativa konsekvenser. Bedömningen redovisar i första hand betydande miljökonsekvenser, och syftar till att ge en sammanvägd bild.

Figur 3. Symboler och skala i redovisningen av miljökonsekvensbedömning

Bedömningssymboler	Betydelse
+, ++	Åtgärden bedöms i ökande grad ge positiv miljöpåverkan
-, --	Åtgärden bedöms i ökande grad ge negativ miljöpåverkan
+ / -	Åtgärden bedöms ge obetydlig miljöpåverkan
?	Åtgärdens konsekvenser är oklara

I bedömningen antas att vägtrafikens (personbil, buss, lastbil) miljöpåverkan fortsätter på samma sätt som idag avseende till exempel utsläpp av klimatgaser och utsläpp till vatten. Hänsyn har inte tagits till möjliga effekter av en väsentligen förändrad fordonsflotta eller förändrade drivmedel.

Samlad konsekvensbedömning

I figur 4 nedan görs en konsekvensanalys av förslaget till länsplan och Nollalternativet. Analysen bygger på Trafikverkets "Förslag till miljöbedömningsgrunder för bedömning av planer och program inom transportområdet" och de definitioner av varje bedömningsgrund som anges där.

Figur 4. Miljökonsekvensbedömning i nollalternativ jämfört förslaget till länsplan

Fokus-område	Miljöaspekter	Beskrivning	Nollalt	Plan
Klimat	Klimatfaktorer	Utsläpp av växthusgaser Energianvändning	-- -	- -/+
Hälsa	Luft	Emissioner av luftföroreningar Luftkvalitet i tätort	-- -	- -/+
	Människors hälsa	Störning i form av buller, luftförorening eller vibrationer Trafiksäkerhet Tillgång till utbud och aktiviteter Förorening av dricksvatten eller mark, strålning, byggskede	+/- ++ + +/-	+/- ++ + +/-
	Vatten	Påverkan på vattenkvalitet både vid drift och i byggskede	+/-	+/-
	Mark	Förorening av mark som kan ge skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljön	-	-
	Materiella tillgångar	Förbättrade möjligheter att nå arbetsplatser, service och sociala kontakter, areella näringar	+	++
	Befolkning	Tillgänglighet till olika målpunkter. Avser främst befolkning utan tillgång till bil (barn, äldre, funktionshindrade)	+	++
Landskap	Djur- och växtliv, biologisk mångfald	Mångfald inom arter, mellan arter och av ekosystem	+/-	+/-
	Landskap	Landskapets skala, struktur och visuell karaktär (topografi, riktning, öppenhet/slutenhet)	+/-	+/-
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv och bebyggelse	Fysiska spår i landskapet av människors användning (mönster i landskapet, byggnader, fornlämningar m.m.)	+/-	+/-

Ett övergripande syfte i länsplanen är att öka kapaciteten i transportsystemet. Detta kommer med största sannolikhet leda till ett ökat transportarbete och med nuvarande drivmedelsmix kommer resultatet bli ökade klimatpåverkande utsläpp, framförallt av koldioxid, CO₂. Hur stor ökningen blir beror av vilka åtgärder som genomförs och hur dessa utformas. Här är det viktigt att behålla fokus på att minimera klimatpåverkan från transporterna under den detaljerade planeringen av åtgärder och vid urval och design av åtgärder inom åtgärdspaketet.

Vad gäller energianvändning kan länsplanens inriktning för att främja kollektivtrafik och kapacitetsstarka transportslag bidra till ett mer energieffektivt transportsystem vilket kan sänka utsläppen relativt sett. I kombination med andra åtgärder är det möjligt att en överflyttning till mer kapacitetsstarka transportmedel skulle kunna sänka utsläppen även totalt sett.

Den ökning av trafik (inducerad trafik) som länsplanen sannolikt medför kan även komma att medföra ökade emissioner av luftföroreningar som partiklar, NO_x och sot. Samtidigt syftar en stor andel av insatserna till att möjliggöra överflyttning från bil till kollektivtrafik eller cykel. Därmed bedöms ökningen av emissioner inte vara betydande.

Länsplanens förslag på insatserna i tätbebyggda områden är främst inriktade på att förbättra möjligheterna för cykel, gång och kollektivtrafik, och därmed bedöms länsplanen kunna påverka luftkvalitet i tätort positivt, och bidra till förbättrad luftkvalitet.

Länsplanen bedöms som helhet kunna bidra positivt till människors hälsa. Det är dock viktigt att vid utformningen av specifika åtgärder ta hänsyn till buller, vibrationer och risken för förorening av dricksvatten eller mark, strålning eller störning från byggskedet. Omfattningen av eventuella negativa effekter kan variera stort beroende på hur riskerna hanteras och vilka tekniska lösningar som används.

Länsplanen bedöms inte medföra betydande miljöpåverkan på vatten. Ökat transportarbete leder sannolikt till ökade utsläpp till mark och vatten, hårdgjorda ytor och om- och nybyggnationer påverkar också vattnets kvalitet och flöde. Återigen är den specifika utformningen avgörande för i hur stor utsträckning vattenkvaliteten påverkas.

Vad gäller risk för förorening av mark bedöms länsplanen kunna bidra till ökad risk. Detta beror främst av risken för olyckor eller läckage från fordon eller transporterat gods. Med ökade trafikmängder ökar också risken för olycka. Samtidigt omfattar länsplanen ett stort antal åtgärder som syftar till att öka trafiksäkerheten.

Materiella tillgångar och tillgänglighet till olika målpunkter är områden som länsplanen bedöms bidra positivt till. Även befolkning som inte har tillgång till bil bedöms få förbättrade möjligheter att nå arbetsplatser, service och sociala

kontakter. För vissa åtgärder finns dock risk för ianspråktagande av jordbruksmark och därmed negativ påverkan på areella näringar inom jordbruket.

Länsplanens påverkan på djur- och växtliv och biologisk mångfald kan vara både positiv och negativ, och beror i slutändan på den specifika utformning som väljs för respektive åtgärd. En god utformning med vilttunnlar, övergångar etc. kan minska befintliga barriäreffekter som transportinfrastrukturen utgör. På motsvarande sätt är länsplanens påverkan på landskapet och på forn- och kultur lämningar samt annat kulturarv och bebyggelse, starkt beroende av hur åtgärderna utformas.

De främsta skillnaderna mellan planförslaget och nollalternativet är:

- Planförslagets ökade satsning på kollektivtrafik och cykel i jämförelse med nollalternativet medför ökad tillgänglighet till arbete, service och sociala kontakter, även för människor som inte har tillgång till bil vilket har effekter för flera relevanta miljömål.
- Satsningen på kollektivtrafik och cykel kan också bidra till minskade emissioner av klimatpåverkande gaser och minskade emissioner av andra luftföroreningar. Denna effekt kan bli ytterligare förstärkt om länsplanens föreslagna åtgärder kombineras med åtgärder som på annat sätt styr bort oönskat transportbeteende (t.ex. sänkta hastigheter, höjd trängselavgift eller högre drivmedelspriser).

Indirekta eller kumulativa effekter

När infrastrukturen förändras påverkas individers aktivitets- och rörlighetsmönster samt företags verksamhets- och transportmönster. Detta medför i sin tur en förändrad bebyggelseanvändning och på sikt även en förändrad bebyggelsestruktur. I den mån det leder till förtätning och effektivare nyttjande av befintlig infrastruktur och service så kan dessa indirekta effekter leda till begränsade eller positiva miljökonsekvenser. Om åtgärderna inte får den önskade effekten kan resultatet blir det motsatta – ökad vägtrafik, ökad miljöpåverkan, försämrad trafiksäkerhet och/eller negativ påverkan på landskapet. Det är viktigt att de detaljerade MKB:er som tas fram för respektive objekt noga belyser indirekta effekter.

Kumulativa effekter är sådana som är samverkande eller ökande över tiden. I denna MKB definieras kumulativa effekter som hur en åtgärd tillsammans med andra pågående, tidigare och framtida åtgärder påverkar miljön. Det kan exempelvis handla om att en väginvestering ger måttliga konsekvenser på ett naturområde, men tillsammans med planerad bebyggelse eller nya verksamheter blir den sammanlagda konsekvensen mycket stor för landskap och natur. En annan möjlig kumulativ effekt är den anpassning som människor mer eller mindre omedvetet gör till de system och möjligheter som finns. Här finns forskning kring exempelvis effekter av trängselavgifterna i Stockholm som visar att effekten (d.v.s. trängselavgifternas påverkan för att minska trängsel) faktiskt ökat över

tiden. Det är sannolikt att ett kollektivtrafiksystem med högre kapacitet och bättre cykelinfrastruktur också är satsningar som kan få ökad effekt med tiden. Uppföljning av länsplanen är därför viktig för att se att utvecklingen går i önskad riktning. Det är även viktigt att indirekta och kumulativa konsekvenser beaktas vid val av åtgärder i länsplanen och i kommande arbete med åtgärdsvalsstudier och i planprocesser. Det är också viktigt att de detaljerade MKB:er som tas fram för respektive objekt noga belyser indirekta effekter.

Slutsatser

En jämförelse med Nollalternativet visar att förslaget till länsplan sannolikt kommer att innebära större positiva effekter på hälsa och människors möjligheter att nå arbetsplatser, service och sociala kontakter än nollalternativet. Bedömningen är också att länsplanen resulterar i en mer begränsad klimatpåverkan och mer begränsade utsläpp av andra föroreningar till luft än Nollalternativet.

Den samlade bedömningen ovan visar att förslaget till länsplan 2014-2025 bedöms medföra negativ miljöpåverkan för klimatet med ökade utsläpp av växthusgaser. Även landskapet och areella näringar bedöms påverkas negativt i och med inspråktagande av mark och ökad risk för föroreningar. Ökad trafik medför också ökade utsläpp och risk för negativ påverkan på hälsa i form av luftföroreningar och buller. Men delar av planen bedöms också kunna medföra betydande positiv miljöpåverkan för hälsa, trafiksäkerhet, tillgång till utbud, aktiviteter och olika målpunkter och ökade materiella tillgångar.

Miljökonsekvensbedömningen visar också att i ett antal fall är miljökonsekvenserna starkt beroende av vilken typ av åtgärder som väljs (t.ex. inom vad gäller åtgärder inom åtgärdspaketet) och av hur enskilda åtgärder utformas. Detta gäller till exempel emissioner av luftföroreningar, störning av buller, påverkan på vattenkvalitet eller på djur- och växtliv, samt påverkan på landskap och forn- och kulturlämningar. Det är därför mycket angeläget att ett starkt hållbarhetsperspektiv behålls även i det fortsatta genomförandet av länsplanen.

Det är också viktigt följa upp länsplanens påverkan. Detta är nödvändigt för att kunna avgöra dess miljöpåverkan och upptäcka möjliga kumulativa eller indirekta effekter av investeringarna, och för att möjliggöra för korrigerande eller kompenserande åtgärder om och när så krävs.

Uppföljningen är särskilt betydelsefull med tanke på att länsplanen bara är en del i ett komplicerat system som styr hur transporterna i länet utvecklas. För att nå regionala tillväxtmål liksom nationella miljömål och transportpolitiska mål, är det nödvändigt att ha en nära samverkan mellan olika institutioner och myndigheter så att både infrastruktur och andra styrsystem utvecklas på ett sätt som bidrar till ett transportsnålt och klimatsmart samhälle.

Uppföljning av planens miljöpåverkan

Länsplanens miljöpåverkan kommer årligen att följas upp av Länsstyrelsen med hjälp av redan befintliga miljöövervakningssystem. Resultaten från uppföljningen kommer att dokumenteras och göras tillgängliga för allmänheten på länsstyrelsens webbplats. Syftet med uppföljningen är att se om åtgärderna bidrar till måluppfyllelse, att upptäcka möjliga kumulativa eller indirekta effekter av investeringarna, och att möjliggöra för korrigerande eller kompensande åtgärder om och när så krävs.

Uppföljningen av miljöpåverkan kommer i huvudsak ske genom uppföljning av miljömålen. För närvarande uppdateras miljömåls-indikatorerna för samtliga miljömål. Uppdateringen bedrivs av nationella myndigheter i samarbete med Länsstyrelserna. Arbetet kommer att slutföras under 2013. De indikatorer som Trafikverket tagit fram som underlag för miljöbedömningen av planer och program inom transportområdet kan även användas i detta arbete. Trafikverket bedriver också ett arbete med att utveckla mål och indikatorer med anledning av regeringsuppdraget om kvaliteter i transportsystemet, s.k. leveransskvaliteter som bl.a. omfattar landskapsanpassad infrastruktur. Om möjligt kommer även dessa indikatorer användas i uppföljningen av länsplanen.

Nedan listas förslag på möjliga indikatorer för uppföljning av länsplanens miljöpåverkan.

Figur 5. Lista på möjliga indikatorer för uppföljning av Stockholms Länsplan

Fokus-område	Miljö-aspekter	Indikatorer	Miljömål
Klimat	Klimatfaktorer	Klimatpåverkande utsläpp Körsträcka med bil per år och invånare Andel kollektivtrafikresenärer Antal utbyggda km cykelväg i länet	Begränsad klimatpåverkan
Hälsa	Människors hälsa	Besvär av trafikbuller i eller nära bostaden Antal utbyggda km cykelväg i länet Antal olycksfall hos oskyddade trafikanter utan fordon inblandade	God bebyggd miljö
	Befolkning	Länsstyrelsens medborgarundersökning	God bebyggd miljö
	Luft	Kväveoxider, NO _x Kvävedioxidhalter, NO ₂ Utsläpp av PM _{2,5} Partikelhalter, PM ₁₀ /PM _{2.5} Utsläpp av flyktiga organiska ämnen (VOC) Besvär av bilavgaser i eller nära bostaden	Frisk luft God bebyggd miljö
	Vatten	Nedfall av kväve Tillgång till dricksvatten av god kvalitet Skydd av Vattenförekomster	Levande sjöar och vattendrag Ingen övergödning Grundvatten av god kvalitet
	Mark	Nedfall av kväve Bevarande och utveckling av areella näringar, jord- och skogsbruk	Bara naturlig försurning samt Ingen övergödning
Landskap	Landskap	Buller Bara naturlig försurning Skydd och utveckling av ekosystemtjänster Skydd och utveckling av värden i Landskapet	God bebyggd miljö
	Bebyggelse	Antal utbyggda km cykelväg i länet,	God bebyggd miljö
	Biologisk mångfald, växtliv och djurliv	Minskad fragmentering av grönområden, åtgärdsprogram och bevarandeåtgärder	Ett rikt växt och djurliv
	Forn- och kulturlämningar, annat kulturarv	Bevarande och utveckling av kulturmiljö	God bebyggd miljö

Bilagor

Bilaga 1: Källor

Regering och Riksdag

Direktiv till trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur 2012-12-20

Förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.

Förordning (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar

Miljöbalken 6 kapitlet

Trafikverket och nationella myndigheter

Banverket m.fl. (2008). *Metodbeskrivning. Miljöbedömning i transportsektorns åtgärdsplanering 2010-2021.*

Naturvårdsverket. (2013). Yttrande 2013-01-10. *Avgränsningssamråd för miljöbedömning av nationell transportplan 2014-2025*

Naturvårdsverket. (2009:1). *Handbok med allmänna råd om miljöbedömning av planer och program.*

Riksrevisionen. (RR 2009:23). *Länsplanerna för regional transportinfrastruktur.*

Riksrevisionen. (RIR 2012:7). *Infrastrukturplanering – på väg mot klimatmålen?*

Trafikverket. (TRV 2012:239). *Enklare effektsamband för transportpolitisk måluppfyllelseanalys. Steg 1 och 2 åtgärder.*

Trafikverket. (TRV 2012/85778) *Avgränsningssamråd för miljöbedömning av nationell transportplan 2014-2025*

Trafikverket. (TRV 2012:105). *Målbild för ett transportsystem som uppfyller klimatmål och vägen dit.*

Trafikverket. (2011:134). *Metod för miljöbedömning av planer och program inom transportsystemet*

Trafikverket. (TRV 2010:095). *Trafikslagsövergripande planeringsunderlag för Begränsad klimatpåverkan.*

Trafikverkets hemsida: <http://www.trafikverket.se/Privat/I-ditt-lan/Stockholm/Projekt-i-lanet/>

Trafik Stockholms hemsida: <http://www.trafikstockholm.com>

Vägverket. (2008). *Effektsamband för vägtransportsystemet.*

Regionala och kommunala underlag

Länsstyrelsen i Stockholms Län. (2012). *Regional inriktning för transportsystemets utveckling i Stockholms län*.

Miljöförvaltningen i Stockholm. (2013). *Förslag till Färdplan för ett fossilbränslefritt Stockholm 2050*.

SL. (2010). *Trafikplan 2020*.

(2010). *Regional utvecklingsplan, RUFS*.

Trafikkontoret Stockholm. (2012). *Framkomlighetsstrategi för Stockholm 2030*.

Kommunförbundet Stockholms län. (2013). *Klimat och energistrategi för Stockholms län*.

Kommunförbundet Stockholms län. (2011). *Klimat och energistrategi för Stockholms län*.

Länsstyrelsen i Stockholms län. (2010). *Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2010-2021*.

Länsstyrelsen i Stockholms län. (2010). Miljökonsekvensbeskrivning gällande förslag till *Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2010-2021*.

SLs hemsida: <http://sl.se/sv/Om-SL/SL-planerar-och-bygger/>

Övriga källor

WSP (2012). *RAPPORT. Samhällsekonomisk bedömning av granskningshandling till regional cykelplan för Stockholms län*.

Muntlig kommunikation och mejlväxling

Anna Wahlström, Naturvårdsverket (telefon 20 mars 2013)

Elin Forsberg, Naturvårdsverket (telefon 20 mars 2013)

Peggy Lerman, Lagtolken (telefon 20 mars 2013 samt ytterligare samtal)

Ida Stjärnström, SLL (mejlväxling 20 mars 2013)

Håkan Johansson, Trafikverket (telefon 9 april 2013 samt mejlväxling)

Michel Gabrielsson, Trafikverket (telefon 9 april 2013 samt mejlväxling)

Bilaga 2: Transportpolitiska mål

Transportpolitikens mål och principer

I mars 2009 kom regeringens proposition "Mål för framtidens resor och transporter" som föreslog en ny struktur för de transportpolitiska målen. I propositionen skriver regeringen att de transportpolitiska principerna även i framtiden kommer att vara den viktigaste utgångspunkten för regeringens åtgärder och val av styrmedel inom transportområdet. De viktigaste medlen inom transportområdet är infrastrukturplanering, organisering och styrning av myndigheter, lagstiftning och regelgivning samt ekonomiska styrmedel. Av propositionen framgår att regeringen gör bedömningen att de åtgärder som genomförs i transportinfrastrukturen bidrar till att de transportpolitiska målen uppfylls. De transportpolitiska målen består av ett övergripande mål som är nedbrutet i ett funktionsmål om tillgänglighet samt i ett hänsynsmål om säkerhet, miljö och hälsa.

Övergripande mål

Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

Funktionsmålet för tillgänglighet

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Preciseringar för funktionsmålet:

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

Hänsynsmålet – säkerhet, miljö och hälsa.

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas så att ingen dödas eller skadas allvarligt samt bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och till ökad hälsa.

Preciseringar för hänsynsmålet miljö och hälsa:

- Antalet omkomna inom vägtransportområdet halveras och antalet allvarligt skadade minskas med en fjärdedel mellan 2007 och 2020.
- Antalet omkomna inom yrkessjöfarten och fritidsbåttrafiken minskar fortlöpande och antalet allvarligt skadade halveras mellan 2007 och 2020.
- Antalet omkomna och allvarligt skadade inom järnvägstransportområdet och luftfartsområdet minskar fortlöpande.
- Transportsektorn bidrar till att miljökvalitetsmålet Begränsad klimatpåverkan nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet fossilberoende.
- Transportsektorn bidrar till att övriga miljökvalitetsmål nås och till minskad ohälsa.

Prioritet ges till de miljöpolitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.

Transportpolitiska principer

De transportpolitiska principerna bör vara vägledande när styrmedel ska väljas och ekonomiska medel prioriteras och anslås:

- Kunderna ska ges stor valfrihet att bestämma hur de vill resa och hur en transport ska utföras.
- Beslut om transportproduktion bör ske i decentraliserade former.
- Samverkan inom eller mellan olika trafikslag ska främjas.
- Konkurrensen mellan olika trafikutövare och transportalternativ ska främjas.
- Trafikens samhällsekonomiska kostnader ska vara en utgångspunkt när transportpolitiska styrmedel utformas.

(ur: RR 2009:23, bilaga 1)

Bilaga 3: Fyrstegsprincipen

Fyrstegsprincipen:

1. Tänk om

Det första steget handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.

2. Optimera

Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.

3. Bygg om

Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer.

4. Bygg nytt

Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.

Hållbart resande och hållbara transporter lägger tyngdpunkten på de två första stegen, som handlar om att bearbeta attityder och att framhålla och marknadsföra hållbara resval.

Källa: Trafikverket <http://www.trafikverket.se/Foretag/Trafikera-och-transportera-/Planera-persontransporter/Hallbart-resande/Fyrstegsprincipen/> 9 april 2013

Bilaga 4: Sammanfattning av kommentarer från samrådsprocessen

I januari 2013 skickade Länsstyrelsen en förfrågan om att a) lämna underlag om synpunkter och brister i transportsystemet och önskade åtgärder för länsplanen och nationell plan, b) lämna underlag för åtgärder berättigade till statlig medfinansiering under perioden 2014-2025, och c) lämna synpunkter på avgränsning för miljöbedömning av kommande länsplan. Förfrågan skickades till länets samtliga kommuner, Boverket, Försvarsmakten, Kommunförbundet i Stockholms län, Luftfartsverket, Länsstyrelserna i Gotlands, Sörmlands och Uppsala län, Naturvårdsverket, Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Regionala kollektivtrafikmyndigheten i Stockholms län (SLL), Region Gotland, Regionförbunden i Sörmland och Uppsala, Riksantikvarieämbetet, Sjöfartsverket, Skogsstyrelsen, Sveriges kommuner och landsting, Swedavia AB, Stockholms läns landsting, Trafikanalys, Trafikverket samt Transportstyrelsen. Svarstiden angavs till 18 mars 2013.

Danderyds kommun, Haninge kommun, Nynäshamns kommun, Sigtuna kommun, Solna Stad, Stockholms Stad och Upplands-Bro kommun har inga invändningar mot Länsstyrelsens förslag till rumsliga och tidsmässiga avgränsning. Danderyd, Nynäshamn, Sigtuna och även Upplands Väsby menar dock att miljöbedömningen bör omfatta en mer långsiktig utblick än 2030, till exempel med tanke på att den fulla nyttan av spårsatsningar uppnås först på längre sikt, och på motsvarande sätt kan också effekter inom vattenförvaltningen visa sig långt senare.

Upplands Väsby föreslår att den geografiska avgränsningen bör breddas något. De avrinningsområden som gränsar mot andra län bör ingå i bedömningen och effekter av luftkvalitet som orsakas av lufttransport från trafiktäta områden inom länet eller i angränsning till länet bör tas med. Upplands Väsby föreslår också att Vattenförvaltningens åtgärdsprogram för Norra Östersjön (2009-2015) samt åtgärdsprogram för luftkvalitet relevanta inom den geografiska avgränsningen ska finnas med som underlag i bedömningen. Samtliga bedömningsgrunder ska redovisas tydligt och barriäreffekter för vilt bör belysas.

Haninge kommun och det gemensamma yttrandet från Södertörnskommunerna visar önskemålet att MKB:n för länsplan 2014-2025 även inkluderar planens sociala och ekonomiska aspekter. De sociala aspekterna lyfts även av Södertörnskommunerna (Huddinge). Flertalet av kommunerna lyfter också vikten av att bedömningen tar hänsyn till RUFS 2010, som också är länets regionala utvecklingsprogram (RUP).

Upplands-Bro betonar vikten av att i möjligaste mån samordna både plan och MKB med den nya nationella transportplanen, eftersom transportsystemen hänger samman.

Stockholms Stad anser att miljöbedömningens avgränsning med fokus på klimat, hälsa och landskap är rimlig. Stockholm poängterar också vikten av att rimliga alternativ med hänsyn till planen identifieras, beskrivs och bedöms. Ett tydligt klimatalternativ bör finnas med som visar på transportsystemets utveckling med syfte att uppnå de transportpolitiska målen sammantaget, där klimatutmaningen genomsyrar transportpolitiken.

Nynäshamns kommun anser att nationella miljö- och klimatmål ska vara styrande för den regionala planen. Trafikverkets fyrstegsprincip bör vara grundläggande för både planen och miljöbedömningen, och transportinfrastrukturplaneringen bör prioritera befintlig infrastruktur och effektiviseringsåtgärder för denna. Planeringens mål ska vara tillgänglighet, men samtidigt undvika att skapa ett ökat resande eller transportbehov.

Naturvårdsverket betonar att syftet med miljöbedömningen är att integrera miljöaspekter i planen så att en hållbar utveckling främjas. Målkonflikter behöver synliggöras och rimliga alternativ utvecklas och belysas. Den geografiska omfattningen bör vara större än länet och det kan finnas behov av att uppmärksamma indirekta och kumulativa effekter i ett länsöverskridande perspektiv.

Bilaga 5: Underlag till urval av åtgärder för planen – förenklade miljöbedömningar för namnsatta åtgärder och åtgärdsgrupper

Respektive objekt och åtgärds paket har bedömts utifrån frågeställningen om åtgärden väntas ge positiv eller negativ miljöpåverkan och hur stor påverkan väntas bli. Skalan redovisas i tabellen nedan.

Figur 6. Symboler och skala i redovisningen av miljökonsekvensbedömning

Bedömningssymboler	Betydelse
+, ++	Åtgärden bedöms i ökande grad ge positiv miljöpåverkan
-, --	Åtgärden bedöms i ökande grad ge negativ miljöpåverkan
+/-	Åtgärden bedöms ge obetydlig miljöpåverkan
?	Åtgärdens konsekvenser är oklara

Skalan som används i bedömningen visar om åtgärden väntas ge positiv eller negativ påverkan samt hur omfattande påverkan kan bli. Miljöpåverkan beskrivs genom plus och minustecken och bedömningen bör ses som ungefärlig. Antaganden om påverkan bygger på en värdering av riskkällor och uppskattningar av möjliga konsekvenser och sannolikheten för dessa. Underlaget är osäkert och bedömningen en sammanvägning av flera olika faktorer och en åtgärd kan innebära såväl positiva som negativa konsekvenser. Bedömningen redovisar i första hand betydande miljökonsekvenser, och syftar till att ge en sammanvägd bild.

I bedömningen antas att vägtrafikens (personbil, buss, lastbil) miljöpåverkan fortsätter på samma sätt som idag avseende till exempel utsläpp av klimatgaser och utsläpp till vatten. Hänsyn har inte tagits till möjliga effekter av en väsentligen förändrad fordonsflotta eller förändrade drivmedel.

I denna bilaga redovisas åtgärder som:

- redan finns med i befintlig plan och som det nya planförslaget fortsätter att finansiera,
- åtgärder som tillkommer 2014-2025
- åtgärds paket
- trängselskattefinansierade åtgärder som tidigare inte har legat i länsplanen

Objekt i gällande plan (Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2010-2021)

Följande objekt finns med länsplanen gällande åren 2010-2021 och finns även med i planförslaget gällande åren 2014-2025.

Åtgärd	Tvärspårväg Ost/Saltsjöbanan	
Fokus-område	Miljöbedömning	
	Miljöpåverkan	Kommentar
Klimat	++	Eftersatt underhåll leder till underutnyttjande av befintlig infrastruktur. Nya bostadsområden ger fler resande.
Hälsa	+	Ökad trafiksäkerhet, bättre luftkvalitet.
Landskap	+/-	Bullerskydd bör utformas med hänsyn till omgivningen.

Huvudsyften: Komma ikapp eftersatt underhåll, öka tillförlitlighet, öka trafiksäkerhet, öka kapacitet för att möta ökad efterfrågan när nya planerade bostads- och företagsområden tas i bruk. Ingår i nuvarande plan 2010-2021.

Kommentar: för att nå önskad överflyttning från bil till järnväg krävs att åtgärden kombineras med styrande restriktioner för bil. Ökad trafikering kan kräva uppgradering av nuvarande bullerskydd.

Åtgärd	Lidingöbanan, upprustning	
Fokus-område	Miljöbedömning	
	Miljöpåverkan	Kommentar
Klimat	++	Ökad kapacitet, pålitlighet och geografisk täckning för spårtrafiken
Hälsa	+	Ökad tillgänglighet vid stationer och hållplatser
Landskap	+/-	Potentiellt minskat behov av bilparkering i Ropsten, markanspråk pga. följdinvesteringar (exv. ny spårvagnsdepå i AGA)

Huvudsyften: främst kapacitetshöjande åtgärder och tillgänglighetsanpassningar.

Kommentar: för att nå önskad överflyttning från bil till järnväg krävs att åtgärden kombineras med styrande restriktioner för bil.

Åtgärd	Roslagsbanan, etapp 1 och 2	
Fokus- område	Miljöbedömning	
	Miljöpåverkan	Kommentar
Klimat	+ +	Ökad kapacitet för spårtrafiken, bättre anslutningar
Hälsa	+	Ökad tillgänglighet vid stationer, bättre trafiksäkerhet vid övergångar. Ökat buller.
Landskap	-	Breddning av spårområde tar ny mark i anspråk. Uppgradering/nya broar, övergångar och bullerskydd förändrar landskapet.

Huvudsyften: främst kapacitetshöjande åtgärder. Ingår i nuvarande plan 2010-2021.

Kommentar: för att nå önskad överflyttning från bil till järnväg krävs att åtgärden kombineras med styrande restriktioner för bil. Nya broar och övergångar förutsätts utformas så att betydande negativ påverkan på landskapet undviks.

Åtgärd	Roslagsbanan, etapp 1-2 kommunala följdinvesteringar	
Fokus- område	Miljöbedömning	
	Miljöpåverkan	Kommentar
Klimat	+/-	Ökad framkomlighet för bil och samtidigt ökad framkomlighet för g/c och kollektivtrafik på spår.
Hälsa	+ +	Ökad trafiksäkerhet.
Landskap	+/-	Ökat markanspråk, broar som förändrar landskapet. Beroende på utformning kan barriäreffekter minskas.

Huvudsyften: trafiksäkerhet, främst planskilda korsningar och förstärkningsåtgärder. Ingår i nuvarande plan 2010-2021.

Åtgärd	Väg 267 Rotebro – Stäket	
Fokus- område	Miljöbedömning	
	Miljöpåverkan	Kommentar
Klimat	-	Åtgärden medför ökad vägtrafik inkl. kollektivtrafik och förbättrade förutsättningar för cykel
Hälsa	+ +	Ökad trafiksäkerhet, minskat buller
Landskap	+/-	Ökat markanspråk, påverkan på landskapet, och samtidigt minskad barriäreffekt för människor och djur (exv. viltundergångar)

Huvudsyften: öka framkomligheten, öka kapaciteten för både biltrafiken och kollektivtrafiken, förbättra trafiksäkerheten för alla, göra vägen till mindre av en barriär för gående, cyklister och människor som vill röra sig i naturen samt för vilda djur.

Åtgärd	Väg 77 Åtgärder på väg 77 och i Rimbo (*)	
Fokus- område	Miljöbedömning	
	Miljöpåverkan	Kommentar
Klimat	-	Åtgärden medför ökad vägtrafik, men medför även förbättrade förutsättningar för cykel och gång
Hälsa	+	Ökad trafiksäkerhet, minskat buller
Landskap	+/-	Ska anpassas till landskapets karaktär. Minskade barriäreffekter. Åtgärder planeras vid befintlig väg.

Huvudsyften: förbättra standarden på väg 77 med avseende på trafiksäkerhet, framkomlighet, bullerproblem och luftföroreningar. Omfattar fordonstrafik längs vägen, i korsningspunkter, näringslivets transporter, oskyddade trafikanter längs vägen och vid passager, busstrafik och busstrafikanter, minskade störningar för boende.

Åtgärd	Södertälje Centrum, bytespunkt	
Fokus- område	Miljöbedömning	
	Miljöpåverkan	Kommentar
Klimat	+	Ökad konkurrenskraft och pålitlighet för spårtrafiken
Hälsa	+	Ökad tillgänglighet vid stationen
Landskap	+/-	Nya järnvägsbroar ersätter gamla, markanspråk för ny bussterminal och infartsparkering

Huvudsyften: Öka kapaciteten på järnvägen Södertälje-Stockholm, öka tillgänglighet vid stationen.

Kommentar: för att nå önskad överflyttning från bil/lastbil till järnväg krävs att åtgärden kombineras med styrande restriktioner för bil/lastbil.

Åtgärd	Tvärspårväg Kista	
Fokus- område	Miljöbedömning	
	Miljöpåverkan	Kommentar
Klimat	+	Ökad geografiska täckningen för spårtrafiken, bättre anslutningar
Hälsa	+/-	Ökad tillgänglighet vid stationer och hållplatser. Underlättar tågpendling för cyklister. Bullerstörning.
Landskap	-	Tar ny mark i anspråk, barriäreffekt. Ökad exploatering. Landskapspåverkan starkt beroende av utformning

Huvudsyften: Förslaget innebär att Tvärbanan förlängs norrut från förgreningspunkten med Solnagrenen vid Norra Ulvsunda mot Kista och vidare mot Helenelund.

Kommentar: för att nå önskad överflyttning från bil till järnväg krävs att åtgärden kombineras med styrande restriktioner för bil.

Åtgärd	Nynäsbanan, dubbelspår etapputbyggnad (Tungelsta–Hemfosa)	
Fokus-område	Miljöbedömning	
	Miljöpåverkan	Kommentar
Klimat	+	Ökad kapacitet för spårtrafiken, bättre anslutningar
Hälsa	+/-	Ökad tillgänglighet vid stationer och hållplatser. Ev. bullerpåverkan.
Landskap	-	Breddning av spårområde tar ny mark i anspråk. Ev. uppgradering/nya broar och övergångar förändrar landskapet.

Huvudsyften: främst kapacitetshöjande åtgärder och tillgänglighetsanpassningar.

Kommentar: för att nå önskad överflyttning från bil till järnväg krävs att åtgärden kombineras med styrande restriktioner för bil.

Åtgärd	Nynäsbanan, godsanpassning kraft/buller	
Fokus-område	Miljöbedömning	
	Miljöpåverkan	Kommentar
Klimat	+	Ökad kapacitet för spårtrafiken, bättre anslutningar
Hälsa	?	Beror på hur bullersituationen förändras.
Landskap	-	Bullerskydd/vallar. Bör utformas landskapsanpassat.

Åtgärd	Vega pendelstation	
Fokus-område	Miljöbedömning	
	Miljöpåverkan	Kommentar
Klimat	++	Ökad tillgänglighet till och kapacitet inom redan befintligt spårssystem.
Hälsa	+	Ökad tillgång till arbetsmarknad och fritidsaktiviteter. Ökad trafiksäkerhet. Vibrationer och störningar.
Landskap	-	Markanspråk. Bullerskydd.

Huvudsyfte: Ny pendeltågstation i Vega mellan Farsta strand och Västerhaninge, del i ett utökat stamnät (öka kapacitet, minska trängsel, möta efterfrågan).

Kommentar: för att nå önskad överflyttning från bil till järnväg krävs att åtgärden kombineras med styrande restriktioner för bil. Förbättrade kommunikationer kan leda till att fler flyttar väljer att resa/pendla längre sträckor, d.v.s. ett totalt sett ökat resande.

Åtgärd	Bussterminal Slussen	
Fokus- område	Miljöbedömning	
	Miljöpåverkan	Kommentar
Klimat	+	Negativ klimatpåverkan under byggskedet. Positiv under drift då nya Slussen kommer prioritera kollektivtrafik på bekostnad av bil, d.v.s. ökad energieffektivitet.
Hälsa	+	Ökad tillgång till arbetsmarknad och fritidsaktiviteter. Ökad trafiksäkerhet. Vibrationer och störningar under byggskedet (i drift sannolikt liten skillnad mot idag).
Landskap	+	Ökad avbördningsmöjlighet från Mälaren minskar risken för översvämning. Förbättrad hantering dagvatten kan ge minskad påverkan biologisk mångfald.

Huvudsyfte: Ombyggnad av Slussen pga. renoveringsbehov. Öka kapacitet och tillgänglighet för kollektivtrafik.

Åtgärd	Bytespunkt Brommaplan	
Fokus- område	Miljöbedömning	
	Miljöpåverkan	Kommentar
Klimat	+	Negativ klimatpåverkan under byggskedet. Positiv i drift, attraktivare kollektivtrafik, potential för överflyttning från bil.
Hälsa	+	Ökad tillgång till arbetsmarknad och fritidsaktiviteter. Ökad trafiksäkerhet. Vibrationer och störningar under byggskedet (i drift sannolikt liten skillnad mot idag).
Landskap	+	Attraktivare stadsrum

Huvudsyfte: Öka kapacitet och tillgänglighet för kollektivtrafik

Åtgärd	Bussterminal Gullmarsplan	
Fokus- område	Miljöbedömning	
	Miljöpåverkan	Kommentar
Klimat	+	Negativ klimatpåverkan under byggskedet. Positiv i drift, attraktivare kollektivtrafik, potential för överflyttning från bil.
Hälsa	+	Ökad tillgång till arbetsmarknad och fritidsaktiviteter. Ökad trafiksäkerhet. Vibrationer och störningar under byggskedet (i drift sannolikt liten skillnad mot idag).
Landskap	+	Attraktivare stadsrum

Huvudsyfte: Öka kapacitet och tillgänglighet för kollektivtrafik

Åtgärd	Nya Karolinska/Solna, spårförbindelse	
Fokus- område	Miljöbedömning	
	Miljöpåverkan	Kommentar
Klimat	+	Viss överflyttning från bil till kollektivtrafik kan väntas om en spårförbindelse tillkommer. Samtidigt väntas ökat resande, ökad energianvändning.
Hälsa	++	Ökad tillgång till arbetsmarknad och vård. Ökad trafiksäkerhet. Vibrationer och störningar.
Landskap	+/-	Markanspråk pga. ny dragning av spår, nya hållplatser, nya tillträdesvägar g/c, gods och underhåll. Bullerskydd. Redan exploaterade områden och därmed begränsad påverkan, rät utformning kan förbättra jämfört nuläget.

Huvudsyfte: Åtgärden syftar till att genomföra försvarsarbeten för en framtida spårförbindelse.

Åtgärd	Tvärspårväg Syd, etappstart	
Fokus- område	Miljöbedömning	
	Miljöpåverkan	Kommentar
Klimat	+/-	Åtgärden kan ge ökat kollektivtrafikresande men också öka energianvändningen
Hälsa	+	Ökad tillgång till utbildning och arbetsmarknad.
Landskap	-	Markanspråk pga. ny dragning av spår, nya hållplatser

Huvudsyfte: Regional tvärförbindelse mellan Skärholmen-Kungens kurva och Flemingsberg. I förslag till länsplan 2014-2025 kommer en kapacitetsstark kollektivtrafiklösning på studeras vidare.

Åtgärd	Roslagspilen, utredning	
Fokus- område	Miljöbedömning	
	Miljöpåverkan	Kommentar
Klimat		Utredningen i sig har begränsad klimatpåverkan. Rätt utformad åtgärd kan ha positiv klimatpåverkan.
Hälsa		Som ovan
Landskap		Utredningen i sig påverkar inte landskapet. En ny spårväg påverkar via exv. markanspråk, barriäreffekt.

Huvudsyften: Skapa ny pendeltågslinje i anslutning till Roslagsbanan, möjlig knutpunkt är Arninge. Förbättra kapacitet, förbindelser och tillgänglighet. Nya stationer, nya hållplatser.

Kommentar: för att nå önskad överflyttning från bil till järnväg krävs att åtgärden kombineras med styrande restriktioner för bil. Förbättrade kommunikationer kan leda till att fler flyttar väljer att resa/pendla längre sträckor, d.v.s. ett totalt sett ökat resande.

Tillkommande objekt och åtgärdspaket

Under planprocessen identifierades ytterligare förslag till åtgärder, dessa beskrivs samlat nedan.

Åtgärdspaket

I länsplanen ska större projekt med en kostnad över 25 miljoner kronor namnges medan mindre åtgärder, under 25 miljoner kronor, grupperas i så kallade åtgärdspaket med olika teman. Exakt vilka enskilda åtgärder som genomförs beslutas löpande av Trafikverket och Länsstyrelsen under planens genomförande. I förslaget till länsplan ingår sju åtgärdspaket, drygt 2,2 miljarder har satts av till åtgärder inom dessa områden i den kommande planperioden:

- Cykling
- Enskilda vägar
- Kollektivtrafik
- Miljö
- Trafiksäkerhetsåtgärder
- Trimmingsåtgärder
- Åtgärder för effektivare användning av transportsystemet inklusive utredningsmedel

Cykel

Överlag har åtgärder för att främja cykeltrafik positiv påverkan på miljön. Det är en av få infrastruktursatsningar som nästan alltid är samhällsekonomiskt lönsamma, inte bidrar till ökade koldioxidutsläpp eller partiklar, och inte påverkar landskapet negativt. De fysiska ingreppen bedöms bli relativt små i jämförelse med övrig infrastruktur. Med god utformning bedöms därför inte landskapet påverkas betydande. En satsning på åtgärder för förbättrad standard för gående och cyklister kan också bidra till jämnare resursfördelning och tillgänglighet. Satsningar på cykel bedöms innebära stora hälsovinster och främja folkhälsomål.

Enskilda vägar

De enskilda vägarna har en viktig betydelse som komplement till det allmänna vägnätet och som utfartsvägar på landsbygden, för näringslivet och för det rörliga friluftslivet. Länsplanens satsningar på enskilda vägar bedöms ha positiv inverkan på bedömningsgrunderna Hälsa och Landskap, samt marginell betydelse för målet om Klimat.

Kollektivtrafik

Investeringar för att bygga ut kollektivtrafik stimulerar till ökad andel kollektivtrafik särskilt om vägutrymme tas från biltrafiken till förmån för attraktivare kollektivtrafik. Även andra åtgärder, så som attitydpåverkan, skyltning och

information om avgångar och tider, belysning, utformning av hållplatser och andra faktorer som påverkar "hela-resan-perspektivet" kan ytterligare stimulera ökad användning av och tillgänglighet till kollektivtrafiken. I kombination med restriktioner för biltrafiken kan stärkt och konkurrenskraftigt kollektivtrafik resultera i betydande utsläppsminskningar. Åtgärder för kollektivtrafik bedöms generellt ha positiv inverkan på målen om hälsa och miljö och klimat, särskilt om satsningarna innebär minskat resande med bil.

Miljö

I länsplanen prioriteras åtgärder inom områdena buller, luft samt dagvattenavrinning från väg. För att erhålla statlig medfinansiering krävs att åtgärderna sker på eller i anslutning till kommunala gator och vägar samt att åtgärderna är mer omfattande än vad som är tvingande för kommunen utifrån gällande lagstiftning. Kommunerna uppmuntras att samordna miljöåtgärderna med andra åtgärder såsom trafiksäkerhet och inomhusluft. Åtgärdsporten bedöms som positiv för samtliga tre bedömningsgrunder Klimat, Hälsa och Landskap.

Trafiksäkerhetsåtgärder

Investeringar för ökad trafiksäkerhet är av stor betydelse för människors hälsa. Dels genom att minska antalet skadade och dödade i trafiken, dels genom att bidra till minskat utsläpp och lägre buller. Länsplanen prioriterar under planperioden åtgärder för oskyddade trafikanter vilket bedöms som mycket positivt.

Trimningsåtgärder

Åtgärder inom fyrstegsprincipens tredje steg innebär mindre ombyggnationer, ibland i form av trimningsåtgärder. Trimningsåtgärder kan genomföras för såväl attraktivare cykelinfrastruktur som för effektivare vägtrafik. Åtgärdspaketet bedöms därför som både positivt och negativt för klimatpåverkan beroende på vilka åtgärder som väljs. Trimningsåtgärder i samband med bostadsbebyggelse i syfte att skapa attraktivare kollektivtrafik, gång och cykelinfrastruktur bedöms som positivt för Klimat och Hälsa.

Åtgärder för effektivare användning av transportsystemet inklusive utredningsmedel

Åtgärder inom fyrstegsprincipens två första steg omfattar åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt, och åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av befintlig infrastruktur. Åtgärdspaketet bedöms som ett mycket viktigt komplement till övriga satsningar i länsplanen för att nå mål om trafikutveckling och miljö.

Namngivna spåråtgärder

I länsplanen inryms även namngivna objekt gällande utbyggnad av infrastruktur för spårtrafik:

- Södertälje C bangård dubbelspår
- Tunnelbana Hagastaden
- Tvärbana Ost, omdefinierat projekt

För närmare beskrivningar av åtgärdernas omfattning se förslag till länsplan. Den samlade bedömningen av spårobjektens miljöpåverkan sammanfattas i tabellen nedan:

ÅTGÄRDSOMRÅDE SPÅR		
Fokusområde	Miljöpåverkan	Kommentar
Klimat	+	Minskade utsläpp pga. överflyttning från bil
Hälsa	+	Ökad tillgänglighet, tillgång till arbetsmarknad, service. Kombination gång/cykel.
Landskap	-	Barriäreffekter, markanspråk, landskapsbild.

Klimat

Investeringar för att bygga ut kollektivtrafik på spår kan stimulera till ökad andel kollektivtrafik. Enbart satsningar på spårtrafiken ger en begränsad överflyttning från biltrafik till spårtrafik. Trafikverket uppskattar att utsläppsminskningen vid en dubblerad kapacitet inom kollektivtrafiken (inklusive både spårbunden trafik och buss) är cirka 6 procent². I kombination med restriktioner för biltrafiken kan ett stärkt och konkurrenskraftigt spårssystem däremot resultera i betydande utsläppsminskningar. Även andra åtgärder, så som attitydpåverkan, skyltning och information avgångar och tider, belysning, utformning av hållplatser och andra faktorer som påverkar "hela-resan-perspektivet" kan ytterligare stimulera ökad användning av spårtrafik.

Hälsa

Ökat resande med kollektivtrafik, inklusive spårtrafik, bidrar inte i sig till förbättrad folkhälsa. Ett väl fungerande "hela-resan-perspektiv" kan främja ett kombinerat resande med t ex cykel och spårtrafik. God möjlighet att kunna parkera sin cykel vid stationen, eller att ta med cykeln på tåget, ger förutsättningar för mer hälsosamma resvanor.

Utbyggnaden av spårtrafik bör omfatta åtgärder för att minimera risken för ökad bullerstörning.

² Trafikverket. (2012). *Målbild för ett transportsystem som uppfyller klimatmål och vägen dit. Rapport 2012:105.*

Landskap

De föreslagna spårobjektens påverkan på djur- och växtliv och biologisk mångfald kan vara både positiv och negativ, och beror i slutändan mycket på den specifika utformning som väljs för respektive åtgärd. En god utformning med vilttunnlar, övergångar etc. kan minska befintliga barriäreffekter som transportinfrastrukturen utgör. Det är viktigt att studera ekologiska samband och värden för friluftslivet. Ostörda områden kan komma att påverkas av t ex buller.

På motsvarande sätt är objektens påverkan på landskapet och på forn- och kulturlämningar samt annat kulturarv och bebyggelse, starkt beroende av hur åtgärderna utformas.

Namngivna åtgärder för cykel

Länsplanen inrymmer även två namngivna cykelobjekt

- 262 Danderyd-Rösjön cykelväg
- Cykelsatsning Södertörn

För närmare beskrivningar av åtgärdernas omfattning se förslag till länsplan. Den samlade bedömningen av de namngivna cykelobjektens miljöpåverkan sammanfattas i tabellen nedan:

ÅTGÄRDSOMRÅDE CYKEL		
Fokusområde	Miljöpåverkan	Kommentar
Klimat	+	Bedöms ha begränsad påverkan på klimat
Hälsa	++	Ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter, fler cyklister leder till bättre folkhälsa
Landskap	+	Bedöms ha begränsad påverkan på landskap

Klimat, hälsa, landskap

Åtgärderna bedöms innebära positiv eller marginell miljöpåverkan. Överlag har åtgärder för att främja cykeltrafik positiv påverkan på miljön. Det är en av få infrastruktursatsningar som nästan alltid är samhällsekonomiskt lönsamma, inte bidrar till ökade koldioxidutsläpp eller partiklar, och inte påverkar landskapet negativt. De fysiska ingreppen bedöms bli relativt små i jämförelse med övrig infrastruktur. Tillsammans med avsatta medel i åtgärds paket Cykel har de två utpekade cykelobjekten möjlighet att stimulera ökat cyklandet i länet, det är sannorlikt att cykelinfrastrukturinvesteringar som leder till bättre tillgänglighet är satsningar som får ökad effekt med tiden. Detta innebär stora folkhälsovinster. Även andra åtgärder, så som attitydpåverkan och andra faktorer som påverkar "hela-resan-perspektivet" kan ytterligare stimulera ökat cyklande.

Åtgärder inom vägnätet

I förslag till länsplan inryms även ett antal åtgärdsförslag som rör nya åtgärder inom vägnätet, åtgärderna rör såväl förbättringar för kollektivtrafiken som kapacitetshöjningar i vägnätet:

- 222 Mölnvik – Insjön
- 226 Högskolan trafikplats
- Haningeterassen, bytespunkt
- 226 Vårsta-Flemingsberg, långsiktig målbild
- 257 Tungelstavägen
- 274/678 Hemmesta vägskal

Länsplanen innefattar även fler vägåtgärder än de som länsplanens ramar finansierar. Ett antal länsvägar ingår i länsplanen men de finansieras helt utanför länsplanens ekonomiska anslag genom trängselskatt och i vissa fall kommunal medfinansiering och tillhörde tidigare nationell plan. Dessa är:

- 57 Gensta-E4
- 73 Vega trafikplats
- 76 Förbifart Norrtälje etapp 2
- 222 Kvarnholmen trafikplats
- 222 Mölnvik-Ålstäket
- 222 Skurubron
- 226 Huddingevägen oskyddade trafikanter
- 226 Pålamalmsvägen-Högskolan
- 226 Tumba-Tullinge
- 261 Nockeby-Tappström
- 268 E4-Grana
- 276 Rosenkälla-Åkersberga

För närmare beskrivningar av åtgärdernas omfattning se förslag till länsplan. Den samlade bedömningen av vägobjektens miljöpåverkan sammanfattas i tabellen nedan:

ÅTGÄRDSOMRÅDE VÄG		
Fokusområde	Miljöpåverkan	Kommentar
Klimat	-/+	Ökad vägtrafik väntas ge ökade utsläpp, främst av klimatgaser men även NOx, sot, partiklar, föroreningar till dagvatten etc. Samtidigt kan införandet av busskörfält och åtgärder för attraktivare kollektivtrafik innebära överflyttning från bil till kollektivtrafik.
Hälsa	+/-	Ökad trafiksäkerhet och tillgänglighet, ökade luftföroreningar, ökat buller, i vissa fall minskad attraktionskraft g/c
Landskap	-	Barriäreffekter, markanspråk, landskapsbild, men mindre påverkan i de fall åtgärderna gäller redan etablerade trafikplatser

Klimat

Ett övergripande syfte för flera av de utpekade vägoobjekten är att öka kapaciteten i vägsystemet. Detta kommer med stor sannolikhet leda till ett ökat transportarbete och med nuvarande drivmedelsmix kommer resultatet bli ökade klimatpåverkande utsläpp, framförallt av koldioxid, CO₂. Hur stor ökningen blir beror av vilka åtgärder som genomförs och hur dessa utformas. Här är det viktigt att behålla fokus på att minimera klimatpåverkan från transporterna och i möjligaste mån premiera kollektivtrafikens framkomlighet och attraktivitet.

Den ökning av trafik (inducerad trafik) som de föreslagna objekten sannolikt medför kan även komma att medföra ökade emissioner av luftföroreningar som partiklar, NOx och sot. Samtidigt syftar ett flertal av förslagen till att förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken och möjliggöra överflyttning från bil till vägburen kollektivtrafik.

Hälsa

Det är viktigt att vid utformningen av specifika åtgärder ta hänsyn till buller, vibrationer och risken för förorening av dricksvatten eller mark, samt störning från byggskedet. Omfattningen av eventuella negativa effekter kan variera stort beroende på hur riskerna hanteras och vilka tekniska lösningar som används.

I och med ökade trafikmängder ökar risken för olycka och därmed risk för förorening av mark. Detta beror främst av risken för olyckor eller läckage från fordon eller transporterat gods. Samtidigt omfattar länsplanen även åtgärder som syftar till att öka trafiksäkerheten genom åtgärdspaketet Trafiksäkerhet.

Flera objekt möjliggör också högre hastigheter på väg vilket kan leda till ökat buller och högre nivåer av luftföroreningar. Indirekta effekter från högre hastigheter i stadsmiljö är en otrygg miljö för oskyddade trafikanter och riskerar att leda till en negativ spiral där allt fler väljer att ta bilen istället för att gå eller

cykla. Högre hastighet innebär också att det behövs ett större gaturum för bilarna eftersom säkerhetsmarginalen måste öka.

Landskap

Utbyggnad av vägtrafik ger ofta relativt stor och permanent påverkan på landskapet. Barriäreffekterna kan förstärkas, samtidigt som säkra passager kan byggas, såväl för människor som för flora och fauna. De föreslagna objektens påverkan på djur- och växtliv och biologisk mångfald kan vara både positiv och negativ, och beror i slutändan mycket på den specifika utformning som väljs för respektive åtgärd. En god utformning med vilttunnlar, övergångar etc. kan minska befintliga barriäreffekter som transportinfrastrukturen utgör.

På motsvarande sätt är objektens påverkan på landskapet och på forn- och kulturlämningar samt annat kulturarv och bebyggelse, mycket starkt beroende av hur åtgärderna utformas.

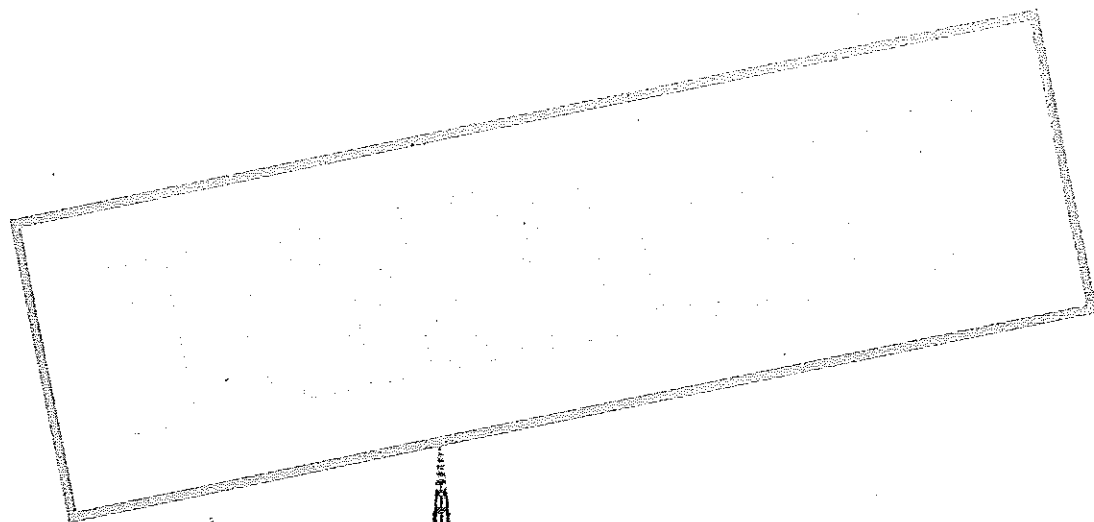
Åtgärdsförslag som valts bort

Kommuner och andra myndigheter framförde en mängd önskemål om åtgärder under framtagandet av länsplanen. Urvalet skedde mot bakgrund av de transportpolitiska målen och den regionala inriktningen för transportsystemet i Stockholms län. Mixen av åtgärder har i stor utsträckning skett utifrån ett miljöperspektiv då stor del av länsplanens ekonomiska ram fördelas till investeringar i kollektivtrafik och cykelåtgärder. Men även trafiksäkerhet, framkomlighet och systemperspektivet har varit parametrar i arbetet.

” Länsstyrelsen arbetar för att
Stockholmsregionen ska vara
attraktiv att leva, studera, arbeta
och utveckla företag i.

*Mer information kan du få av
Länsstyrelsens avdelning för tillväxt.
Tfn: 08-785 40 00*

*Adress
Länsstyrelsen i Stockholms län
Hantverkargatan 29
Box 22 067
104 22 Stockholm
Tfn: 08-785 40 00
www.lansstyrelsen.se/stockholm*



Rapport 2013:xx



Länsstyrelsen
Stockholm

Länsplan för regional transportinfrastruktur 2014–2025

Rapport 2013:xx



Länsstyrelsen
Stockholm

Länsplan för regional transportinfrastruktur 2014–2025

Foto omslag: Vahid Fararos

Utgivningsår: 2013

ISBN: 978-91-7281-559-9

Du hittar rapporten på vår webbplats www.lansstyrelsen.se/stockholm

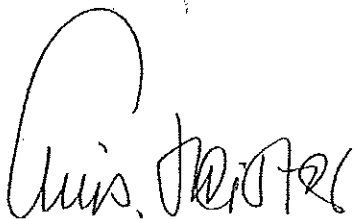
Förord

På sex år har Stockholms läns befolkning vuxit med 200 000 invånare. En tredjedel av Sveriges ekonomiska tillväxt skapas i regionen och nästan en fjärdedel av landets totala arbetsmarknad finns här. När det gäller att attrahera företag, forskning och kompetens konkurrerar Stockholm med andra regioner i Europa, Nordamerika och Asien.

Näringslivets utveckling är helt beroende av tillgången till kompetent arbetskraft. Arbetskraften är i sin tur beroende av en väl fungerande bostadsmarknad, något som är av avgörande betydelse för Stockholms-regionens fortsatta tillväxt. Den kraftiga befolkningsökningen ställer krav på uppåt 300 000 nya bostäder. Förtätning och nyplanering av bostadsområden behöver samplaneras med kollektivtrafik för att undvika ökat bilberoende och klara våra miljöutmaningar. Detta har varit utgångspunkten för Länsstyrelsen i framtagandet av länsplanen.

För att svara upp mot det ökade bostadstrycket ser kommunerna stora behov av investeringar i infrastrukturen, särskilt regional kollektivtrafik. Behoven av investeringar i infrastrukturen som framförs summeras till cirka 187 miljarder kronor. Väsentliga resursförstärkningar krävs för att bibehålla och utveckla regionens internationella konkurrenskraft. De framförda behoven är långt ifrån de resurser som regionen har att förfoga över, trots regeringens ambition att förbättra storstädernas framkomlighet.

Länsstyrelsen måste därför resurshushålla med de medel som tilldelats och se till att de verkligen används där de gör störst nytta för bostadsbyggande och näringsliv. Den regionala kollektivtrafiken är avgörande för regionens framtid i aspekter av minskad trängsel, ökad framkomlighet, minskade utsläpp och ökad jämställdhet. Därför har Länsstyrelsen en hög ambition vad gäller medfinansiering till den regionala kollektivtrafikmyndigheten, liksom stora satsningar på utbyggnad av de regionala cykelstråken.



Chris Heister

Landshövding

Innehållsförteckning

Sammanfattning.....	4
Läsanvisning till länsplanen	6
Bakgrund och uppdrag	7
Vad är en länsplan?	7
Transportpolitiska mål	7
Regeringens direktiv	8
Arbetsprocess	9
Stockholmsregionens förutsättningar	10
Stockholm som landets tillväxtmotor.....	10
Stockholmsregionens tillgänglighet – avgörande för Sveriges konkurrenskraft.....	10
Samhällsplanering som håller.....	11
Kapacitetsutredningen	11
Ökade satsningar på infrastrukturen krävs	12
Länets utgångspunkter och strategi för prioritering	13
Regional utvecklingsplan för Stockholms län – RUFS 2010	13
Stockholmsöverenskommelsen	13
Storregional systemanalys och kompletterande PM.....	14
Regional inriktning för transportsystemets utveckling i Stockholms län	14
Prioriterat nät för funktionsnedsatta	17
Fördelning av länsplanens medel	19
Länsplanens fördelning över planperioden.....	19
Åtgärdspaket i länsplanen.....	25
Utblick mot 2030	38
Effekter av åtgärder	39
Samhällsekonomisk bedömning av projekten	39
Miljöbedömning av länsplanen.....	39
Jämställdhetsbedömning av länsplanen	40
Genomförande	42
Genomförandeansvar	42
Hantering av åtgärdspaketen.....	42
Uppföljning av planen och hantering av avvikelser.....	42
Uppföljning av miljöeffekter.....	43

Bilagor	44
Bilaga 1: Detaljerad redovisning av länsplanens ekonomiska fördelning under planperioden.	44
Bilaga 2: Kortfattade objektbeskrivningar	46
Bilaga 3: Förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur.....	53
Bilaga 4: Förordning (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur.....	56
Bilaga 5: Förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar	59
Bilaga 6: Metod för bedömning av jämställdhet.....	63
Bilaga 7: Miljökonsekvensbeskrivning	67

Sammanfattning

Trafikverket och länen har regeringens uppdrag att upprätta långsiktiga planer för statliga insatser i vägar, järnvägar och annan transportinfrastruktur under perioden 2014 – 2025. Ett förslag till länsplan ska redovisas för regeringen i december 2013. Den ekonomiska planeringsramen för Stockholms län fastställts till 8 442 miljoner kronor. Slutliga ramar beslutas av regeringen i samband med fastställande av den nationella planen våren 2014. Därefter fastställs länsplanen.

Länsstyrelsens utgångspunkt har varit *Regional inriktning för transportsystemets utveckling i Stockholms län*, som 2012 togs fram i samarbete mellan regionens regionala planeringsaktörer. Utifrån denna är länsplanens inriktning bostadsförsörjning, kollektivtrafik och cykel.

De utmaningar vi har idag kommer sannolikt att bestå närmaste åren efter 2025. En fortsatt satsning på utbyggnad av regional kollektivtrafik som binder ihop nodstäderna i Östra Mellansverige med Stockholms läns centrala kärna och de åtta regionala kärnorna är nödvändig. Länsplanen gör därför en utblick mot behoven av åtgärder till 2030.

Stockholms län är Sveriges huvudstadsregion och tillväxtmotor. Länet har en femtedel av Sveriges befolkning på två procent av landets yta, och den växer med cirka 35 000 personer per år. Stockholm är den tionde starkaste universitetsmiljön i världen, utanför USA, och är därmed en del av ett större europeiskt och globalt sammanhang.

Miljöbedömningen av länsplanen fokuserar på områdena klimat, hälsa och landskap. Den samlade bedömningen är att länsplanen medför betydande negativ miljöpåverkan för klimatet med ökade utsläpp av växthusgaser, liksom negativ miljöpåverkan för landskapet och areella näringar med ianspråktagande av mark och ökad risk för föroreningar. Ökad trafik medför också ökade utsläpp och risk för negativ miljöpåverkan på hälsa i form av bland annat luftföroreningar och buller. Delar av planen bedöms dock kunna medföra betydande positiv miljöpåverkan för hälsa, trafiksäkerhet, tillgänglighet och ökade materiella tillgångar.

Länsstyrelsen har låtit göra en särskild jämställdhetsbedömning av länsplanen och planförslaget bedöms leda till ökad jämställdhet i transportsystemet.

Länsplanens fördelning av den ekonomiska planeringsramen är som följer:

Länsplan för Stockholms län 2014-2025	Total kostnad 2014-2025	Övrig finansiering	Kostnad i Läns-plan	Procent av läns-plan	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Stadliga spår	1 140	220	920	10,9%	163	165	306	213	73	0	0	0	0	0	0	0
Nynäsbanan, dubbelspår (stopp Tunesta-Hemfosa)	414		414	4,9%	43	137	180	44	60							
Nynäsbanan, godsanpassning kraft/buller	170		170	2,0%	2	8	40	60	13							
Nynäsbanan, Vega pendeltågstation	436	220	216	2,8%	101	9	49	44	13							
"Roslagsplan", utredning	20		20		7	6	2	5								
Södertälje C, bangård dubbelspår	100		100	1,2%	5	5	35	60								
Stadliga vägar	1 449	647	802	9,5%	15	160	218	148	25	204	32	0	0	0	0	0
77 Agårder på väg 77 och i Rimbo	773	559	214	2,5%		77			13	201						
222 Mölnvik-län (kollektiv)	77		77	0,9%												
226 Högsåskan (kollektiv)	220	88	132	1,6%	10	10	61	51								
226 Högsåskan (kollektiv)	12		12	0,1%	2	5										
226 Väst-Södra länken, långsiktig målbild	35		35	0,4%					3		32					
257 Tunesta-vägen	290		290	3,4%	3	60	142	85								
267 Rosbro-Sälet	25		25	0,3%					1	12	12					
274/667 Hemmesta vägskäl	17		17	0,2%		8	9									
642/678 Fjällingen Tynnebostran																
Stadlig medfinansiering regional kollektivtrafik spår	14 933	11 008	3 925	46,5%	275	144	65	120	183	313	420	480	475	495	465	490
Lidingebanan uppgrustning	422	212	210	2,5%	205	5										
Roslagsbanan 1 + 2	4142	3 312	830	9,8%		30	30	30	160	225	250	250	105			
Roslagsbanan 1 + 2, kommunala följinvesteringar	607	357	250	3,0%				23	23							
Södertälje C, bytestpunkt	92	46	46	0,5%												
Tunnelbanan Hagastaden	1 655	830	825	9,8%				67						245	280	300
Tullinge-Östra, modernis. av S8 och hörbana till Södra	1 461	1 150	311	3,7%	70	139	35		58		170	230	170			
Tvåresparväg karta	3 142	2 514	628	7,4%												
Tvåresparväg Syd, kapacitetstark kollektivtrafik Flemingsberg-Skärholmen	3 412	2 587	825	9,8%												
Stadlig medfinansiering regional kollektivtrafik vägar	1 830	1 251	579	6,4%	75	72	0	47	210	35	25	0	25	0	25	25
Brommaplan bytestpunkt	141	71	70	0,8%					45		25					
Gullmarsplan bytestpunkt	150	75	75	0,9%									25		25	25
Haningeplan bytestpunkt**	188	94	94	1,1%		47	0	47								
Slussen bussterminal	1 351	1 051	300	3,6%	75	25	0	0	165	35						
Stadlig medfinansiering kommunala vägar	86	43	43	0,5%	7	6	9	21	0		0	0	0	0	0	0
Nordvästra Stockholm	86	43	43	0,5%	7	6	9	21								
262 Danderyd-Röjlen	145	40	105	1,2%	0	2	3	35	35	1	2	14	13	0	0	0
Cykelsatsning Södertörn	30	40	30	0,4%												
Summa åtgärds paket	3 391	1 283	2 108	25,0%	137	161	147	176	372	145	219	204	177	195	200	175
Åtgärds paket Cykel	1 020	437	583	6,9%	27	42	30	47	43	36	70	70	65	55	58	40
Cykel, stadlig väg	146		146	1,7%	12	10	10	12	15	12	13	12	12	12	12	12
Cykel, statlig medfinansiering	874	437	437	5,2%	15	30	20	35	28	24	57	58	53	43	46	28
Åtgärds paket Enskilda vägar	190	95	95	1,1%	8	8	8	8	8	8	8	7	8	8	8	8
Enskilda vägar, statlig medfinansiering	190	95	95	1,1%	8	8	8	8	8	8	8	7	8	8	8	8
Åtgärds paket Kollektivtrafik	785	295	490	5,8%	38	38	35	43	43	28	41	38	39	40	49	58
Kollektivtrafik, statlig väg	195		195	2,3%	18	18	15	18	18	13	16	15	15	16	14	19
Kollektivtrafik, statlig medfinansiering	590	295	295	3,5%	20	20	20	25	25	15	25	23	24	24	35	39
Åtgärds paket Miljö	160	80	80	0,9%	4	5	5	5	7	8	9	10	5	12	5	5
Miljö, statlig medfinansiering	160	80	80	0,9%	4	5	5	5	7	8	9	10	5	12	5	5
Åtgärds paket Trafiksäkerhet	449	119	330	3,9%	22	25	22	25	25	20	37	36	18	38	34	38
Trafiksäkerhet, statlig väg	211		211	2,5%	12	15	12	15	15	10	27	27	10	28	20	20
Trafiksäkerhet, statlig medfinansiering	238	119	119	1,4%	10	10	10	10	10	10	10	9	8	10	14	8
Åtgärds paket Trimming	423	121	300	3,6%	28	27	27	28	25	25	34	23	22	22	22	16
Trimming, statlig väg	179		179	2,1%	16	15	15	16	17	15	15	20	13	14	14	10
Trimming, statlig medfinansiering	242	121	121	1,4%	12	12	11	11	11	10	14	10	8	8	8	6
Åtgärds paket Studier och steg 1 & 2	366	136	230	2,7%	10	16	20	20	20	20	20	20	20	20	24	20
Studier och steg 1 & 2, statlig väg	94		94	69,1%	5	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8	8
Studier och steg 1 & 2, statlig medfinansiering	272	136	136	1,5%	5	8	12	12	12	12	12	12	12	12	15	12
Totalsumma	22 974	14 492	8 482	100,0%	672	710	748	760	698	698	698	698	690	690	690	690

Grön länk markerar produktionsår.

***) Den stadliga satsningen förutsätter att kommunen finansierar de kommunala delarna i projektet. För Haningeområdet måste en ansökan om statlig medfinansiering inkomma via Landstinget.

Läsanvisning till länsplanen

Länsplanen är uppdelad i sex huvudkapitel. I *Bakgrund och uppdrag* redovisas vad en länsplan är och de grundläggande förutsättningarna som styr dess genomförande. I det följande kapitlet om *Stockholmsregionens förutsättningar* redovisas länets förutsättningar och utmaningar. Därpå redovisas strategiska dokument som utgör underlag för *Länets utgångspunkter och strategi för prioritering*.

I kapitlet *Fördelning av länsplanens medel* redovisas den ekonomiska planen. Där återfinns de objekt och åtgärdspaket som utgör länsplanen samt dess kostnader och tid för genomförande. I kapitlet finns även en beskrivning av respektive åtgärdspaket. *Effekter av åtgärder* beskrivs i det följande kapitlet med samhällsekonomiska bedömningar, sammanfattning av miljöbedömningen samt en jämställdhetsbedömning av länsplanen.

Slutligen finns ett kapitel om *Genomförande* av länsplanen. Där står att läsa om hur uppföljning sker och hur avvikelser hanteras.

Till länsplanen finns ett antal bilagor som består av en mer detaljerad ekonomisk plan, kortfattade objektbeskrivningar samt de viktigaste förordningarna som styr länsplanen. De slutliga planen kommer att innehålla mer detaljerade kartor än denna remissversion. Dessa kommer då att vara i färg.

Bakgrund och uppdrag

Vad är en länsplan?

Den långsiktiga statliga planeringen av infrastruktur sker genom *Nationell plan för transportinfrastruktur* samt *Länsplan för regional transportinfrastruktur*. I Stockholms län ska Länsstyrelsen upprätta och fastställa länsplanen. Den nationella planen hanterar investeringar i Europavägnätet och nationella spår samt statlig medfinansiering till regional spårburen kollektivtrafik. Därutöver hanteras även drift- och underhåll, reinvesteringar och miljöåtgärder med mera (se bilaga 4).

Länsplanen regleras i *Förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur* (se bilaga 3). I länsplanen hanteras investeringar på övriga statliga vägar i Stockholms län (vägnummer 57 – 1182, bortsett från väg 75 Södra länken). Vidare hanterar länsplanen statlig medfinansiering till den regionala kollektivtrafikmyndigheten (Stockholms läns landsting, nedan kallat landstinget) för regional vägburen kollektivtrafik. Det kan innebära särskilda trafiklösningar i gatusystemet eller bussterminaler, hållplatser och infartsparkeringar med mera. I länsplanen hanteras också statlig medfinansiering till åtgärder för förbättrad miljö och trafiksäkerhet på kommunala vägar och gator i den mån dessa åtgärder går utöver vad som omfattas av gällande kommunalt ansvar (se bilaga 5).

Länsplanen kan också omfatta åtgärder som tillhör den nationella planens ansvarsområde, till exempel investeringar i Europavägnätet, det statliga järnvägsnätet samt möjlighet till medfinansiering av investeringar i regional spårburen kollektivtrafik för vilken landstinget ansvarar. Så var fallet i stor utsträckning i länsplanen för perioden 2010 – 2021 och så är fallet även i förslaget till denna länsplan.

Transportpolitiska mål

De transportpolitiska målen visar de prioriterade områdena inom den statliga transportpolitiken. De är en utgångspunkt för alla statens åtgärder inom transportområdet, exempelvis hur myndigheterna ska prioritera bland olika önskemål och behov när de genomför sina uppdrag.

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Till det övergripande målet finns ett *funktionsmål* (tillgänglighet) och ett *hänsynsmål* (säkerhet, miljö och hälsa).

Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet till resor och transporter. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och använd-

barhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. De är viktiga aspekter som ett hållbart transportsystem måste ta hänsyn till. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas så att ingen dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås och till ökad en hälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att uppnå uppsatta mål. Särskilt målet om begränsad klimatpåverkan lyfts fram.

Regeringens direktiv

Den 20 december 2012 gav regeringen direktiv åt länsplaneupprättarna att ta fram trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för perioden 2014 – 2025. Ett remitterat och sammanställt förslag till länsplan ska lämnas till regeringen senast den 16 december 2013. I direktivet är planeringsramen för länsplanen i Stockholms län 2014 – 2025 på 8 279 miljoner kronor (prinsnivå 2013). Efter Trafikverkets justering för underskott i nuvarande länsplan 2010 – 2021 har planeringsramen för Stockholms län ökats till 8 442 miljoner kronor. Slutliga ramar beslutas av regeringen i samband med fastställande av den nationella planen våren 2014.

Regeringens direktiv grundar sig på propositionen *Investeringar för ett starkt och hållbart transportsystem* (prop. 2012/13:25) som antagits av riksdagen. Regeringen anger att den så kallade fyrstegsprincipen ska vara vägledande för den fortsatta planeringen av förvaltningen och utvecklingen av transportsystemet. Regeringen bedömer vidare att ett trafikslagsövergripande synsätt är angeläget inom transportområdet och att detta kan bidra till bättre uppfyllelse av de transportpolitiska målen.

Fyrstegsprincipen innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet ska prövas stegvis:

1. *Tänk om.* Det första steget handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.
2. *Optimera.* Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt nyttjande av den befintliga infrastrukturen.
3. *Bygg om.* Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer.
4. *Bygg nytt.* Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.

Arbetsprocess

Länsplanen i Stockholms län upprättas av Länsstyrelsen i Stockholm. Underlag har lämnats från Trafikverket region Stockholm, landstinget, berörda myndigheter, angränsande län och regioner samt av länets kommuner. Ett nära samarbete har skett med Trafikverket och Stockholms läns landsting. Kommunernas infrastrukturhandläggare, kommundirektörer och kommunstyrelseordföranden har löpande informerats via möten hos Kommunförbundet Stockholms län (KSL). Vidare har en regional hearing om länsplanen genomförts med kommunerna och landstinget den 11 april.

Under 2012 togs en regional inriktning för transportsystemets utveckling i Stockholms län fram i samarbete mellan regionens regionala planeringsparter. Samråd och förankring skedde med kommunerna och resultatet är ett gemensamt och samlat ramverk för kommande revideringar och prioriteringar av den nationella planen och länsplanen (se kapitlet om länets utgångspunkter).

Beredningen av länsplanen har varit föremål för övergripande löpande förankring via "16-gruppen" som är en politisk referensgrupp till landshövdingen. I den företräds partiernas länsorganisationer med en fördelning i enlighet med utfallet i landstingsvalet 2010 och KSL:s förbundsmöte 2011.

Under perioden 14 januari till 18 mars har Länsstyrelsen sänt ut en behovsförfrågan av åtgärder samt avgränsningssamråd för miljöbedömning till länets kommuner, landstinget och berörda myndigheter. Totalt har det inkommit behov av cirka 270 åtgärder i trafiksystemet (förutom gällande planer) till en sammanlagd kostnad på cirka 187 miljarder kronor, varav 145 miljarder belastar statliga anslag. Svaren på behovsförfrågan har haft ett tydligt fokus på kollektivtrafiklösningar, cykelvägsinvesteringar samt ökade åtgärdspaket. Dessutom fanns en stor samstämmighet kring utveckling och satsningar på de regionala kärnorna, i enlighet med RUFS 2010. Ett förslag på länsplan samt miljökonsekvensbeskrivning skickas ut på remiss den 3 juni till den 4 oktober.

Stockholmsregionens förutsättningar¹

Stockholm som landets tillväxtmotor

Stockholms län är Sveriges huvudstadsregion och tillväxtmotor. En tredjedel av Sveriges ekonomiska tillväxt skapas här och nästan en fjärdedel av den totala arbetsmarknaden finns här. I Stockholms län bor mer än 2,1 miljoner människor – drygt en femtedel av landets befolkning – på knappt två procent av Sveriges yta. Befolkningen växer med 35 000–40 000 personer per år (200 000 mellan 2005 och 2011) och väntas nå 2,6 miljoner år 2030, och kanske så mycket som 3,2 miljoner år 2050.

Stockholmsregionen är en del av ett större europeiskt och globalt sammanhang. Enligt internationella bedömningar ligger Stockholm i topp i Europa. I den globala jämförelsen behöver regionen ligga långt framme, oavsett på vilket sätt jämförelsen görs. Det är i den konkurrensen regionens framtid avgörs. Stockholms län kännetecknas av en stark utvecklings- och innovationskraft. Stockholmsregionen strävar efter att vara ett centrum för världsledande forskning. Universitet och kunskapsintensiva miljöer har här de bästa utvecklingsmöjligheterna. Karolinska Institutet, Stockholms universitet och Kungliga Tekniska högskolan är tillsammans den tionde starkaste universitetsmiljön i världen, utanför USA. Livsvetenskaperna och informationsteknologin är två av regionens styrkeområden som mycket påtagligt bidrar till regionens attraktionskraft.

Länsstyrelsens medborgarundersökning 2013 visar att 91 procent av invånarna är nöjda med det liv de lever. Nio av tio trivs både med sitt arbete och med sitt boende. Invånarna ser överlag ljust på den egna ekonomin samt uppfattar sig som miljömedvetna. Detta visar ytterligare att det går bra för Stockholm. Men det finns också stora problem. Nära 60 procent ser trafiksituationen som mycket besvärlig.

Stockholmsregionens tillgänglighet – avgörande för Sveriges konkurrenskraft

Stockholmsregionen har allt större betydelse för Sveriges samlade tillväxt, värdeskapande företagande och innovation. Den starka innovationsmiljön med kunskapsintensiva företag och starka forsknings- och innovationsmiljöer lockar investerare, företag och talanger till regionen. Här finns god tillgång på välutbildad arbetskraft inom ett antal nyckelområden.

En konkurrenskraftig utveckling måste utgå från att Stockholm är en funktionell arbetsmarknadsregion. Det regionala transportsystemets snabbhet och tillförlitlighet är av central betydelse för näringslivets möjlighet att utveckla sin internationella konkurrenskraft och därmed motivera sin

¹ Kapitlet bygger på *Strategisk inriktning 2012-2013*, Länsstyrelsen i Stockholms län

verksamhet i landet. En fortsatt lokalisering av huvudkontor och viktig FoU-verksamhet till regionen är också angeläget.

En viktig slutsats är att regionens och därmed landets fortsatta välstånd och tillväxt är beroende av att Stockholm kan behålla sin globala position. Regionens tillgänglighet är avgörande för landets konkurrenskraft. Studier och rapporter visar att två av länets största utmaningar är att kraftigt öka bostadsbyggandet och kapaciteten i infrastruktursystemet.

Samhällsplanering som håller

Transportsystemets effektivitet och tillförlitlighet är av central betydelse för fortsatt tillväxt och social sammanhållning. Det gäller såväl kommunikationsmöjligheterna till och från Stockholmsregionen som möjligheterna att effektivt röra sig inom regionen. Hur trafiken planeras i Stockholmsregionen får också stora konsekvenser för landet som helhet. Fungerar transporterna väl i Stockholm betyder det, enbart genom regionens storlek, att stora delar av transportsystemet i Sverige också gör det.

Inflyttningen till länet är snabb. En väl fungerande bostadsmarknad är av avgörande betydelse för Stockholmsregionens fortsatta tillväxt. För länet gäller det att förbereda för en befolkningsökning på upp till en halv miljon personer fram till år 2030, kanske ännu fler. Det ställer krav på mer än en kvarts miljon nya bostäder. Utvecklingen måste ske på ett miljömässigt hållbart sätt och höga krav ställas för att nå olika miljö- och klimatmål. Förtätning och nyplanering av bostadsområden behöver samplaneras med kollektivtrafik för att undvika att nya stadsdelar i huvudsak blir biltrafikförsörjda.

Genom att samlokalisera bostäder och infrastruktur uppstår miljömässiga fördelar. Ett trafiksystem som inte fungerar drabbar även miljön i form av bland annat buller och problem med luftkvalitet. Satsning på infrastruktur är en investering i regionens utveckling, men också en avgörande satsning på miljön.

Kapacitetsutredningen

I april 2012 avrapporterade Trafikverket sitt regeringsuppdrag om kapacitet och effektivitet i transportsystemet till regeringen. Uppdraget omfattade samtliga trafikslag med tidsperspektiv till år 2021, 2025 och dessutom en utblick till 2050. I utredningen konstateras att Stockholms län i dag har kapacitetsproblem på viktiga delar av transportinfrastrukturen. Den kraftiga tillväxten ökar belastningen på det redan ansträngda systemet och problemen ser successivt ut att förvärras, trots de stora investeringar som planeras till år 2021.

I Kapacitetsutredningen konstaterade Trafikverket att kapacitetssituationen i storstäderna bedöms bli särskilt problematisk. Därför togs särskilda storstadspaket fram med samverkande åtgärder i olika investeringsnivåer.

Det är en stor utmaning att utveckla transportsystemet i takt med tillväxten. Men god tillgänglighet är på samma gång ett verktyg för att dra nytta av den växande befolkningen, öka matchningen på arbetsmarknaden och skynda på det nödvändiga bostadsbyggandet.

Ökade satsningar på infrastrukturen krävs

Stockholms län präglas av ett hårt belastat transportsystem. Länets trafiksystem är mer ansträngt än i någon annan stad eller region i landet och situationen förvärras i och med ökad befolkning. Även om satsningar görs i trafikinfrastruktur i såväl väg som spår kommer trängseln på vägar och järnvägar vara fortsatt hög. Trafikanalys bedömer att den samhällsekonomiska kostnaden för trängseln i Stockholms län uppgår till drygt sex miljarder kronor årligen samt att flaskhalsarna i länet kommer att vara fler år 2030. Denna utveckling innebär fortsatta brister för arbetspendling och tillväxt i regionen.

Arbetspendlare i länet lägger mer tid på sina arbetsresor än pendlare i de andra storstadsregionerna och andra delar av landet, detta gäller för såväl resor med bil som kollektivtrafik. Ur ett pendlarperspektiv är inte enbart trängsel och långa restider ett problem. Även svårigheter att förutsäga restider som en konsekvens av systemets störningskänslighet är ett problem för länets arbetspendlare och företag.

I arbetet med förslag till länsplan har det blivit ännu tydligare att de verkliga behoven av infrastruktur, för att möjliggöra bostadsbyggande och näringslivsutveckling, är avsevärt större än vad regionen har möjlighet att åstadkomma. Medfinansieringsgraden i Stockholms län är hög och till detta bidrar biltrafikanter med ytterligare finansiering via trängselskatten. Ur Sveriges perspektiv är det viktigt att skapa tillväxt och global konkurrenskraft. Därför är det angeläget att understryka att dagens satsningar och utbyggnadstakt inte är tillräckliga i Stockholmsregionen samt att de statliga investeringarna i Stockholms län bör ligga på en betydligt högre nivå än dagens.

Länets utgångspunkter och strategi för prioritering

Transportinfrastruktur är ett verktyg för att på olika sätt stödja andra delar av samhällsutvecklingen. Den ska underlätta vardagen för enskilda människor och företag samtidigt som det är långsiktigt hållbart. Syftet med länsplanen är att samlat beskriva de planerade infrastrukturåtgärderna, varför de är viktiga, hur de samverkar och hur utbyggnaden av åtgärderna ska prioriteras fram till 2025. De planerade infrastrukturåtgärderna som redovisas i länsplanen har sin utgångspunkt i de strategier och mål som länet gemensamt prioriterat. I det följande redovisas dessa.

Regional utvecklingsplan för Stockholms län – RUFS 2010

Den regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen "RUFS 2010" ska vägleda regionen, visa regionens samlade vilja och hur de utmaningar som regionen står inför ska mötas. Resande och godstransporter är liksom bebyggelsestruktur, grönstruktur, infrastruktur, teknisk försörjning (speciellt i en storstadsregion), viktiga regionala planeringsfrågor. En grundläggande princip i RUFS 2010 är utvecklingen av en flerkärnig region. Utvecklingen i de yttre regionala stadskärnorna ska motverka att bebyggelse och verksamheter sprids ut. De regionala stadskärnorna är lokaliserade till knutpunkter i trafiksystemet där marken i högre grad bör nyttjas för bostäder, näringsliv, service och andra urbana kvaliteter. Detta underlättar utvecklingen av en attraktiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik. Den centrala regionkärnan är den ojämförligt största regionkärnan och har stor betydelse för tillväxten i Stockholmsregionen, östra Mellansverige och hela landet.

Stockholmsöverenskommelsen

Regeringen beslutade i november 2006 att tillsätta en särskild förhandlingsman för Stockholms infrastruktur. Förhandlingen resulterade i december 2007 i en regional överenskommelse om prioriteringar och förslag till finansiering av åtgärder för vägar, järnvägar och kollektivtrafik i Stockholms län samt miljöåtgärder. Överenskommelsen bekräftades i stora delar av de regionala parterna i ett finansieringsavtal 2009 och ledde våren 2010 fram till att *Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2010 – 2021* och den nationella planen för samma period fastställdes. Förutom finansiering från de två planerna ingick medfinansiering från kommuner, landstinget och näringslivet tillsammans med överskottet från trängselskatten.

Storregional systemanalys och kompletterande PM

I arbetet med länsplanerna 2010 – 2021 hade länsplaneupprättarna regeringens uppdrag att ta fram regionala systemanalyser för att visa transportsystemets funktion och brister utifrån mål och behov. De sex länen Stockholm, Uppsala, Västmanland, Örebro, Södermanland och Gotland samarbetade i en gemensam systemanalys. En gemensamt prioriterad objektlista för investeringar togs bland annat fram.

Under 2012 har en kompletterande PM tagits fram om *Behov av infrastrukturåtgärder i östra Mellansverige 2014 – 2025*. Det geografiska området har utökats till att även inkludera Östergötlands län. I PM anges att de viktigaste åtgärderna i östra Mellansverige för perioden fram till 2025 i första hand är:

- förstärkt satsning på drift- och underhållsåtgärder samt kapacitetshöjande trimningsåtgärder i järnvägssystemet så att detta blir pålitligt och robust samt stödjer en effektiv trafikering
- särskilda storstadsåtgärder som mobility management, trimningsåtgärder för vägtrafiken, satsningar på kollektivtrafiken och cykeltrafiken samt effektivisering av distributionstrafiken
- investeringar på väg, järnväg och i kollektivtrafiken enligt "En bättre sats-listan" från systemanalysen 2008, kompletterad med åtgärder i Östergötland.

Regional inriktning för transportsystemets utveckling i Stockholms län

Länsstyrelsen och Trafikverket Region Stockholm tog under 2012, i samarbete med länets regionala planeringsaktörer, fram en regional inriktning för transportsystemet i Stockholms län. Dokumentet togs fram för att utgöra ett gemensamt och samlat ramverk för kommande revideringar och prioriteringar av nationell plan och av länsplanen. Inriktningen pekar ut övergripande mål och huvudprinciper för transportsystemets utveckling och har sin utgångspunkt i Stockholmsöverenskommelsen och RUFS 2010, som togs fram i samordnade processer. Länets kommuner har deltagit i arbetet genom workshopar, inspel och remissyttranden.

Den regionala inriktningen slår fast att målet för transportsystemet är att, med beaktande av Stockholms utveckling och tillväxt, erbjuda tillgänglighet som:

- stödjer och utvecklar en fungerande bostads- och arbetsmarknad
- tillgodoser de behov av kapacitet och tillförlitlighet som är nödvändiga för den växande storstadsregionens utveckling
- aktivt bidrar till en hållbar utveckling socialt, miljömässigt och ekonomiskt. I denna utgångspunkt vilar klimatutmaningen tungt.

Huvudprinciper för transportsystemets utveckling

För att möta framtidens ökade efterfrågan på transporter i ett redan ansträngt system krävs att infrastrukturen används effektivt och att åtgärder väljs för samtliga trafikslag utifrån systemsyn och helhetstänkande som också inkluderar den fysiska miljöns utformning och samhällsplaneringen. Detta är också nödvändigt för att klara miljökvalitetsmålen.

Detta medför höga krav på samsyn och samverkan mellan olika aktörer i regionen, men även med staten, som genom statlig medfinansiering, har möjlighet att ge medel till infrastruktursatsningar i regionen. Transportsystemets olika delar är kommunicerande kärl där olika aktörer har ansvar för sina delar. Gemensamt behöver aktörerna, utöver det enskilda ansvaret, bidra till fungerande transporter, ett tillräckligt bostadsbyggande och en fungerande arbetsmarknad. Det är därför viktigt med breda överenskommelser och samfinansieringslösningar för att faktorer som huvudmannaskap, enskilda budgetar, administrativa gränsdragningar, driftansvar och liknande inte ska omöjliggöra de effektivaste lösningarna ur ett helhetsperspektiv.

Den inriktning som lades fast med Stockholmsöverenskommelsen innebär en nödvändig och grundläggande utbyggnad av väg- och spårssystem för att möta regionens tillväxt. En förutsättning är att investeringarna fullföljs som planerat. Stockholmsöverenskommelsen är ömsesidigt sammankopplad med RUFs 2010 och kommunernas planering. Därmed är det viktigt att skapa tillgänglighet till den centrala och mellan de regionala stadskärnorna samt till östra Mellansverige. Utöver Stockholmsöverenskommelsen finns tydliga behov av underhåll av den infrastruktur vi har idag, att prioritera kollektivtrafik och cykel men även att skapa utrymme för infrastrukturinvesteringar i både väg- och spårsystemen. Detta betonades även i kapacitetsutredningen. Transportsystemet bör konsekvent utformas för att stödja hållbara transporter med hänsyn till både miljöns villkor och människors livschanser och hälsa.

Säkerställ att befintlig transportinfrastruktur fungerar och nyttjas smart

Med hjälp av trimningsåtgärder kan kapaciteten i spår- och vägsystem utökas relativt enkelt och kostnadseffektivt. Därtill kan kraftfulla verktyg för resenär och transportörer användas med bland annat styrmedel, trafikinformation, störningshantering, aktiv trafikledning, "mobility management" samt åtgärder för effektivare distribution.

Bebyggelseplanera för hög tillgänglighet med kollektivtrafik som norm

Hur efterfrågan på transporter ser ut beror till stor del på länets bebyggelsestruktur, det vill säga var bostäder, verksamheter och handel är lokaliserade.

Täta urbana stadsmiljöer tros kunna bidra till såväl tillväxt som hållbarhet. I RUFS 2010 finns en uttalad ambition om att knyta samman urbana tätorts- miljöer i länet och i östra Mellansverige i en tät och flerkärnig struktur. I länet är tillgängligheten med kollektivtrafik till och mellan de regionala stadskärnorna och den centrala regionkärnan särskilt prioriterade. I enlighet med RUFS 2010 är därtill tillgängligheten till Uppsala särskilt prioriterad.

Ökade satsningar på kollektivtrafik men även på gång, cykel och effektiv nyttotrafik

Kapacitetsstarka och effektiva transportlösningar, med kollektivtrafiken som bas, möjliggör en växande arbetsmarknad med god matchning. Utbyggnad och prioritering av kollektivtrafik är en nödvändig förutsättning för ökat bostadsbyggande och regionens utveckling. Samtidigt behöver arbetsplatserna etableras i attraktiva och kollektivtrafiknära lägen. Detta kräver emellertid stora ekonomiska insatser, därmed är en prioritering av åtgärder i det befintliga trafiksystemet nödvändig.

Satsningar krävs för att få varustransporter till butiker, företag och hushåll att fungera bättre. Det offentliga har en viktig roll för att skapa förutsättningar för mer effektiva och miljöanpassade godstransporter samt att beakta nytto- trafiken mer i utformningen av gaturum och bebyggelse.

Ökad efterfrågan finns också på förbättrad cykelinfrastruktur då allt fler väljer att arbetspendla med cykel långa distanser eller cykla som en del av resan. En tät urban miljö med attraktiva gaturum skapar förutsättningar för en god tillgänglighet med gång- och cykeltrafik. Ur ett hela-resanperspektiv är det dessutom viktigt med trygga och säkra gångmiljöer. En regional cykelplan har tagits fram under ledning av Trafikverket i syfte att underlätta för arbetspendling med cykel.

Aktiv prioritering av det begränsade vägutrymmet för att trafiken ska rulla effektivt utan allvarliga köer

Ett optimalt vägsystem bör utformas så att det får en väl balanserad kapacitet med ett begränsat antal flaskhalsar, som hanteras så att effekterna inte fortplantas ut i systemet.

Efterfrågan bör begränsas genom styrmedel i stället för med omfattande köbildning. En god tillgänglighet bör samtidigt erbjudas på andra sätt exempelvis genom utbyggnad av attraktiv kollektivtrafik och lättanvända gång- och cykelstråk. Att reglera biltrafiken står inte i motsättning till en bra och fungerande biltrafik, distributionstrafik och yrkestrafik. Tvärtom är det en nödvändighet; att inte arbeta för att reglera biltrafiken skulle leda till alltför stor trängsel för den trafik som är hänvisad till vägen. Den trafik som är särskilt beroende av vägens framkomlighet som exempelvis busstrafik, lastbilstrafik, varustransporter, taxi, färdtjänst och annan nyttotrafik behöver få särskild prioritet till vägutrymmet.

Mot bakgrund av en väntad kraftig ökning av trafiken i Stockholm finns behov av en översyn av trängselskattens utformning. Syftet med att ha trängselskatt i storstadsregioner är att förbättra framkomligheten på vägarna och minska köerna genom att en del av trafikanterna exempelvis väljer andra färdstätt, restidpunkter eller rutt för sin resa. Ytterligare positiva effekter av trängselskatt är att utsläppen minskar, vilket möjliggör att miljö kvalitetsnormer för luftkvalitet och buller kan uppfyllas.

Prioriterat nät för funktionsnedsatta

Länsplanen ska enligt *Förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur* redovisa "ett för personer med funktionsnedsättning prioriterat regionalt transportnät inom vilket infrastrukturen, stationerna och fordonen ska kunna användas av alla.

Det prioriterade nätet är ett regeringsuppdrag till Trafikverket. Det innebär att ett trafikslagsövergripande nät av kollektivtrafik som ska vara tillgängligt för personer med funktionsnedsättningar och täcka hela landet ska etableras genom anpassning. Tre etapper har pekats ut. Den första var klar 2010, etapp två genomförs 2011 – 2015 och etapp tre 2016 – 2021. Det kommer dock kvarstå behov av åtgärder efter 2021.

Det prioriterade nätet omfattar:

- järnvägsstationer
- busshållplatser
- flygplatser
- terminaler och båtbyggor

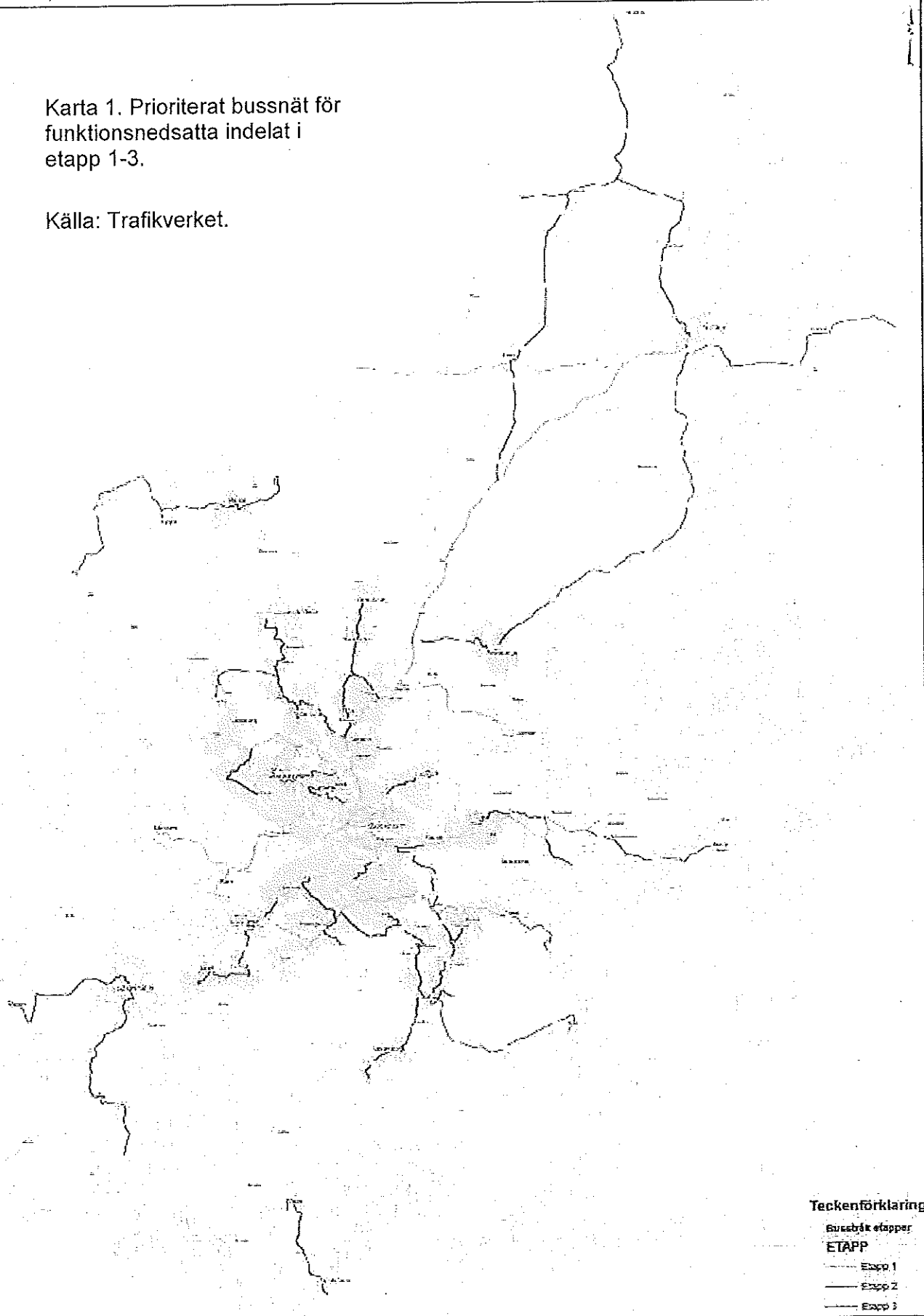
I länsplanen avsätts medel för åtgärder på både statlig och kommunalt vägnät. I etapp två ska 90 hållplatser på det statliga vägnätet åtgärdas och i etapp tre ungefär lika många. Läget är oklart vad gäller det kommunala vägnätet. På sjösidan är 29 terminaler och byggor utpekade i länet med statligt, kommunalt och enskilt ägande. Nio byggor är statliga och är alla i behov av åtgärder. För övriga terminaler och byggor är situationen oklar.

Landstingets mål för tillgänglighetsarbetet är att kollektivtrafiken ska utvecklas till att vara ett självklart val för äldre och resenärer med funktionsnedsättning, och därmed minska alla medborgares beroende av färdtjänst i regionen. För att uppnå målet arbetar Trafikförvaltningen med Hela resan-perspektivet enligt det regionala trafikförsörjningsprogrammet samt Trafikförvaltningens tillgänglighetsplan och riktlinjer för tillgänglighet.

Med hela-resanperspektivet menas att alla resenärer ska kunna ta del av alla moment i en resa, från planering till att stiga på och av fordonet.

Karta 1. Prioriterat bussnät för funktionsnedsatta indelat i etapp 1-3.

Källa: Trafikverket.



Fördelning av länsplanens medel

Länsplanens fördelning över planperioden

I följande tabell redovisas hur länsplanens ekonomiska ram fördelas över planperioden.

Tabell 1. Årlig periodisering av länsplanens ram över planperioden. Se nästa sida.

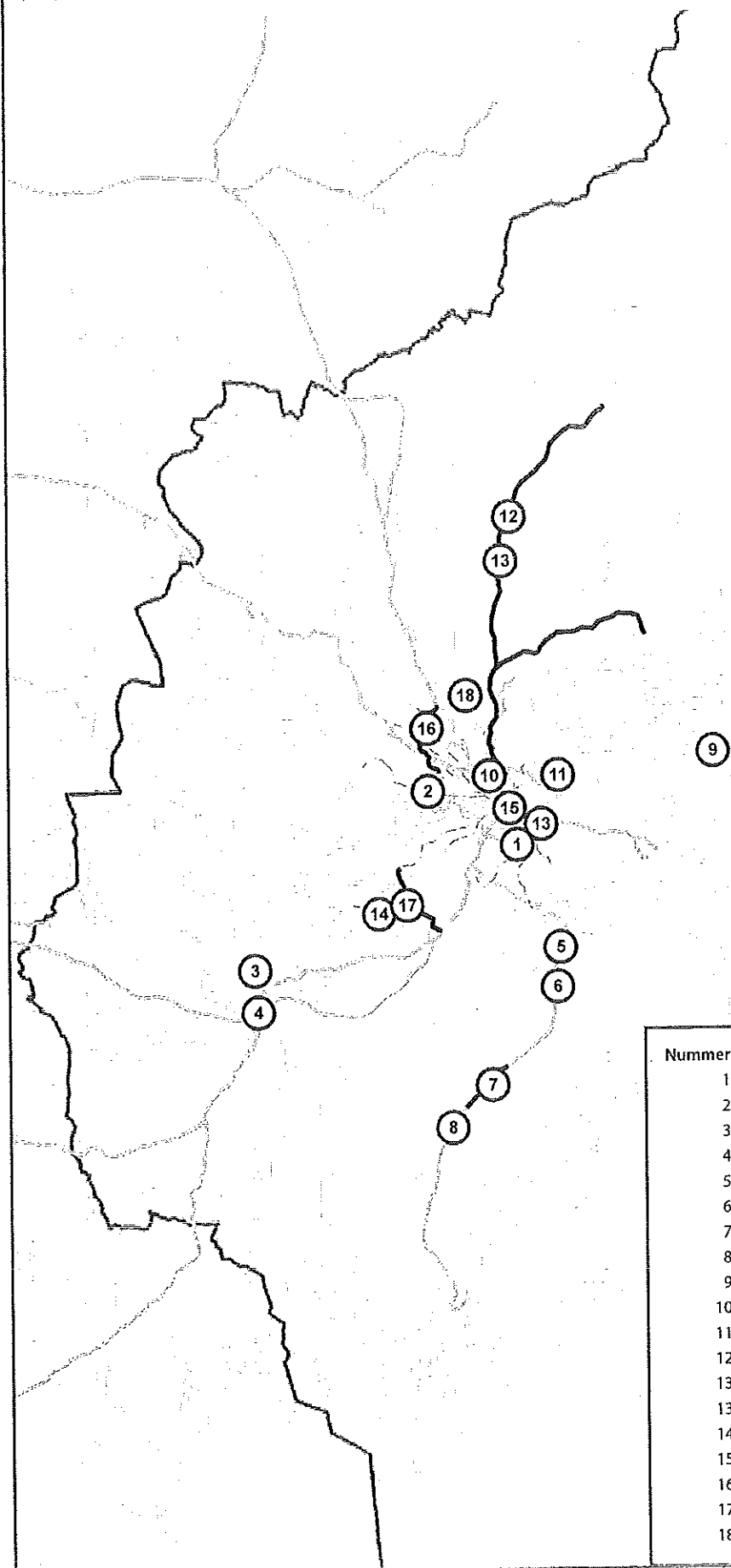
Länsplanens åtgärder innefattar fler åtgärder än de som länsplanens ramar finansierar. Ett antal länsvägar ingår i länsplanen men de finansieras helt utanför länsplanens ekonomiska anslag genom trängselskatt och i vissa fall kommunal medfinansiering. En mer utförlig beskrivning av kostnader och periodisering för dessa återfinns i bilaga 1. Dessa är:

- 57 Gnesta-E4
- 73 Vega trafikplats
- 76 Förbifart Norrtälje etapp 2
- 222 Kvarnholmen trafikplats
- 222 Mölnvik-Ålstäket
- 222 Skurubron
- 226 Huddingevägen oskyddade trafikanter
- 226 Pålmalmsvägen-Högskolan
- 226 Tumba-Tullinge
- 261 Nockeby-Tappström
- 268 E4-Grana
- 276 Rosenkälla-Åkersberga

Länsväg 259 (Haningeleden, trimning på väg 226 vid Flemingsberg, Södertörnsleden och Masmolänken) ingår i den nationella planen under benämningen Tvärförbindelse Södertörn.



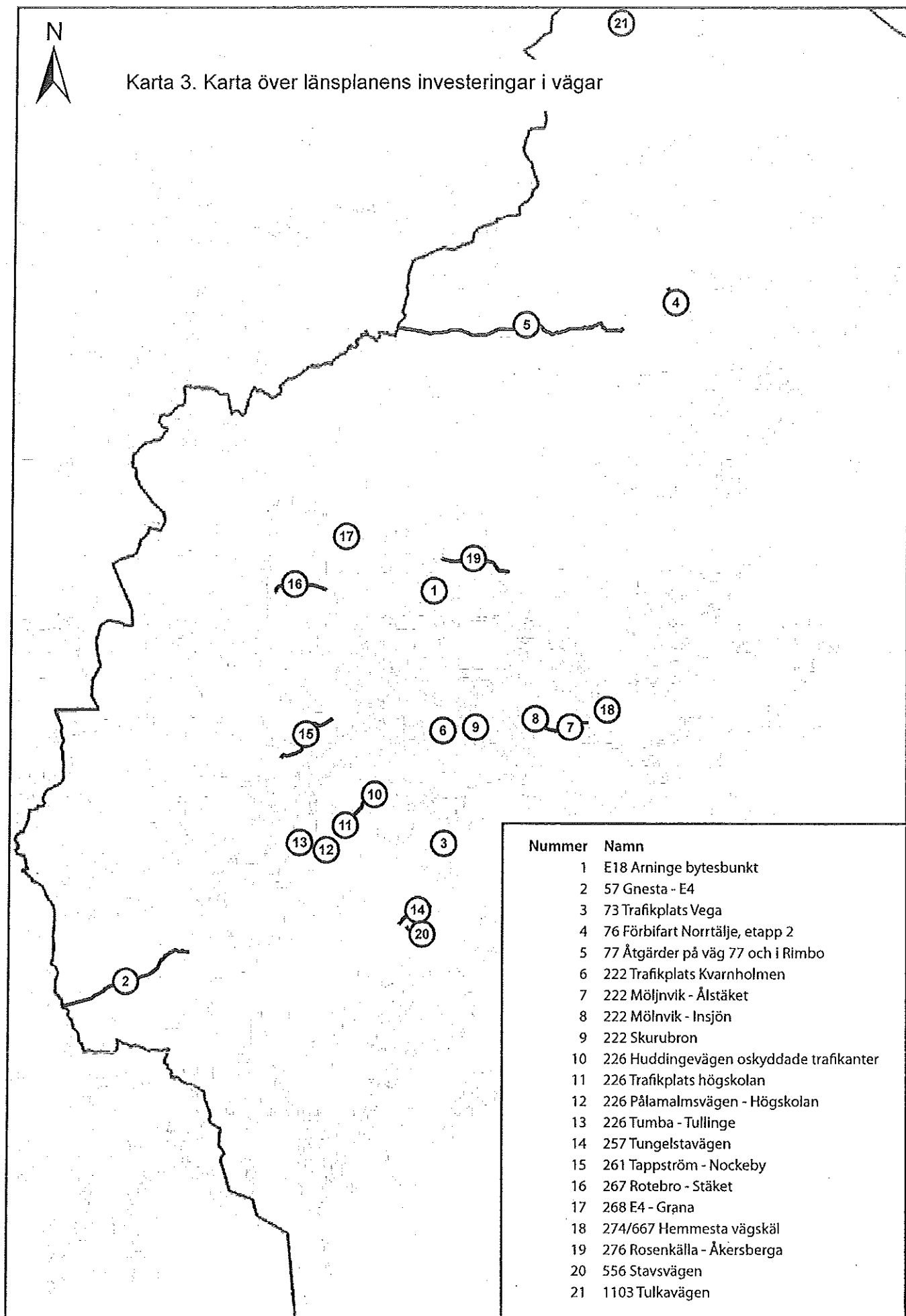
Karta 2. Karta över länsplanens investeringar i spår- och cykeltrafik



Nummer	Namn
1	Gullmarsplan bytespunkt
2	Brommaplan bytespunkt
3	Södertälje C bytespunkt
4	Södertälje C bangård dubbelspår
5	Vega pendeltågstation
6	Haningeterassen bytespunkt
7	Nynäsbanan, dubbelspår (Tungelsta - Hemfosa)
8	Nynäsbanan, godsanpassning kraft/buller
9	642/678 Färjelägen Tynningöfärjan
10	Tunnelbana Hagastaden
11	Lidingöbanan uppgrustning
12	Roslagsbanan 1 + 2
13	Roslagsbanan 1 + 2, kommunala följdinvesteringar
13	Tvärspårväg ost
14	Cykelsatsning Södertörn
15	Slussen bussterminal
16	Tvärspårväg Kista
17	Spårväg Syd
18	262 Danderyd - Rösjön



Karta 3. Karta över länsplanens investeringar i vägar



Länsplanens investeringsram om 8 442 miljoner kronor fördelar sig enligt följande:

Åtgärd	Procent	Miljoner kronor	Kommentar
Cykelinvesteringar	8,3 %	703	Inklusive den kommunala motfinansieringen ger det en utväxling av cykelåtgärder på 1 140 miljoner kronor.
Kollektivtrafik	69,6 %	5 874	
Statlig medfinansiering till kommuner	14,1 %	1 191	En del av åtgärderna i åtgärds paketerna är avsedda för landstinget
Statlig medfinansiering till landstinget	52,9 %	4 464	Avser namngivna investeringar
Total medfinansiering till kommuner och landsting	67 %	5 655	
Namngivna spårinvesteringar	57,6 %	4 865	
Namngivna väginvesteringar	16,4 %	1 384	Varav nära hälften (616 miljoner, 44,5 %) avser kollektivtrafikåtgärder
Åtgärds paket	25,0 %	2 108	

Figur 1. Länsplanen i siffror.

Motiv till prioriteringar i länsplanen

Utöver tidigare nämnda utgångspunkter utgår förslaget till länsplan från en helhetssyn på regionens utveckling. För att Stockholm ska kunna växa och behålla sin position som attraktiv tillväxtregion måste hela länet utvecklas och förutsättningar skapas för en miljömässig hållbar utveckling. Samplanering av bostadsbyggande och satsningar på infrastruktur är en tydlig inriktning. Satsningar på en kapacitetsstark kollektivtrafik med strukturerande effekter är av avgörande betydelse som också gynnar näringslivets utveckling. En annan tydlig inriktning är behovet av ökade cykelsatsningar. Till detta kommer ett antal åtgärder i väginfrastruktur som underlättar bostadsbyggandet.

Den största delen av länsplanens medel avsätts för medfinansiering av landstingets investeringar i kollektivtrafik. Viktiga satsningar för länets utveckling är Roslagsbanan, Spårväg syd, Lidingöbanan, Tvärspårväg Kista, Tvärbanans förlängning till Sickla samt en tunnelbana till Hagastaden som en första etapp i en fortsatt utbyggnad. Dessa investeringar ska ses i ett gemensamt sammanhang för regionens utveckling som tillsammans bidrar till tillväxt och gör Stockholms län attraktivt. Genom att satsa på kapacitetsstark kollektivtrafik med strukturerande effekter skapas planeringsförutsättningar för ett stort antal nya bostäder i länet.

Den pågående statliga tunnelbaneförhandlingen har enligt direktiv som uppgift att säkerställa ett snabbt genomförande av tunnelbaneutbyggnad och

ökad bostadsbebyggelse. En av åtgärderna som studeras är en tunnelbana till Hagastaden. Vid den regionala hearingen om länsplanen som hölls i april, framförde flera kommuner att tunnelbana till Hagastaden är en av de viktigaste investeringarna för länets utveckling. Även landstinget har lyft fram en spårlösning till Hagastaden. I avsnittet som behandlar utblicken mot 2030 tydliggörs att Länsstyrelsen ser detta som en första etapp på en fortsatt utbyggnad av tunnelbanan. I länsplan 2010-2021 ingår viss finansiering av en spårlösning mellan Odenplan och Nya Karolinska.

Länsstyrelsen föreslår också en historisk satsning på utbyggnaden av cykelinfrastrukturen, något som också varit starkt efterfrågat från länets kommuner. En stor del av de statliga medlen avsätts till statlig medfinansiering av kommunala utbyggnader och den totala satsningen blir därmed närmare 1,2 miljarder kronor.

Åtgärds paket i länsplanen

I länsplanen ska större projekt med en kostnad över 25 miljoner kronor namnges medan mindre åtgärder, under 25 miljoner kronor, grupperas i så kallade åtgärds paket med olika teman. Exakt vilka enskilda åtgärder som genomförs beslutas löpande av Trafikverket och Länsstyrelsen under planens genomförande.

I åtgärds paketen är en stor del av medlen avsatta till statlig medfinansiering, som tidigare benämndes statsbidrag. Det kan medges till kommuner för trafiksäkerhets- och miljöåtgärder på det kommunala vägnätet samt till den regionala kollektivtrafikmyndigheten, med upp till 50 procent av kostnaderna.

Enligt Förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. (se bilaga 5) är det endast den regionala kollektivtrafikmyndigheten (landstinget), som kan ansöka om medfinansiering avseende kollektivtrafikåtgärder. Av den anledningen ska kommunen ställa sin ansökan till kollektivtrafikmyndigheten.

Regler för statlig medfinansiering framgår av Trafikverkets publikation 2004:4 (under omarbetning). Inriktningen av åtgärds paketen är i enlighet med den regionala inriktningen för transportsystemet i Stockholms län.

Länsplanen inrymmer följande åtgärds paket:

- Cykel
- Enskilda vägar
- Kollektivtrafik
- Miljö
- Trafiksäkerhet
- Trimningsåtgärder
- Åtgärder för effektivare användning av transportsystemet inklusive utredningsmedel

Nedan redovisas den årliga ansökningsprocessen för statlig medfinansiering.

	Jan	Feb	Mar	Apr	Maj	Jun	Jul	Aug	Sep	Okt	Nov	Dec
År 1		Kn/TF* meddelar Trv om de genomför beslutade åtgärder för år 1										Utbetalning av medfinansierings- objekt år 1
						Trv gör utskick till kn/TF av ansöknings- handlingar för år 2			Trv prioriterar ansökningar för år 2			Trv fastställer beslut om medelstildel-ning och gör utskick till kn/TF map med- finansiering år 2
År 2		Kn/TF* meddelar Trv om de genomför beslutade åtgärder för år 2										Utbetalning av medfinansierings- objekt år 2
						Trv gör utskick till kn/TF av ansöknings- handlingar för år 3			Trv prioriterar ansökningar för år 3			Trv fastställer beslut om medelstildel-ning och för utskick till kn/TF map med- finansiering år 3
År 3		Kn/TF* meddelar Trv om de genomför beslutade åtgärder för år 2										Utbetalning av medfinansierings- objekt år 2
						Trv gör utskick till kn/TF av ansöknings- handlingar för år 4			Trv prioriterar ansökningar för år 4			Trv fastställer beslut om medelstildel-ning och för utskick till kn/TF map med- finansiering år 4

*) TF = Trafikförvaltningen, Landstinget

Figur 2. Processen för ansökan om statlig medfinansiering. En ansökningsprocess sträcker sig över två kalenderår och två processer löper därmed parallellt.

Åtgärds paket cykel

Bakgrund

Cykeln som färdmedel har på senare år blivit allt mer populär och det finns idag en samsyn bland länets aktörer och intressenter om att resor med cykel ska öka. En regional cykelplan som pekar ut stråk för arbetspendling med cykel har nyligen lanserats, och flera kommuner har tagit fram kommunala cykelplaner. Ökad cykling har stora möjligheter att kraftfullt bidra till ett hållbart transportsystem, det handlar om nästan uteslutande positiva effekter i form av förbättrad folkhälsa, bättre miljö och minskad trängsel.

Det finns stor potential att öka andelen cyklister i Stockholms län. Två tredjedelar av de som bor och arbetar i länet har 14 km eller kortare till arbetet och skulle kunna cykla till och från sin arbetsplats eller en del av vägen. Likaså skulle fler barn och unga kunna cykla till skola och fritidsaktiviteter. En förutsättning för ökat cyklande är att villkoren för cykling förbättras genom kraftfulla utbyggnader av cykelinfrastrukturen och förbättrat underhåll. Mellankommunal samordning och samverkan är särskilt viktig för att skapa en väl fungerande sammanhållen infrastruktur för cykel i regionen.

Inventeringar visar att bristerna i cykelinfrastruktur är stora i hela länet. För att det regionala cykelvägnätet ska vara fullt utbyggt år 2030 krävs att cirka 55 km cykelbana byggs ut (och byggs om) varje år. Kostnaden för att bygga ut det regionala cykelstråken i hela länet till lägsta godtagbara standard uppskattas till 2,2 miljarder kronor. Utöver behoven längs de regionala cykelstråken finns omfattande utbyggnadsbehov i övrigt cykelvägnät, exempelvis inom kommuner och mellan tätorter.

Prioriteringsområden

Från länsplanen kan kommuner ansöka om statlig medfinansiering till investeringar i kommunala cykelvägar, regionala cykelstråk och kringåtgärder för cyklister såsom cykelparkeringar och vägvisning. Samordning av ansökningar uppmuntras. Länsplanen finansierar även motsvarande åtgärder längs statligt vägnät.

Prioriteringsordning för regionala cykelstråk:

1. Felande länkar som identifierats i den regionala cykelplanen. Gällande mellankommunala länkar uppmuntras samordnade ansökningar för statlig medfinansiering.
2. Förbättringsåtgärder i och längs befintliga regionala stråk, exempelvis punktåtgärder för att förbättra framkomligheten i form av borttagande av hinder, breddning av cykelväg, separering från fotgängare, korsningsåtgärder med mera.
3. Utbyggnad av regionala cykelstråk där cykelinfrastruktur helt saknas.

Prioritering för övrigt cykelvägnät:

1. Lokala anslutningar till regionala cykelstråk.
2. Felande länkar för att möjliggöra lokalt och mellankommunalt resande.

Under planperioden prioriteras även cykelparkering samt åtgärder som ökar orienterbarheten för cyklister, exempelvis vägvisning och målningsåtgärder. Dessa typer av åtgärder ger snabba effekter och är enkla att genomföra och ska därför prioriteras högt inom hela planperioden.

Medelfördelning

Länsstyrelsen avsätter inom planperioden 583 miljoner kronor till *Åtgärdspaket cykel*. Större delen av befintligt cykelvägnät har kommunalt väghållarskap och behoven av upprustning och genare förbindelser är stora. Det finns även stora behov av nyanläggning längs statligt vägnät. För att kunna hantera produktionskostnaderna särskilda år, kan fördelningen periodvis omfördelas.

Medel fördelas på följande sätt:

- Anslag för statliga investeringar 25 %.
- Anslag för statlig medfinansiering 75 %.

Avgränsning

Inom ramen för *Åtgärdspaket för effektivare användning av transport-systemet inklusive utredningsmedel* kan kommuner ansöka om statlig medfinansiering till framtagande av kommunala cykelplaner och flödesmätningar. Statlig medfinansiering till trafiksäkerhetsåtgärder för oskyddade trafikanter ansöks via *Åtgärdspaket trafiksäkerhet*.

Åtgärds paket enskilda vägar

Bakgrund

Enskilda vägar utgör en stor del av det svenska vägnätet och utgör en viktig funktion i samhället bland annat genom att underlätta boende i glesbygd och tillgängliggöra områden för rekreation- och fritidsaktiviteter. I Stockholms län uppgår det medfinansieringsberättigade vägnätet till cirka 3 200 km. Brister i det enskilda vägnätet består i huvudsak av eftersläpande grusvägs- och belägningsunderhåll samt bärighetsbrister i broar och vägtrummor. Trafikverket ansvarar för inspektioner av de enskilda broarna och tillståndet på vägarna.

Prioriteringsområden

I länsplanen ingår bidrag till förbättringsåtgärder av det enskilda vägnätet. Det kan handla om större ny- och/eller ombyggnader av det enskilda vägnätet. Inom planperioden kommer följande områden prioriteras högst:

1. Förbättringar av broar och rörbroar
2. Förbättringar av vägar

Medelfördelning

Länsstyrelsen avsätter under planperioden 95 miljoner kronor till Åtgärds paket enskilda vägar. Anslaget utgörs av statlig medfinansiering 100 procent. Vägföreningarna ansöker om bidrag till förbättringsåtgärder från Trafikverket.

Åtgärdspaket kollektivtrafik

Bakgrund

Varje dag reser ungefär 700 000 personer med den allmänna kollektivtrafiken i Stockholms län, det vill säga med tunnelbana, bussar, pendeltåg och lokalbanor. Av det totala resandet i Stockholms län utgör resor med kollektivtrafiken 37 procent. Det är en avgörande fråga för regionens framtida attraktivitet att fler väljer att resa kollektivt i länet, särskilt med hänsyn till den kraftiga befolkningsökningen. För att klara framtidsutmaningen behöver kollektivtrafiken utvecklas och göras mer attraktiv. En högre kapacitet, ett större utbud, snabbare resor och ett för resenärer enklare och tydligare stomnät är viktiga delar för att höja kollektivtrafikens attraktivitet, att vinna marknadsandelar och skapa förutsättningar för hållbart resande.

Åtgärdspaket kollektivtrafik är indelad i tre satsningsområden: *Stombusstrafik, Infartsparkeringar, hållplatser och bytespunkter* samt *Tillgänglighet för äldre och personer med funktionsnedsättning*.

Stombusstrafik. Dagens stombusstrafik är inte tillräckligt effektiv för att vara attraktiv och konkurrenskraftig. Framkomligheten är på många ställen för bristfällig, med låga medelhastigheter och dålig regularitet som följd, såväl i innerstaden som i övriga länet. En viktig uppgift för att öka kapaciteten i kollektivtrafiken är att stomlinjerna får raka och gena dragningar då detta både påverkar restider och tydliggör och särskiljer stombusstrafiken. Detta förutsätter fysiska åtgärder i form av egen infrastruktur såsom busskörfält eller bussgata, signalprioriteringar, planskildheter, förbättrade hållplatser och bytespunkter. En stomsstrategi har under 2011 – 2012 tagits fram som på ett övergripande plan går igenom behoven i hela länet. Under 2013 påbörjas en åtgärdsvalstudie som ser över framkomligheten för stombusstrafiken med deltagande från Trafikverket, kommunerna och Trafikförvaltningen. Landstinget bedömer behovet av åtgärder till 900 miljoner kronor.

Infartsparkeringar, hållplatser och bytespunkter. I samarbete med länets kommuner investerar landstinget årligen i nya infartsparkeringsplatser. I vissa fall samordnas anläggningen med andra byggnationer eller förändringar. Varje år uppkommer även behov av mindre förbättringsåtgärder i olika terminaler, hållplatser och bytespunkter. Till exempel kan förändringar i resmönstret, ökad trafik eller resande samt förändringar i fordonsflottan medföra att befintliga anläggningar behöver byggas om. I terminalerna är det oftast Trafikförvaltningen som är ansvarig för de mindre investeringarna. Respektive väghållare är ansvarig för att upprätthålla infrastruktur för busstrafiken. Landstinget bedömer behovet av åtgärder till 800 miljoner kronor.

Tillgänglighet för äldre och personer med funktionsnedsättning. Under de senaste åren har omfattande satsningar på tillgänglighet för äldre och personer med funktionsnedsättning genomförts i länet. Det har i huvudsak

handlat om fysiska anpassningar men även satsningar på bemötande, kundservice, ledsagning och information. Under de närmsta åren kommer Trafikförvaltningen genomföra åtgärder inom den spårburna kollektivtrafiken och kommunerna fortsätta tillgänglighetsanpassningen av hållplatser, stationer och bryggor. Ökade satsningar på tillgänglig information och skyltning behövs också under planperioden. Att ta sig till och från hållplats, station och brygga är avgörande för användbarheten i kollektivtrafiken, hela-resanperspektivet ska beaktas. Landstinget bedömer behovet av åtgärder till 570 miljoner kronor.

Prioriteringsområden

Åtgärds paket kollektivtrafik syftar till att bidra till ökat kollektivtrafikresande i Stockholms län. I åtgärds paketet ryms statliga investeringsåtgärder samt statlig medfinansiering till den regionala kollektivtrafikmyndigheten (landstinget) för regional vägburen kollektivtrafik samt infrastruktur för regional vattenburen kollektivtrafik.

Kommuner och landstinget kan söka statlig medfinansiering för åtgärder som följer *Förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.* Åtgärds paketet gäller även investeringar i det statliga vägnätet. Följande områden kommer att prioriteras under planperioden:

- Stombusstrafikförbättringar
 - egen infrastruktur såsom busskörfält eller bussgata, signalprioriteringar, planskildheter, förbättrade hållplatser och bytespunkter inom befintligt vägnät samt nya sträckningar och konstbyggnader. Åtgärder som pekas ut i åtgärdsvalsstudier för stombusstrafik prioriteras högt liksom satsningar som även inkluderar steg 1&2-åtgärder i paket. Särskilt förslaget till stombusslinje "J" bör studeras tidigt planperioden.
- Tillgänglighetsåtgärder för äldre och personer med funktionsnedsättning. Under planperioden prioriteras särskilt åtgärder längs utpekade prioriterade nät för personer med funktionsnedsättning
 - Tillgänglighetsanpassning av busshållplatser samt enkelt avhjälpa hinder till och från hållplats eller station.
 - Tillgänglighetsanpassningar inom den spårburna kollektivtrafiken och tillhörande stationer samt bussterminaler.
 - Tillgänglighetsanpassningar på fartyg och färjeterminaler som är en del av kollektivtrafik på vatten
- Smärre ombyggnader av övriga hållplatser och bytespunkter på väg och sjö

- Åtgärder för framkomlighet till och från hållplats, brygga och bytespunkt
- Framkomlighetsåtgärder för busslinjer som inte tillhör stombusstrafiken
- Infartsparkeringar

Medelfördelning

Länsstyrelsen avsätter under planperioden 490 miljoner kronor till Åtgärds paketet kollektivtrafik. Statlig medfinansiering kan sökas av landstinget, samt av kommun via Landstinget.

Medel fördelas enligt följande:

- Anslag för statliga investeringar 40 %.
- Anslag för statliga medfinansiering 60 %.

Åtgärdspaket miljö

Bakgrund

Enligt miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö ska städer, tätorter och annan bebyggd miljö utgöra en god och hälsosam livsmiljö samt medverka till en god regional och global miljö. Natur- och kulturvärden ska tas tillvara och utvecklas. Byggnader och anläggningar ska lokaliseras och utformas på ett miljöanpassat sätt och så att en långsiktigt god hushållning med mark, vatten och andra resurser främjas. Åtgärdspaket Miljö syftar till att stötta kommunalt arbete med förbättrade livsmiljöer för länets invånare.

Prioriteringsområden

Länets kommuner kan ansöka om statlig medfinansiering i enlighet med *Förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.*

Under planperioden prioriteras åtgärder inom områdena buller, luft samt dagvattenavrinning från väg. För att erhålla statlig medfinansiering krävs att åtgärderna sker på eller i anslutning till kommunala gator och vägar samt att åtgärderna är mer omfattande än vad som är tvingande för kommunen utifrån gällande lagstiftning. Samordning av miljöskyddsåtgärder med andra förbättringsåtgärder uppmuntras, exempelvis trafiksäkerhetsåtgärder eller åtgärder för bättre inomhusluft.

Följande åtgärder prioriteras högst inom planperioden:

1. Bullerdämpande åtgärder. För att erhålla statsbidrag till åtgärder för bullersanering av en fastighet krävs att bullernivån före åtgärd är mellan 60 och 70 dB ekvivalentnivå utomhus eller mellan 35 och 45 dB ekvivalentnivå inomhus.
2. Skydd av vattentäkter samt dagvattenhantering
3. Åtgärder för att underlätta uppfyllandet av miljö kvalitetsnormer för utomhusluft

Statlig medfinansiering medges ej till:

- Åtgärder för bullersanering av en fastighet om fastighetsägaren eller väghållaren har ett åläggande enligt miljöbalken att åtgärda buller.
- Byte av vägbeläggning. Däremot kan en kommun erhålla statsbidrag för merkostnaden vid byte av beläggning vid val av en beläggningstyp som är särskilt effektiv ur bullersynpunkt.

Medelfördelning

Länsstyrelsen avsätter inom planperioden 80 miljoner kronor till *Åtgärdspaket miljö*. Statlig medfinansiering kan sökas av kommun via Trafikverket.

Åtgärds paket trafiksäkerhet

Bakgrund

Under 2000-talet har antalet omkomna i trafiken i Stockholms län minskat kontinuerligt. Från nivåer på omkring 60 personer årligen till drygt 30 personer. Under perioden 2009 – 2011 har Stockholms län haft några av de bästa trafiksäkerhetsåren någonsin.

Flera trafikantgrupper har emellertid inte fått samma positiva minskning totalt sett. Under perioden har antalet skadade oskyddade trafikanter inte minskat i samma utsträckning som personbilister. Ytterligare separering och planskiljande för oskyddade trafikanter är viktigt.

Bristerna skiljer sig mellan olika väghållare i Stockholms län. Det statliga vägnätet har brister främst i sidoområden, korsningar och passager för oskyddade trafikanter. På kommunernas vägnät är det främst brister i korsningar och mer specifikt interaktionen mellan fordon och oskyddade trafikanter. Gemensamt och särskilt viktigt för alla väghållare är barns säkra skolvägar. Det är fortsatt viktigt att arbeta med olika typer av åtgärder för olika trafikantgrupper, dock står det utom allt tvivel att trafiksäkerhetsåtgärder för oskyddade trafikanter är av högsta prioritet.

Åtgärder ska genomföras där nyttan är som störst. På de primära länsvägarna med höga trafikflöden och där många oskyddade trafikanter behöver färdas längs med eller tvärs den statliga vägen är nyttan mycket god för genomförande av åtgärder.

Prioritetsområden

Det av riksdagen beslutade etappmålet för trafiksäkerhet om en halvering av antalet omkomna personer till år 2020, innebär att gapet mellan nuläge och målet är ca 10 personer. Åtgärds pottens övergripande syfte är att överbrygga detta gap tillsammans med andra systemutformare.

Att genomföra åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter i allmänhet, och cyklister i synnerhet, är en av regionens stora utmaningar, om inte den största. Fortsatt anpassning av infrastrukturen och hastigheten, så att den uppfyller fordonstrafikanter samt oskyddade trafikanters behov, är av stor betydelse och prioriterat under kommande planperiod.

Medel kommer att fördelas enligt följande prioritetsordning:

1. Barns säkra skolvägar, oavsett väghållare
2. Separering av oskyddade trafikanter och biltrafik på det primära länsvägnätet och/eller på övrigt vägnät där flöden motiverar detta.
3. Smärre åtgärder på det (i första hand) primära vägnätet exempelvis sidoområdesåtgärder eller i samband med en hastighetsöversyn.
4. Korsningsåtgärder på det primära länsvägnätet och/eller på övrigt vägnät där flöden motiverar detta.

Medelfördelning

Länsstyrelsen avsätter inom planperioden 330 miljoner kronor till *Åtgärds paket trafiksäkerhet*. Statlig medfinansiering kan sökas av kommun via Trafikverket.

Medel fördelas enligt följande:

- Anslag för statliga investeringar 65 %.
- Anslag för statlig medfinansiering 35 %.

Åtgärds paket trimning

Bakgrund

För att infrastruktursystemet ska nyttjas optimalt har på senare år trimningsåtgärder blivit vanliga. Trimningsåtgärder kan beskrivas som enkla och mindre kostsamma åtgärder i enlighet med fyrstegsprincipens steg två och tre, det vill säga åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen samt begränsade ombyggnationer.

Trimningsåtgärder behövs främst i de punkter i vägnätet där biltrafiken eller bussflödet är stort. Det handlar om åtgärder som syftar till att förbättra framkomligheten för trafiken genom att exempelvis införa reversibla körfält, samt åtgärder för att omfördela resor från personbil till kollektivtrafik genom att exempelvis införa kollektivtrafikkörfält. Trimningar karaktäriseras av att de kan genomföras snabbt. Detta innebär att åtgärden måste rymmas inom vägområdet och att åtgärderna inte är allt för omfattande.

Prioriteringsområden

Inom detta åtgärds paket läggs tyngdpunkten vid åtgärder som leder till ett mer optimalt utnyttjande av infrastrukturen samt till begränsade ombyggnationer. Syftet är att snabbt kunna utföra åtgärder inom befintligt vägområde där stora behov finns. Länets inriktning är att prioritera åtgärder som är till fördel för kollektivtrafiken samt smärre åtgärder på kommunalt vägnät som bidrar till att lösa enkelt avhjälpta trafikproblem i samband med bostadsbyggande, exempelvis flytt eller nyanläggning av busshållplatser, mindre rampanslutningar etc.

Trimningsåtgärder är inte aktuella om åtgärden gynnar biltrafiken på kollektivtrafikens bekostnad eller om åtgärden har betydande negativa effekter på trafiksäkerhet, miljö eller för gång och cykeltrafik.

Särskild uppmärksamhet bör tidigt i planperioden riktas mot väg 259 och anslutande vägar i väntan på den försenade Södertörnsleden.

Medelfördelning

Länsstyrelsen avsätter inom planperioden 300 miljoner kronor till *Åtgärds paket trimning*. Statlig medfinansiering kan sökas av kommun via Trafikverket för åtgärder i samband med exploatering.

Medel fördelas enligt följande:

- Anslag för statliga investeringar 60 %.
- Anslag för statlig medfinansiering 40 %.

Åtgärds paket för effektivare användning av transportsystemet inklusive utredningsmedel

Bakgrund

Energieffektiv infrastrukturhållning handlar till stor del om hur vi nyttjar befintligt transportsystem. Inom detta åtgärds paket läggs tyngpunkten vid kombinationer av fyrstegsprincipens två första steg om att förändra attityder och beteenden samt att framhålla och marknadsföra hållbara resval. Detta arbetssätt benämns även Mobility Management.

Åtgärds paketet syftar också till att stötta studier som krävs för att främja hållbart resande och ett transportsnålt samhälle.

Prioritetsområden

Följande prioriteringsområden gäller under planperioden:

- Mobility Management-paket. Projekt som bygger på samarbete mellan flera aktörer kommer att premieras (tex privata, offentliga).
- Studier som bidrar till genomförandet av steg 1 och 2-åtgärder samt Mobility Management-kampanjer, exempelvis resvaneundersökningar, flödesmätningar med mera.
- Statlig medfinansiering medges även till kommunala cykelplaner, parkeringspolicyer eller liknande dokument som stöttar och styr genomförandet av steg 1 och 2-åtgärder.

Bidrag medges ej till enskilda steg 1 och 2-åtgärder som inte ingår i paket.

Medelfördelning

Länsstyrelsen avsätter inom planperioden 230 miljoner kronor till *Åtgärds paketet för effektivare användning av transportsystemet inklusive utredningsmedel*. Statlig medfinansiering kan sökas av kommun via Trafikverket.

- Anslag för statliga projekt 40 %.
- Anslag för statlig medfinansiering 60 %.

Avgränsning

Statlig medfinansiering till infartsparkeringar ansöks via *Åtgärds paket kollektivtrafik*, åtgärder i cykelinfrastruktur ansöks via *Åtgärds paket cykel*.

Utblick mot 2030

De utmaningar vi har idag kommer sannolikt att bestå även efter 2025. Det kommer att kräva en ännu större samsyn och samverkan mellan olika aktörer i regionen, men även att staten ökar investeringsanslagen för åtgärder i statlig och regional infrastruktur. Gemensamt behöver aktörerna bidra i ännu högre utsträckning till bättre fungerande transporter, ett tillräckligt bostadsbyggande och en fungerande arbetsmarknad.

Redan idag finns en stor efterfrågan på mer och effektivare kollektivtrafik för att understödja ett ökat bostadsbyggande. Regionen behöver lägga mer vikt vid utveckling av hållbara transporter, cykelsatsningar samt ett väl fungerande system för trängselskatter för att klara av det höga befolkningstrycket samt ta tillvara på den tillväxt som det ger. Det innebär också att regionen även i framtiden bör arbeta för en god tillgänglighet till Arlanda för att vara en konkurrenskraftig och tillgänglig region.

Fram till 2030 kommer Stockholmsregionen växa med ytterligare en halv miljon nya invånare, och inpendlingen till och från länet bedöms öka. En fortsatt satsning på utbyggnad av regional kollektivtrafik som binder ihop nodstäderna i Östra Mellansverige med Stockholms läns centrala kärna och de åtta regionala kärnorna är därför nödvändig.

Exempel på viktiga investeringar i transportinfrastrukturen mellan 2025 – 2030 är:

- Ostlänken och vidare koppling från Järna mot Stockholm
- Ostkustbanan, kapacitetshöjning genom bland annat Skavsta by enligt utredningar
- Fortsatt tunnelbaneutbyggnad, bland annat
 - Akalla via Barkarbystaden till Barkarby station
 - Fortsatt utbyggnad av tunnelbanan från Hagastaden.
 - Kungsträdgården till Nacka
 - Avgrening av Nackalinjen mot Gullmarsplan
- Fullt utbyggt regionalt cykelvägnät enligt målbilden för år 2030
- E4/E18 Järva krog trafikplats
- E4/E20 ny bro över Södertälje kanal
- Öka kapaciteten över det centrala snittet

Effekter av åtgärder

Samhällsekonomisk bedömning av projekten

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Samhällsekonomisk effektivitet är ett viktigt kriterium i valet av åtgärder i transportsystemet, på både kort och lång sikt.

Den samhällsekonomiska effektiviteten bedöms med hjälp av analyser som väger kostnader mot nyttor av olika åtgärder. För att kunna göra sådana analyser används trafikprognoser, effektsamband, samhällsekonomisk metodik, kalkylvärden samt prognos- och analysverktyg. Genom olika kalkylverktyg räknas en samhällsekonomisk kalkyl fram som redovisar effekter, samhällsekonomiska nyttor och kostnader och lönsamhetsmått.

En samhällsekonomisk kalkyl räcker dock inte för att beskriva alla effekter som en åtgärd har på samhället. Vissa effekter går att kvantifiera men inte att värdera i pengar, medan andra effekter även är svåra att kvantifiera. I en komplett samhällsekonomisk analys måste även de svårvärderade effekterna ingå.

För att göra en samlad bedömning av den samhällsekonomiska lönsamheten kompletteras därför den samhällsekonomiska kalkylen med bedömningar av effekter som inte är prissatta. Detta görs bland annat i en samlad effektbedömning som är en metod och en mall för att beskriva en åtgärds effekter på ett samlat och strukturerat sätt. I en samlad effektbedömning beskrivs såväl prissatta som icke prissatta effekter samt fördelningseffekter. Dessutom bedöms åtgärdens bidrag till att uppfylla de transportpolitiska målen.

De samhällsekonomiska bedömningarna av åtgärderna i länsplanen genomgår under juni månad kvalitetskontroll hos Trafikverket. Av den anledningen har de inte kunnat redovisas i remissversionen av länsplanen.

Miljöbedömning av länsplanen

Miljöbedömningsprocessen har ingått som en integrerad del i arbetet med att ta fram en ny länsplan. Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) avser att beskriva hur länsplanen påverkar miljön och hur hänsyn tagits till miljöaspekter i arbetet med länsplanen. MKB:n presenteras tillsammans med förslaget till länsplan och fungerar som ett kompletterande beslutsunderlag.

Miljöbedömningen av länsplanen fokuserar på områdena klimat, hälsa och landskap. En viktig guide i arbetet har varit Trafikverkets *Metod för miljöbedömning av planer och program inom transportsystemet*.

MKB:n innehåller även en beskrivning av miljöförhållandena och miljöns sannolika utveckling om planen inte genomförs (i enlighet med Miljöbalken 6 kap. 12§). Detta alternativ utgör ett så kallat nollalternativ.

Nollalternativet definieras i detta sammanhang som att nu gällande nationella plan fortsätter att gälla, att inriktningen i den nu befintliga länsplanen för perioden 2010-2021 behålls och att investeringar under perioden 2014-2025 fortsätter i inriktning som liknar denna.

Remissförslaget innehåller en tydligare satsning på kollektivtrafik och cykel, och har starkare kopplingar mellan bostadsbyggande och infrastruktursatsningar än vad Nollalternativet har.

En jämförelse med Nollalternativet visar att förslaget till länsplan sannolikt kommer att innebära större positiva effekter på människors hälsa och möjligheter att nå arbetsplatser och annan service. Bedömningen är också att förslaget till länsplan kommer innebära mer begränsad klimatpåverkan, mer begränsade utsläpp av andra föroreningar till luft än Nollalternativet – då satsningar på kollektivtrafik och cykel är större i remissförslaget.

Förslaget till länsplan utgår från behovet av att utveckla Stockholmsregionens näringsliv, bostadsbyggande och tillväxt. Den samlade bedömningen är dock att länsplanen kan medföra betydande miljöpåverkan (enligt miljöbalken) för klimatet. Konsekvenserna är starkt beroende av hur väl kollektivtrafik och vägar utformas och styrs. Kan vi minska transporter med bil till förmån för ökad kollektivtrafik, cykel och gång får vi mer yteffektiva och energisnåla transporter. Mer energi- och resurseffektiva transporter kan även leda till minskad påverkan på landskapet. Delar av förslag till länsplan bedöms kunna medföra betydande positiv miljöpåverkan för hälsa, trafiksäkerhet och tillgänglighet.

Länsplanens påverkan på klimat, hälsa och landskap kommer att följas upp årligen. Uppföljningen är särskilt betydelsefull då länsplanen bara är en del i ett komplicerat system som styr hur transporterna i länet utvecklas. För att nå regionala tillväxtmål liksom nationella miljömål och transportpolitiska mål, är det nödvändigt att ha en nära samverkan mellan olika institutioner och myndigheter så att både infrastruktur och andra styrsystem utvecklas på ett sätt som bidrar till ett transportsnålt och klimatsmart samhälle.

Jämställdhetsbedömning av länsplanen²

Det finns skillnader i hur män och kvinnor reser som får konsekvenser på samhället. Länsstyrelsen har låtit ta fram en metod för bedömning av hur jämställd förslaget till länsplan är. Metoden återfinns i bilaga 6. Slutsatsen är att länsplanen leder till ökad jämställdhet om den främjar:

² Metod för jämställdhetskonskvensbedömning av länsplanen 2014-2025 i Stockholms län, Trivector 2013:52

- en omfördelning av de ekonomiska resurserna samt färdmedelsandelar från biltrafiken till kollektiv-, gång- och cykeltrafik
- en transportsnål tillgänglighet
- en planering med fokus på kollektivtrafikens samt gång- och cykeltrafikens behov
- ökad trafiksäkerhet och minskad miljöpåverkan
- jämställt deltagande i utformning av, beslutfattande om och samråd om länsplanen.

För länsplanen som helhet har det inte gått att genomföra en bedömning av effekter för jämställdhet enligt den föreslagna metoden, vilket skulle förutsätta underlag som visar om planen som helhet leder till att kollektivtrafikens, gång- eller cykeltrafikens konkurrenskraft stärks gentemot bilen så att dessa färd sätt tar marknadsandelar. Någon trafikprognos för länsplanen som helhet har inte förelegat vid tidpunkten för denna rapports färdigställande, varför en fullödig bedömning med tillämpning av den framtagna metoden inte kunde göras.

Istället har en bedömning gjorts av länsplanens bidrag till jämställdhet baserat på hur investeringsmedel i planen fördelas på olika trafikslag. Här har investeringar i åtgärder som bedöms främja ökad attraktivitet hos alternativa färd sätt till bil bedömts bidra till jämställdhet. Bedömningen av hur länsplanens investeringar fördelas på olika trafikslag har gjorts i två delar. Den första delen avser hela planens totala budget för 2014-2025. Den del av länsplanen som utgörs av "nya" åtgärder år 2022-2025, det vill säga där Länsstyrelsen har haft möjlighet att påverka fördelningen i denna planeringsomgång, har beaktats separat. Detta för att visa hur de åtgärder som inte var låsta till följd av den gällande planen 2010-2021 fördelar sig på olika trafikslag.

Av de investeringar som helt eller delvis finansieras med länsplanen 2014-2025 går 74 procent till åtgärder som bedöms bidra till ökad jämställdhet. Sett till själva länsplanens investeringsbudget på drygt 8,4 miljarder kronor går 82 procent till sådana objekt som bedöms bidra till ökad jämställdhet.

Länsplanen i sin helhet bedöms inte vara framtagen utifrån en jämställd arbetsprocess; tre män (31 %) och nio kvinnor (69 %) har deltagit. I bedömningen anses en könsfördelning i intervallet 60/40 – 40/60 vara jämställt.

För att utvärdera om planeringen av transportsystemet avseende Stockholms län som helhet kommer att bidra till en ökad jämställdhet i samhället, behövs en samlad bedömning göras av hur förslaget till nationell plan samt länsplan för 2014-2025 tillsammans påverkar hur resande och transporter fördelar sig på olika trafikslag.

Genomförande

Genomförandeansvar

Enligt *Förordning (1997:263) om länsplaner för regional infrastruktur* (se bilaga 2) ansvarar Trafikverket för genomförandet av de statliga åtgärderna i länsplanen. De ansvarar vidare för utbetalning av statlig medfinansiering till kommuner och kollektivtrafikmyndigheten. Beslut om mindre åtgärder inom redovisade åtgärdspaket beslutas årligen av Länsstyrelsen i samråd med Trafikverket, som tar fram förslag och beslutsunderlag.

Hur stor del av planen som kan genomföras respektive år är beroende på vilka medel som anvisas respektive år av riksdagen och regeringen via statsbudgeten.

Hantering av åtgärdspaketet

Trafikverket ansvarar för utbetalning och uppföljning av den statliga medfinansieringen till kommuner och landstinget. Processen behöver koordineras så att medel reserveras hos både aktuella kommuner och i den årliga budgeten för länsplanens genomförande hos Trafikverket. I inledningen till avsnittet om åtgärdspaketet anges hur ansökningsprocessen för medfinansiering går till.

Beslut om genomförande av åtgärder fattas av Trafikverket efter samråd med Länsstyrelsen.

Uppföljning av planen och hantering av avvikelser

Uppföljning

Trafikverket ska årligen redovisa till regeringen hur den fastställda länsplanen genomförts. Redovisningen ska ske regionvis och omfatta uppgifter om genomförda åtgärder, uppnådda effekter, hur de nationella inriktningsmålen uppfyllts, kostnader och anslagsförbrukning. Trafikverket ska fortlöpande underrätta Länsstyrelsen om genomförandet av åtgärderna i länsplanen.

Detta ska ske genom en tertiälvis redovisning som ska omfatta avvikelse avseende kostnad, tid och omfattning av pågående projekt och sådana projekt som skulle varit påbörjade enligt länsplanen men inte är det samt genomförandet av åtgärdspaketet. För de sistnämnda önskar Länsstyrelsen förslag på en redovisning av vad som bör genomföras samt hur respektive åtgärdspaket är upparbetat fördelat på statliga investeringar och statlig medfinansiering. Vidare ska en årlig redovisning omfatta ramfördelning, upparbetade kostnader och utbetalningar av medfinansiering till landstinget.

För Åtgärdspaket cykel vill Länsstyrelsen ha en årlig redovisning av det regionala cykelbokslutet.

Vid ett av tillfällena önskar Länsstyrelsen ta del av den redovisning av länsplanen som Trafikverket lämnat till regeringen. Behov av kompletterande möten kan uppstå och ska då genomföras.

Hantering av avvikelser

Beroende på årlig medelstilldelning och oförutsedda komplikationer i genomförandet av objekten i länsplanen kan utbyggnadstidpunkten för den enskilda åtgärden komma att förskjutas något i tiden än det som redovisas i planen. Vidare kan kostnadsförändringar för ett objekt föranleda förändringar i tiden av utbyggnaden samt omfördelningar av länsplanens ekonomiska ram.

Om en *väsentlig avvikelse* härigenom behöver göras beträffande innehållet i den fastställda länsplanen ska Länsstyrelsen i Stockholms län besluta om ändring av planen (se bilaga 2). Innan Länsstyrelsen beslutar om ändring ska yttrande inhämtas från berörda aktörer (landstinget, kommuner och andra berörda myndigheter). Mindre avvikelser inom ramen för planens intentioner beslutas av Länsstyrelsen utan inhämtande av yttrande från berörda aktörer.

Med väsentlig avvikelse menar Länsstyrelsen att ett objekt tas bort ur planen eller att länsplanens totalram överskrids med fem procent. Statlig medfinansiering till Landstinget och kommuner är fasta belopp och inte låsta till en viss medfinansieringsnivå.

Uppföljning av miljöeffekter

Länsplanens miljöpåverkan kommer årligen att följas upp av Länsstyrelsen med hjälp av redan befintliga miljöövervakningssystem. Resultaten från uppföljningen kommer att dokumenteras och göras tillgängliga för allmänheten på länsstyrelsens webbplats. En utförligare beskrivning av uppföljningsprocessen återfinns i miljökonsekvensbeskrivningen, se separat dokument.

Bilagor

Bilaga 1: Detaljerad redovisning av länsplanens ekonomiska fördelning under planperioden.