



Till berörd remissinstans

**ANGÅENDE REMISSEN OM REMISS AV  
FÖRSLAG TILL LÄNSPLAN FÖR REGIONAL  
TRANSPORTINFRASTRUKTUR I STOCKHOLMS  
LÄN 2010-2021**

Detta gäller remissvar på "Remiss av förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2010-2021"  
Dnr: 314-0725/2009

Remisstiden sträcker sig till den 28 augusti 2009, vilket vi ber er respektera. Om det av några skäl inte är möjligt för er att inkomma med svar inom utsatt tid måste en kontakt tas med den för ärendet ansvariga personen på roteln.

Ansvarig handläggare/borgarrådssekreterare på RII är Magnus Thulin, tfn 08-50829533.

**Remissvar skickas till:**

- RII i digital form (word/excel). Ange KS:s diarienummer som namn på ärenderubrik. Ex: KS 314-331-2004
- KF/KS kansli i pappersform.

**Adresserna är följande:**

Rotelns e-post: RII-remissvar (GroupWise) eller  
RII-remissvar@stadshuset.stockholm.se

KF/KS kansli, Stadshuset, 105 35 STOCKHOLM

Med vänliga hälsningar

RII

X

T2009-300-01936:2  
300

09 -06 -22

S



## Remitteringsmapp

**Ärende:** Remiss av förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2010-2021

Inkom till KF/KS kansli den

Behandling i övrigt:

För yttrande senast:

**Stadsdelsnämnderna**

**Facknämnderna**

**Övriga**

ExplN

Slk

MhN

SbN

TrN

**Från:** Magnus Thulin  
**Till:** FORV\_STADSBYGGNADSNÄMNDEN, REMISS; Forv-Exploateringsnämnden, Remiss;  
...  
**Datum:** 06/22/09 12:30  
**Ärende:** Ärende/handling från Diabas  
**Bifogade filer:** 1379\_20090618\_160931.pdf; Till berörd remissinstans.doc

Du har fått detta ärende/dokument för handläggning (eller information).

Skickat av: Magnus Thulin (SLKMTH)

Diarienummer: 001379/2009  
Ärendebeskrivning: Remiss av förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2010-2021

Åtgärd/aktivitet: 20  
Åtgärdstyp: Remiss (REM)  
Beskrivning: Enl sändlista  
Handläggare: Magnus Thulin (SLKMTH)

Dokumentid: 117076  
Dokumenttyp: Remiss (REM)  
Dokumentnamn: remiss av förslag till länsplan för regional trans  
Dokumentbeskrivning: Remiss av förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2010-2021

Ansvarig: Magnus Thulin (SLKMTH)

\*\*\*\*\*  
\*\*\*\*\*

Åtgärd/aktivitet: 10  
Åtgärdstyp: Remiss (REM)  
Beskrivning: Remiss av förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2010-2021  
Handläggare: Magnus Thulin ()

Dokumentid: 117057  
Dokumenttyp: Remiss (REM)  
Dokumentnamn: remiss av förslag till länsplan för regional trans  
Dokumentbeskrivning: Remiss av förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2010-2021  
Ansvarig: ()



LÄNSSTYRELSEN  
I STOCKHOLMS LÄN

Avdelningen för regional utveckling  
Björn Neckman  
08-785 51 98

MISSIV

Datum  
2009-06-15

Beteckning  
342-08-91371

1 (2)

Enligt sändlista

STOCKHOLMS STAD Kommunstyrelsen KF/KS Kansli	
Ink.	2009-06-18
Dnr:	314-1379/2009
Till:	KL

## Remiss av förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2010-2021

Bifogat översändes förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län samt förslag till miljökonsekvensbeskrivning för planperioden 2010-2021. Utgångspunkten för åtgärdsplaneringen har varit Stockholmsförhandlingen som omfattar objekt i såväl nationell som regional plan. Länsplanarbetet för denna planperiod har i mycket större omfattning än tidigare samplanerats med Vägverket och Banverket. Den här bifogade redovisningen omfattar såväl objekten i den nationella planen som i länsplanen. Den ekonomiska ramen för den egentliga länsplanen har av regeringen satts till 7,8 miljarder. I det föreliggande materialet har hänsyn tagits till möjligheten av en delvis förändrad finansieringsstruktur för Förbifart Stockholm, vilket frigör resurser för andra väg- och spårprojekt.

Utöver textavsnitten i plandokumentet så redovisas förslag på åtgärder för Stockholms län på följande sätt,

- Tabell över samlad åtgärdsplanering omfattande objekt i såväl länsplan som nationell plan för plannivå 100 %. Objekten är listade utifrån Stockholmsförhandlingens grupperingar.
- Kortfattad objektsbeskrivning över den samlade åtgärdsplaneringen samt en beskrivning över länsplanens åtgärds paket.
- Länsplanens innehåll redovisad inom angivna preliminära ramar,  
75 % - 5 888 miljoner kronor  
100 % - 7 851 miljoner kronor  
125 % - 9 814 miljoner kronor
- Fördelning av angivna preliminära länsramar över planperioden.
- Fördelning av trängselskatt över planperioden.
- Inriktning för den samlade åtgärdsplaneringen efter planperioden 2010-2021.

Kompleta objektsbeskrivningar är under bearbetning av trafikverken och läggs ut på länsstyrelsens hemsida [www.lansstyrelsen.se/stockholm/infraplan](http://www.lansstyrelsen.se/stockholm/infraplan) i takt med att de blir klara.



MISSIV

Datum  
2009-06-15

Beteckning  
342-08-91371

En miljöbedömning har genomförts som en del av planeringsprocessen, med syfte att integrera miljöaspekterna i planen. Den bifogade miljökonsekvensbeskrivningen summerar resultatet av länsplanens miljöbedömning.

Synpunkter på förslag till länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län samt synpunkter på förslag till miljökonsekvensbeskrivning skickas till Länsstyrelsen i Stockholms län, avdelningen för regional utveckling, Box 22067, 104 22 Stockholm senast den 15 september, 2009. Remissvaren ska också sändas in via e-post till [regional.stockholm@lansstyrelsen.se](mailto:regional.stockholm@lansstyrelsen.se) (gärna word-format, ej scannade dokument).

För kännedom kommer de nationella planerna att gå ut på remiss under perioden 1 september till 2 november.

Frågor som gäller länsplanen som helhet kan besvaras av:

Björn Neckman Telefon: 08-785 51 98 e-post: [bjorn.neckman@lansstyrelsen.se](mailto:bjorn.neckman@lansstyrelsen.se)

Frågor som gäller miljökonsekvensbeskrivningen kan besvaras av:

Jessica Strid Telefon: 08-785 40 45 e-post: [jessica.strid@lansstyrelsen.se](mailto:jessica.strid@lansstyrelsen.se)

Med vänliga hälsningar

Per Unckel  
Landshövding

Bilagor

- Förslag till Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2010-2021.
- Förslag till Miljökonsekvensbeskrivning gällande Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2010-2021.
- Sändlista



Rapport 2009:13

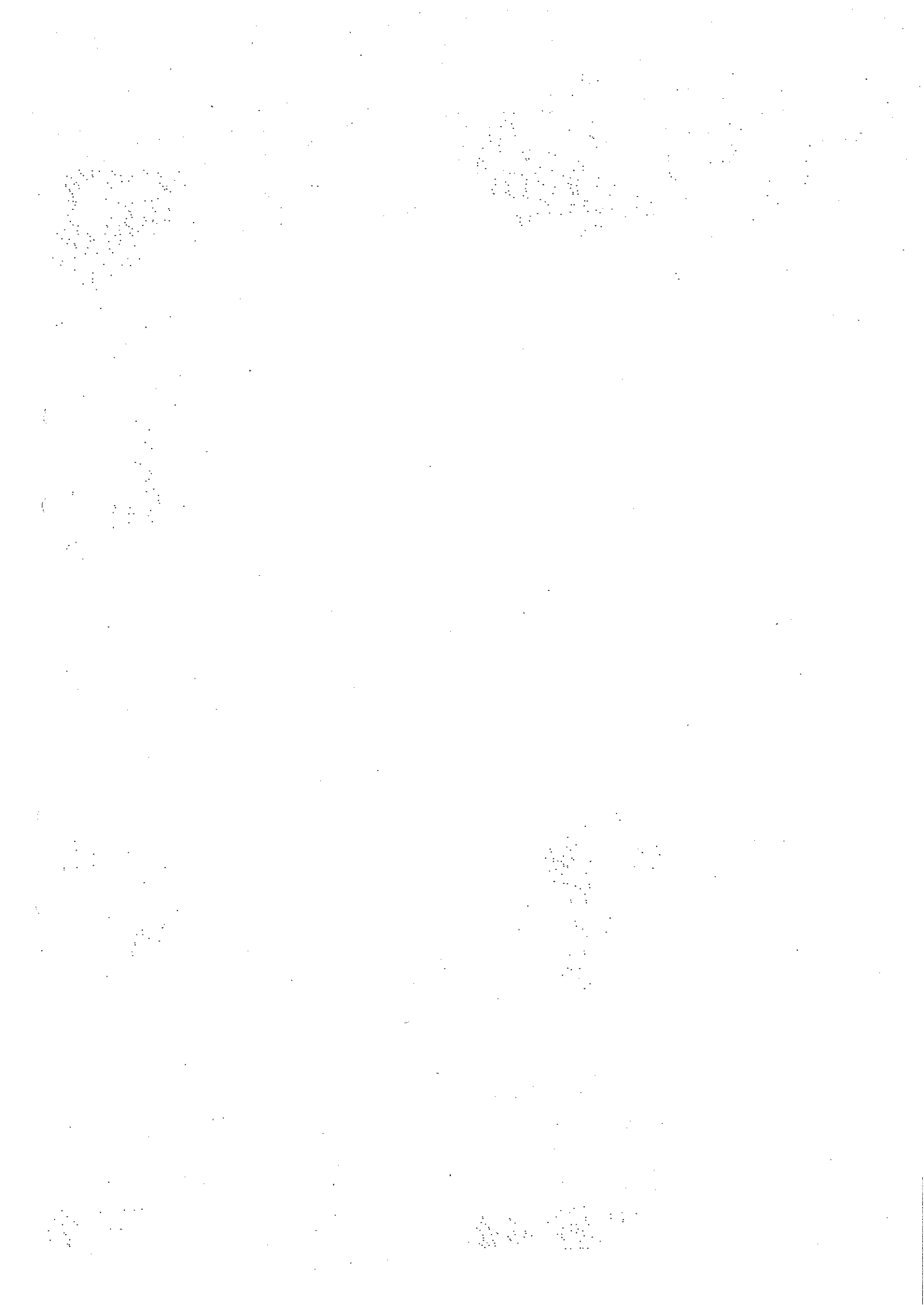


LÄNSSTYRELSEN  
I STOCKHOLMS LÄN

Förslag till

## Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2010 – 2021

BEVISHANDLING 15 JUNI 2009



Rapport 2009:13



LÄNSSTYRELSEN  
I STOCKHOLMS LÄN

Förslag till

# Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2010 – 2021

REMISSHANDLING 15 JUNI 2009



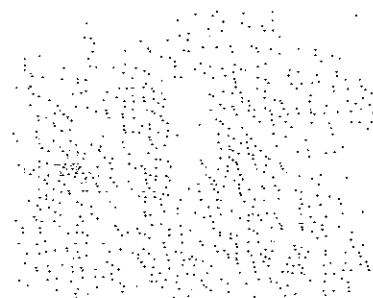
Foto omslag: Christina Fagergren

Utgivningsår: 2009

ISBN: 978-91-7281-350-2

För mer information kontakta  
Länsstyrelsens avdelning för regional utveckling,  
Tfn: 08-785 40 00

Denna rapport finns också som pdf.  
Du hittar den på vår webbplats [www.lansstyrelsen.se/stockholm](http://www.lansstyrelsen.se/stockholm)



## Förord

---

Stockholmsregionens utmaningar att hantera dagens hårt ansträngda trafiksystem och samtidigt skapa förutsättningar för en fortsatt stark tillväxt och social sammanhållning är väl kända. Ett flertal processer i Stockholmsregionen har under åren skapat en bred samsyn på regionens åtgärdsbehov. Stockholm-Mälardalenregionens arbete med "En Bättre Sitts", den kommande Regionala utvecklingsplanen för Stockholmsregionen (RUFS) och arbetet med den gemensamma systemanalys, där också Gotlands kommun deltog, är goda exempel på detta.

Den övergripande gemensamma process och överenskommelse som utgör utgångspunkten för åtgärdsplaneringen i Stockholms län 2010-2021 är, Stockholmsförhandlingen. Denna är djupt förankrad och ligger till grund för länets prioritering av objekt i såväl regional som nationell plan.

Länsstyrelsens arbete med länsplanen har därmed i mycket större omfattning än tidigare samplanerats med Vägverket och Banverket. En avsiktsförklaring mellan Stockholms stad, Kommunförbundet Stockholms Län, Vägverket och länsstyrelsen om ytterligare intäkter från trängselskatten i Stockholm har breddat den finansiella basen för den samlade åtgärdsplaneringen och möjliggör därmed finansiering av flera regionala vägar. Tekniskt sett har länsplanen kommit att få en särskild tyngdpunkt i spårobjekt och kollektivtrafik i länet.

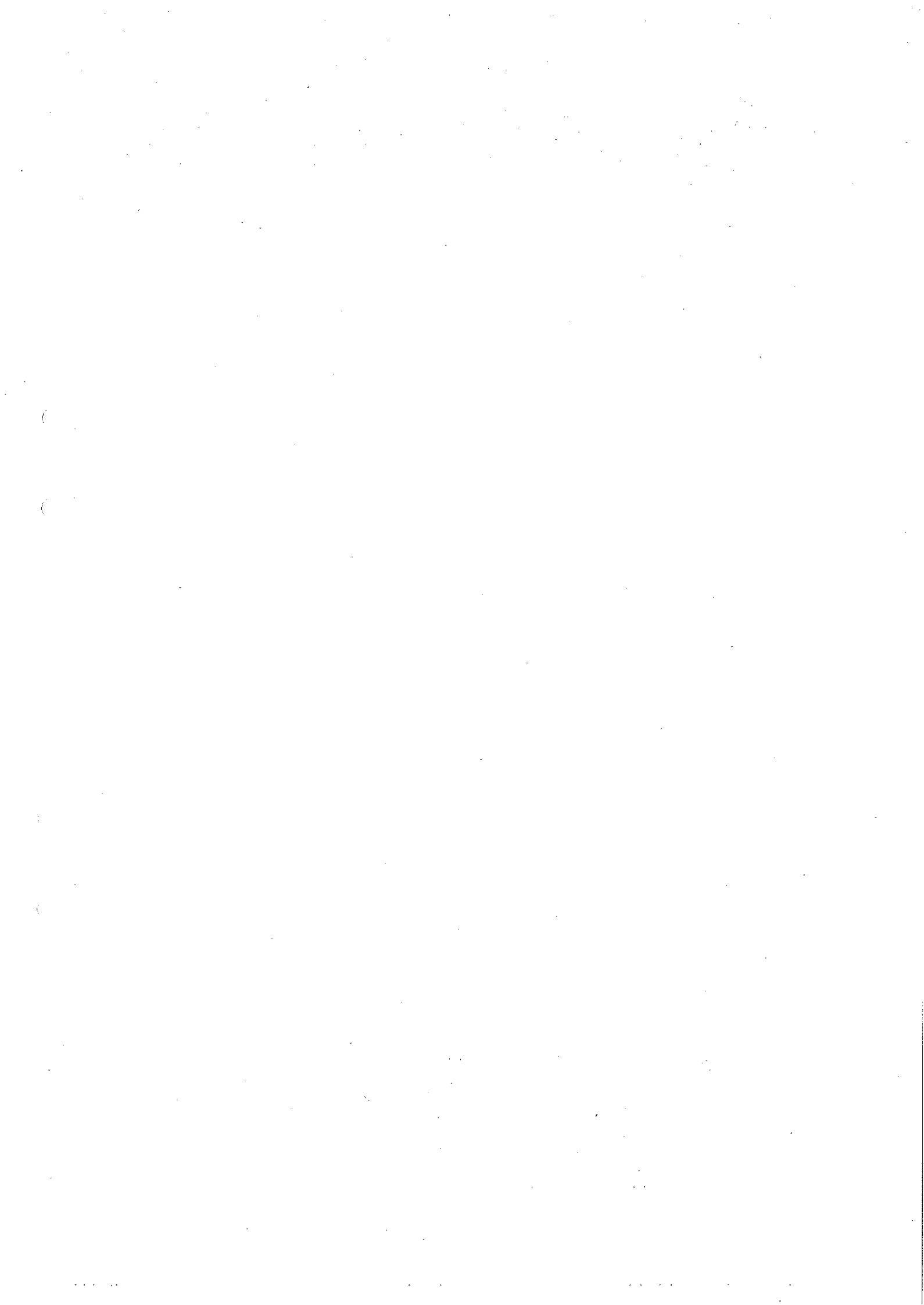
Arbetet med att sammanställa åtgärdsplaneringen i Stockholms län har i huvudsak ägt rum under våren 2009. Från juni till mitten av september remitteras ett planförslag, som därefter ställs samman och överlämnas till regeringen för beslut om ekonomiska ramar. Länsplanen förväntas att antas under januari-februari 2010.

Syftet med denna plan är att samlat redovisa förutsättningarna för och konsekvenserna av förslagen i de statliga investeringsplanerna för åren 2010-2021. Länsplanen berör också objekt som bör ingå i inriktningen för den fortsatta åtgärdsplaneringen efter den aktuella planperioden, det vill säga för perioden 2022-2025. Planupprättare är Länsstyrelsen i Stockholms län. Underlag har lämnats från Banverket, Vägverket, Storstockholms lokaltrafik (SL), Regionplane- och trafikkontoret (RTK) vid Stockholms läns landsting, angränsande län och regioner samt från länets kommuner och intresseorganisationer.

Stockholm 2009-06-15

Per Unckel

Landshövding



# Innehållsförteckning

---

<b>Sammanfattning</b> .....	<b>7</b>
<b>Uppdrag och Bakgrund</b> .....	<b>14</b>
Regeringens uppdrag .....	14
Varför sker investeringsplaneringen? .....	15
Regeringens direktiv styr beslutsprocessen .....	16
Länsplanens syfte och mål .....	17
Framtagandeprocess – Arbetsmetod .....	19
Miljöbedömningsprocessen för Stockholms länsplan .....	21
Utgångspunkter för Länsplanen.....	22
<b>Tillstånd och Behov</b> .....	<b>25</b>
En kraftigt växande befolkning.....	25
Stockholms internationella roll och betydelse.....	25
Stockholm - Nav i det nationella transportnätet.....	27
Stockholmregionens behov i sammandrag.....	35
<b>Strategi</b> .....	<b>36</b>
Förutsättningar för strategin.....	36
Strategi för tillväxt och miljö .....	37
Samordna utbyggnad av bebyggelse och transportsystem.....	38
Prioriteringsgrunder .....	40
<b>Åtgärder</b> .....	<b>42</b>
Förslag till samlad åtgärdsplan – objektlista och karta .....	43
Kortfattad objektsbeskrivning över den samlade åtgärdsplaneringen samt en beskrivning över länsplanens åtgärdspaket.....	49
Inriktning för den samlade åtgärdsplaneringen efter planperioden 2010-2021.....	78
<b>Effekter av åtgärder</b> .....	<b>79</b>
Utgångspunkter för analysen .....	79
Hur påverkas individer och samhälle?.....	80
Trafiken växer med regionen. ....	81
Åtgärderna ökar reshastigheten och lindrar trängseln.....	82
Tillgängligheten ökar och skapar nya tillväxtmöjligheter .....	84
Godstransportförsörjningen .....	86
Trafiksäkerhet .....	87

Regionens sociala sammanhållning .....	87
Infrastrukturåtgärderna har liten påverkan på klimat och miljö.....	87
<b>Genomförande .....</b>	<b>90</b>
<b>Bilagor .....</b>	<b>93</b>

## Sammanfattning

---

Trafikverket och länen har regeringens uppdrag att upprätta långsiktiga planer för statliga insatser i vägar, järnvägar och annan transportinfrastruktur för perioden 2010–2021. I Stockholms län ska enligt gällande beslut Länsstyrelsen ta fram en länsplan för regional transportinfrastruktur.

Utgångspunkten för åtgärdsplaneringen är Stockholmsförhandlingen. Denna är djupt förankrad och ligger till grund för länets prioritering av objekt i såväl regional som nationell plan.

Stockholm har ett strategiskt läge mitt i Östersjöregionen, som är ett av de mest tillväxtstarka och dynamiska områden i Europa. Det regionala transportsystemets effektivitet och tillförlitlighet är av central betydelse för näringslivets möjlighet att utveckla sin internationella konkurrenskraft.

Situationen i Stockholmsregionen med ett högt belastat transportnät och mycket snabb tillväxt gör att behovet är mycket stort av ny infrastruktur. För att möta utmaningarna och utveckla transportsystemet så att det möjliggör tillväxt och bidrar till en god miljö måste åtgärder genomföras i alla delar av transportsystemet. Behoven av både drift och underhåll av befintligt transportsystem och av nya systemåtgärder är omfattande.

- Strategin i Stockholmsregionen har varit och är att
- Stimulera täthet och flerkärnig utveckling
- Samordna utbyggnad av bebyggelse och transportsystem
- Effektiva och konkurrenskraftiga logistiktjänster
- Ett effektivt utnyttjande av infrastrukturen
- Förbättra och underhålla befintlig infrastruktur
- Bygga ny infrastruktur i en snabbt växande region

De föreslagna åtgärderna finns redovisade dels samlat för nationella och regionala objekt i länet dels preciserade för den aktuella och remitterade länsplanen 2010-2021.

Planförslaget bedöms ge stora förbättringar av tillgängligheten och skapar därigenom förutsättningar för regionens fortsatta tillväxt och sociala sammanhållning. Utmaningen att i regionen inrymma ytterligare en halv miljon invånare ser alltså ut att kunna mötas. För att nå klimatmålen räcker inte länsplanens innehåll, utan en rad ytterligare åtgärder måste samverka. Inga enskilda åtgärder ger tillräckliga effekter, exempelvis behöver styrmedel och stöd för effektivt resande och transporter skapas.

Förslaget redovisar hur genomförandet av Länsplanen 2010-2021 kommer att gå till inklusive hur eventuella avvikelser kommer att hanteras.

Tabell över den samlade åtgärdsplaneringen omfattande objekt i länsplan och nationell plan för plannivå 100 procent. Objekten är listade utifrån Stockholmsförhandlingens grupperingar. Krysset indikerar fördelning av objektets finansiering. Rubriken *övriga* avser brukaravgifter, näringsliv, kommuner och län utanför Stockholm.

Nr på karta		Kostn planperiod mkr	Länsplan	Nationell plan	Trängselskatt	Kommun	Landstinget	övriga
	Spår i nationell plan	39573						
1	Citybanan	18176		X		X	X	X
2	Nynäsbanan Västerhan-Tungelsta	643		X				
3	Nynäsgård mötestation	82		X				
	Kraftsamling Mälardalen	339		X				
4	Mälarbanan, Kallhäll - Barkarby	3 847		X				
5	Södertälje hamn - C dubbelspår	663		X				
6	Södertälje hamn bytespunkt, bidrag	78	X				X	
7	Södertälje C bytespunkt, bidrag	78	X				X	
8	Kombi Norr, Rosersberg, anslutning	500		X				X
9	Spårväg Ost/Saltsjöbanan, bidrag	3 400	X	X			X	
10	Spårväg Solna, bidrag	3 000	X	X			X	
11	Roslagsbanan etapp 1, bidrag	1000	X	X			X	
	Kommunala följdinvest., bidrag	170	X			X		
12	Roslagsbanan etapp 2, bidrag	1360	X				X	
13	Statlig följdinvestering, Arninge hpl	75	X		X			
14	Tvårspårväg Kista, bidrag	5050	X			X	X	
	Fordonsbidrag från föregående plan	1 112		X				

Nr på karta		Kostn planperiod mkr	Länsplan	Nationell plan	Trängselskatt	Kommun	Landstinget	övriga
	<u>Vägar i nationell plan</u>	12 494						
15	E20 Norra länken	6 218		X		X		X
16	E 18 Hjulsta - Kista	3 200		X				
17	E4 Södertälje - Hallunda	258		X				
18	E4 Tomtebodavägen - Haga Södra	764		X				
19	E4 Förbifart Stockholm, förhandling pågår			X	X			
20	Norrortsleden	1	X					
21	73 Älgviken - Fors	406	X	X				
22	259 Södertörnsleden	1 647		X				
	<u>Vägar i länsplan</u>	1 274						
23	268 Vallentuna tpl	231	X			X	X	
24	76 Förbifart Norrtälje, etapp 1	39	X					
25	222 Lugnet tpl	430			X	X		
26	226 Flaggplan-Vårsta	138			X	X		
27	267 Rotebro - Stäket	254			X	X		
	Div. återbetalning förskotteringar	182	X					
	<u>Spår i nationell plan</u>	3044						
28	Stockholms C - Sörentorp	156		X				
29	Mälardalen Barkarby - Tomtebodavägen	795		X				
30	Nynäsbanan, etapp Tung-Hemfosa	400	X					
	Nynäsbanan, Godsanpassning kraft/buller	150	X					
31	Pendelstation Vega, bidrag	291	X			X	X	
	73 Vega, trafikplats väg, bidrag	317			X	X		
32	Bussterminal Slussen, bidrag	600	X			X	X	
33	Lidingöbanan upprustning, bidrag	295	X				X	
	Spårväg Syd, utredning	20	X					
	Spårväg Solna-Universitetet, utredn.	20	X					
	<u>Nationella vägar</u>	881						
34	E4 Norrtull-Kista	33		X				
35	E4 Rosersberg tpl	162		X		X		X
36	E4 tpl Måby	41		X				X



Nr på karta		Kostn planperiod mkr	Länsplan	Nationell plan	Trängselskatt	Kommun	Landstinget	övriga
37	E18 Tpl Viggbyholm	166		X		X		
38	E18 Tpl Roslags-Näsby	188			X	X		
39	E18 Danderyds ka - Arninge	291		X				
	<u>Vägar i länsplan</u>	3794						
40	76 Förbifart Norrtälje etapp 2	261			X	X		
41	222 Skurubron	858			X			X
42	222 Mölnvik - Ålstäket	236			X	X		
43	268 E4-Grana (Hammarbyalt)	480			X	X		
44	261 Tappström-Förbifarten etapp 1	306			X	X		
45	261 Förbifarten-Drottningholmsbron etapp 2	336	X			X		
46	261 Drottningholmsbron-Nockebybron etapp 3	282	X			X		
47	259 Masmolänken	1 035		X				X
	<u>Spår i nationell plan</u>	20						
	Roslagspilen, utredning	20	X					
	<u>Nationella vägar</u>	77						
48	E4 Upplands Väsby - Arlanda	77		X				
	<u>Vägar i länsplan</u>	1395						
49	226 Huddingevägen	685			X	X		
50	77 Länsgräns-Rösa	710			X	X		X
	<u>Nationella vägar övriga</u>	485						
51	E4, Essingeleden - Södra länken	127		X				
52	E18 Norrtälje-Kapellskär 2+1	72			X	X		
53	E20 Tpl Almnäs	40			X	X		
54	E18 Tpl Kockbacka	87		X		X		
55	E18 Tpl Kallhäll	53			X	X		
56	E18 Tpl Kungsängen	106			X	X		

Nr på karta		Kostn planperiod mkr	Länsplan	Nationell plan	Trängselskatt	Kommun	Landstinget	övriga
	Vägar i länsplan övriga	972						
57	226 Flaggplan-Södertörnsleden	458			X	X		
58	259 Haningeleden	110			X	X		
59	57 Gnesta-E4	101			X	X		X
61	276 Rosenkälla-Åkersberga etapp	81			X	X		
62	1103 Tulkavägen	62			X	X		X
63	229 Tpl Lindalen	35			X	X		
64	222 Tpl Kvarnholmen	125			X	X		
	Regional kollektivtrafik på väg	848						
	Gullmarsplan	105	X				X	
	Brommaplan	78	X				X	
	Övriga bytestpunkter	485	X				X	
	Infartsparkeringar	180	X				X	
	Regionala åtgärdsplaner							
	Bibehålla tillgänglighet vid hastighetsöversyn		X					
	Trafiksäkerhet							
	Gång och Cykel		X					
	Miljö & Klimat		X					
	Kollektivtrafikens konkurrenskraft & prioriterat nät för funktionshindrade		X					
	Enskilda vägar		X					
	Smärre insatser för ökat bostadsbyggande		X					

## Länsplan

Länsplanens innehåll redovisad inom angivna preliminära ramar.

	Kostn planperiod mkr	Länstram -25%	Länstram 100%	Länstram + 25%
<b>Spår i nationell plan</b>	<b>14 211</b>	<b>3 710</b>	<b>3 710</b>	<b>3 710</b>
Södertälje hamn bytespunkt (50%)	78	39	39	39
Södertälje C bytespunkt (50%)	78	39	39	39
Spårväg Ost/Saltsjöb (50% bidrag)	3 400	753	753	753
Spårväg Solna (50% bidrag)	3 000	844	844	844
Roslagsbanan etapp 1 (50% bidrag)	1 000	94	94	94
Kommunala följdinvesteringar	170	85	85	85
Roslagsbanan etapp 2 (50% bidrag)	1 360	680	680	680
Statlig följdinvestering, Arninge hpl	75	51	51	51
Tvårspårväg Kista (50% bidrag)	5 050	1 125	1 125	1 125
<b>Vägar i länsplan</b>	<b>859</b>	<b>441</b>	<b>441</b>	<b>441</b>
268 Vallentuna tpi	231	119	119	119
76 Förbifart Norrtälje, etapp 1	39	39	39	39
73 Älgviken-Fors återbetalning förskottering	406	100	100	100
Norrortsleden, återstående kostnad	1	1	1	1
Div. återbetalning förskotteringar	182	182	182	182
<b>Spår i nationell plan</b>	<b>1 736</b>	<b>190</b>	<b>1 147</b>	<b>1 147</b>
Nynäsb. Dbl spår etapputbyggnad	400		400	400
Nynäsb. Godsanpassning kraft/buller	150	150	150	150
Pendelstation Vega	291		110	110
Bussterminal Slussen (50%)	600		300	300
Lidingöbanan upprustning (50%)	295		147	147
Spårväg Syd (7400 mkr), utredning		20	20	20
Spårväg Solna-Univ. (2600 mkr) utredning		20	20	20
<b>Vägar i länsplan</b>	<b>618</b>		<b>618</b>	<b>618</b>
261 Förbifarten-Drottningholmsbron etapp 2	336		336	336
261 Drottningholmsb-Nockebybron etapp 3	282		282	282
<b>Vägar i länsplan övriga</b>	<b>342</b>			<b>342</b>
258 Hågelbyleden	202			202

	Kostn planperiod mkr	Länsram -25%	Länsram 100%	Länsram + 25%
73 Norvik-Älgviken	140			140
<u>Spår i nationell plan</u>	20	20	20	20
Roslagspilen, utredning	20	20	20	20
<u>Regional kollektivtrafik på väg</u>	848	423	423	423
Gullmarsplan	105	52	52	52
Brommaplan	78	39	39	39
Övriga bytespunkter	485	242	242	242
Infartsparkeringar	180	90	90	90
<u>Regionala åtgärdsplaner</u>	0	1 104	1 492	2 023
Bibehålla tillgänglighet vid hastighetsöversyn		155	200	400
Trafiksäkerhet		155	200	353
Gång och Cykel		352	400	400
Miljö & Klimat		97	97	175
Kollektivtrafikens konkurrenskraft & prioriterat nät för funktionshindrade		200	400	450
Enskilda vägar		45	45	45
Smärre insatser för ökat bostadsbyggande		100	150	200
<u>Övriga objekt</u>	1 425			1 090
Södertälje godsbangård/utfart hamn	50			50
Södertälje C bangård och plattformar	100			100
Skavstaby ökad kapacitet	605			605
Tillgänglighetsåtg gr linj Hagsätragren	16			8
Stationsuppr gröna linj Hagsätragren	234			117
Lidingöbanan, komm följdinv. Lidingöbron	130			65
Roslagsbanan etapp 2, kommunala följdinv.	290			145
<b>Summa mkr</b>	<b>20 059</b>	<b>5 888</b>	<b>7 851</b>	<b>9 814</b>

## Uppdrag och Bakgrund

---

### Regeringens uppdrag

Trafikverken och länen har regeringens uppdrag att upprätta långsiktiga planer för statliga insatser i vägar, järnvägar och annan transportinfrastruktur för perioden 2010–2021. I Stockholms län ska enligt gällande beslut Länsstyrelsen ta fram en länsplan för regional transportinfrastruktur. Detta dokument utgör ett förslag till länsplan som lämnas till regeringen som underlag för beslut om definitiv planeringsram.

### Länsplanens innehåll

I länsplanen hanteras investeringar på de statliga vägar i Stockholms län som inte är europavägar. Investeringarna kan innebära ny- eller ombyggnad av vägar samt särskilda insatser för att öka trafiksäkerheten. För trafiksäkerhetsändamål kan förbättringsåtgärder utföras som mitträcken, cykelbanor, förbättrade korsningar med mera. Till investeringar räknas också transportinformatik, det vill säga system för trafikinformation och trafikledning med mera.

I länsplanen hanteras vidare statsbidrag till investeringar för den regionala vägburna kollektivtrafik som bedrivs av SL som trafikhuvudman. Det kan innebära särskilda trafiklösningar i gatusystemet eller bussterminaler, hållplatser och infartsparkeringar med mera. I länsplanen kan också statsbidrag tas upp för investeringar i regional kollektivtrafik av annat slag.

I länsplanen hanteras också statsbidrag 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.




Åtgärder som normalt ingår i de nationella planerna, så som investeringar på stamvägnätet och järnvägsnätet och åtgärder för tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion får prioriteras in i länsplanen om de bedöms vara av stort regionalt intresse.

Utgångspunkten för åtgärdsplaneringen i Stockholms län 2010-2021 är Stockholmsförhandlingen, som omfattar objekt i såväl regional som nationell plan. Länsstyrelsens arbete med länsplanen har därmed samplanerats med Vägverket och Banverket i mycket större omfattning än tidigare. Intäkter från trängselskatten i Stockholm utgör en breddad finansiell bas för den samlade åtgärdsplaneringen och möjliggör därmed finansiering av flera regionala vägar. Detta frigör utrymme i länsplanen för att göra en kraftfull satsning på spårobjekt och kollektivtrafik i länet.

## Nationella planens innehåll

I den nationella planen hanteras spårinvesteringar och bidrag till spåranläggningar med mera för regional kollektivtrafik och investeringar på det nationella vägnätet. Den nationella planen hanterar också drift och underhåll, så kallade sektoråtgärder samt åtgärder för reinvesteringar och förbättrad miljö på befintliga anläggningar. För det statliga vägnätet innebär reinvesteringar åtgärder för bärighet, tjälsäkring och rekonstruktion.

	vägar och färjor	järnvägar och andra spår	flygplatser och luftfart	farleder och slussar
Räntor och amorteringar				
Sektoråtgärder				
Drift och underhåll				
Reinvestering	bärighet m.m.			
Investeringar				
nationella nät	stamvägar			
regionala nät	regionala vägar			
Statsbidrag				
bidrag till THM	finansiering	max. 25 %		
bidrag till kommun	intjänat			
bidrag till byggande av annan enskild anläggning	enskild vägar	intjänat		enskild anläggning
bidrag till drift av annan enskild anläggning	enskild vägar			

nationell plan =   
 regional plan =   
 avgiftfinansiering = 

## Varför sker investeringsplaneringen?

Investeringsplaneringen bedrivs för att få en långsiktigt god utveckling av trafiksystemet. Planeringen sker bland annat för att:

- Prioritera behoven så att tillgängliga resurser används så effektivt som möjligt.
- Skapa ett långsiktigt underlag för riksdagens årliga budgetbeslut om statliga medel till infrastrukturinvesteringar.

- Få möjlighet att analysera systemsamband mellan olika enskilda åtgärder och sätta in dem i ett långsiktigt utvecklingsperspektiv.
- Skapa framförhållning för den fysiska planeringen och miljöprövningen av åtgärderna så att de kan förberedas i tid tills de har finansiering.
- De åtgärder som läggs in i investeringsplaneringen måste förberedas på flera andra sätt för att bli genomförda. Viktiga styrande beslut om genomförandet av åtgärderna tas också i följande sammanhang:
  - Fysisk planering, som genomförs för att lokalisera och utforma åtgärden samt för att kunna ta eventuell mark i anspråk.
  - Miljöprövning, som sker för att få tillstånd att genomföra åtgärden ur miljösynpunkt
  - Budgetbeslut, som tas för att tilldela anslag för genomförandet av investeringsplanerna.

### **Regeringens direktiv styr beslutsprocessen**

Hur planeringsarbetet ska ske beskrivs i förordningen (1998:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur samt i regeringens uppdrag att upprätta långsiktiga planer för transportinfrastrukturen med mera taget den 19 december 2008. Arbetet med den regionala transportinfrastrukturen ska ha sin utgångspunkt i de regionala systemanalyser som tagits fram under 2008. Åtgärdsplanerna ska beskriva effekter i förhållande till de transportpolitiska målen.

Direktiven i korthet:

- Direktiven anger att planerade investeringar i nu gällande länsplan för vilka den fysiska planeringen bedöms ha kommit långt ska ingå i planerna för 2010-2021.
- Den preliminära ramen för Stockholm är på 7 851 miljoner kronor.
- Vidare anges att den nationella planen ska innehålla följande två Stockholmsprojekt:
  - Södertörnsleden,
  - Riksväg 73, Älgviken-Fors.

Det innebär dock inte att regeringen har föregripit sitt ställningstagande till åtgärderna i de prövningsskeden som kan återstå. Övriga förslag från

Stockholmsförhandlingen ska enligt regeringens direktiv övervägas i den kommande planeringen.

Enligt direktiven ska länen lämna remissbehandlade förslag till länsplaner till regeringen senast 2 november 2009. I förslagen ska åtgärder redovisas för en preliminär finansiell ram samt för nivåer som är 25 procent högre och 25 procent lägre än denna. Regeringen kommer sedan att analysera de åtgärder som föreslås för de tre nivåerna i länsplanen utifrån:

- samhällsekonomisk effektivitet,
- den samlade effektbedömningen,
- uppfyllelse av gällande transportpolitiska mål
- samband med andra relevanta planer inom Sverige och andra länders planer.

Åtgärderna bör också analyseras enligt den så kallade fyrstegsprincipen, vilket innebär att följande ska analyseras:

1. åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt,
2. effektivare utnyttjande av befintliga trafikanläggningar och fordon,
3. begränsade ombyggnadsåtgärder,
4. nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder.

Regeringen kommer fatta beslut om definitiva ramar till länen. Respektive län ska därefter fastställa planen inom den tilldelade ramen, vilket bedöms ske i januari/ februari 2010. Beslutet kan inte överklagas.

### **Länsplanens syfte och mål**

Syftet med planen är att samlat beskriva de planerade infrastrukturåtgärderna, varför de är viktiga och hur de samverkar. Detta är särskilt viktigt utifrån de speciella förhållandena i Stockholms län, med dess komplexa och ömsesidigt beroende insatser inom de olika planerna och trafikslagen. Ekonomiskt är detta angeläget för att uppnå största möjliga nytta av statens samlade investeringar.

### **Nationella transportpolitiska mål**

Resor och transporter är nödvändiga för samhället ska fungera och de transportpolitiska målen och målstrukturen uttrycker den politiska inriktningen och prioriteringarna för att nå dit. Det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Detta mål har konkretiserats i sex delmål som avser områdena



tillgänglighet, regional utveckling, jämställdhet, transportkvalitet, trafik-säkerhet och miljö. För några av delmålen finns även etappmål.

Under våren 2009 har de transportpolitiska målen reviderats. Regeringens bedömning är att målstrukturen bör förenklas och förtydligas i syfte att öka kommunikerbarheten och styrbarheten. Det övergripande transportpolitiska målet behålls oförändrat och att de sex delmålen ersätts med ett *funktionsmål* (tillgänglighet) och ett *hänsynsmål* (säkerhet, miljö och hälsa). Prioriterade områden under funktions- och hänsynsmålet benämns som preciseringar.

### *Funktionsmål*

#### Tillgänglighet

I tillgänglighetsmålet lyfts fram att transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Transportsystemet ska också utformas så att det är användbart för personer med funktionshinder och så att barns säkerhet och rörelsefrihet ökar.

### *Hänsynsmål*

#### Säkerhet, hälsa och miljö

Transportsektorn ska bidra till att miljö kvalitetsmålet: "Att nå begränsad klimatpåverkan genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila drivmedel". Prioritet ges till de miljöpolitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål. För säkerhetsarbetet gäller fortsatt att transportsystemet ska anpassas till att ingen dödas eller skadas allvarligt till följd av trafikolyckor. Antalet dödade och allvarligt skadade till följd av trafikolyckor inom de olika trafikslagen ska fortsatt minska. Det ska också bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås och att ökad hälsa uppnås.

### Regionala miljömål

Det finns 16 nationella miljö kvalitetsmål som brutits ned och konkretiserat i länet. Stockholms läns miljömål bidrar till en systematik och struktur åt miljöarbetet. Målen är också en drivkraft för utveckling och tillväxt och för att uppnå en god miljö i länet. Målen är ett hjälpmedel för att bedöma tillståndet i miljön, bedöma hotbilder och kunna prioritera åtgärder. Länsstyrelsen ansvarar för miljömålsarbetet i regionen. Stockholms läns miljömål är en form av delmål till de nationella miljö kvalitetsmålen. De är anpassade efter de nationella delmålen och i siktar i huvudsak mot 2010.

Målen är formulerade utifrån regionala förutsättningar, är tidssatta, uppföljningsbara och avser endast i undantagsfall åtgärder.

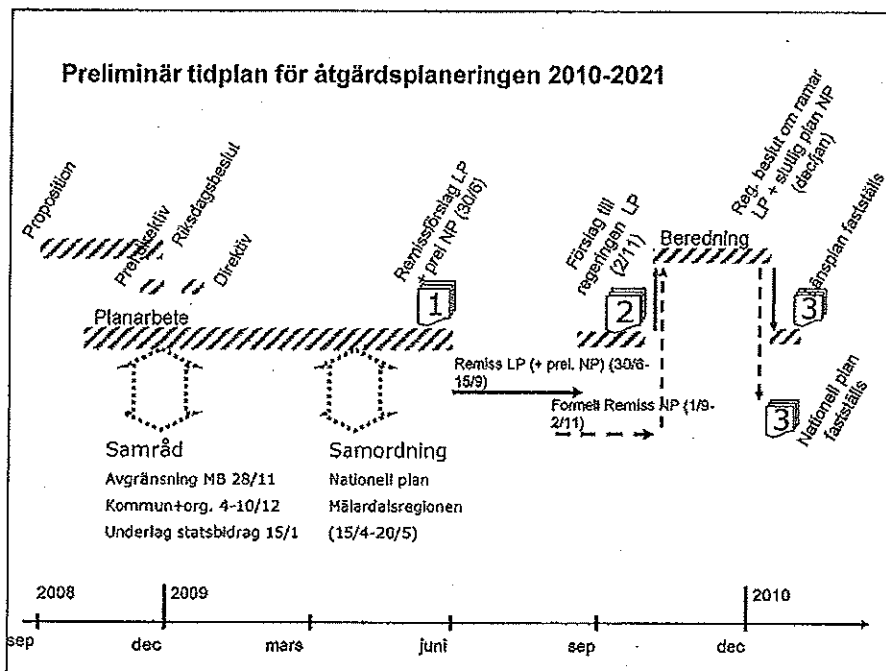
Länets fem prioriterade miljömål: (förklara varför)

- Begränsad klimatpåverkan
- God bebyggd miljö
- Frisk luft
- Ingen övergödning
- (Hav i balans och levande kust och skärgård)

### **Framtagandeprocess – Arbetsmetod**

Länsplanen upprättas av Länsstyrelsen i Stockholms län. Underlag har lämnats från Banverket, Vägverket, Storstockholms lokaltrafik (SL), Regionplane- och trafikkontoret (RTK) vid Stockholms läns landsting, angränsande län och regioner samt av länets kommuner och intresseorganisationer. Länsstyrelsen har också genomfört seminarier för att informera och förankra analysen.

Beredningen av länsplanen och den samlade åtgärdsplanen för Stockholms län har varit föremål för löpande politisk förankring. Detta har skett i övergripande samråd med den grupp som bildades runt Stockholmsförhandlingen, den så kallade "16-gruppen", där samtliga riksdagspartier är företrädare. En mindre grupp har svarat för ett mera kontinuerligt samråd. I denna grupp ingår ordföranden i KSL, finans- och trafikborgarråden i Stockholms stad, trafiklandstingsrådet samt två företrädare för socialdemokraterna. Till den senare gruppen har också företrädare för Vägverket, Banverket, Storstockholms lokaltrafik (SL), Regionplane- och trafikkontoret (RTK) vid Stockholms läns landsting och Stockholms stad knutits. Tjänstemän från dessa organisationer, den så kallade Trafikberedningen, har också tillsammans med Länsstyrelsen som huvudansvarig, tagit fram det underlag som tillsänts de ovan nämnda samrådsgrupperna.



Underlaget till planerna har hämtats ur:

- Resultaten från Stockholmsförhandlingen
- Systemanalys för Stockholm-Mälardalsregionen och Gotland
- Mälardalsrådets "En Bättre sits"
- Förfrågan och inbjudan till dialogseminarier med länets kommuner och intresseorganisationer om behoven i transportinfrastrukturen

Länsstyrelsen har arrangerat informationsmöten om planerna och deras preliminära innehåll under april 2009. Syftet med dessa möten har varit att underlätta inför remissbehandlingen av länsplanen under sommaren 2009.

Vägverket och Banverket har förhandlat med kommuner om medfinansieringsobjekt som finns i planförslaget. Dessa förhandlingar har lett fram till avtal med respektive aktuell kommun om medfinansiering.

Under arbetet med planerna har de miljöbedömningar som angivits för respektive objekt legat till grund för en samlad miljöbedömning.

Offentlig granskning av första förslag till plan med MKB sker under perioden 15 juni - 15 september 2009.

Länsplan med MKB revideras eventuellt under september 2009 om synpunkterna ger anledning till det. Efter eventuella revideringar som detta

ger anledning till, lämnas slutligt förslag till länsplan med MKB till regeringen den 2 november 2009. Regeringen tar i början av 2010 beslut om ekonomiska ramar och prioritering av åtgärder. Länsstyrelsen fastställer därefter sin länsplan. Vid båda besluten ska miljöbedömningen och samråden beaktas och till besluten ska en särskild sammanställning beskriva integration av miljöhänsyn, val av alternativ, uppföljning med mera.

### **Miljöbedömningsprocessen för Stockholms länsplan**

Länsstyrelsen beslöt redan våren 2008 att miljöbedömningen skulle inledas i systemanalysen, för att kunna bidra med väsentliga miljöfrågor i tidigt skede. Länsstyrelsen bjöd in kommuner och myndigheter till samråd om avgränsningen under november 2008 och synpunkterna användes som underlag för den fortsatta planeringen med miljöbedömning.

Åtgärdsanalysen utvecklades under första halvåret 2009. En grundläggande planeringsfråga är vilka krav som finns på framtidens transportlösningar, med beaktande av angivna samhällsmål, och vilka åtgärder som bäst bidrar till målen och på så sätt utnyttjar den givna ramen och dess inriktning mest effektivt. I denna miljökonsekvensbeskrivning sammanfattas miljöbedömningen i planeringen, det vill säga miljöintegreringen, huvudsakligen genom att visa hur avgränsning och övriga redskap för miljöhänsyn har varit stöd i planeringens utveckling av alternativ, det vill säga olika mix av åtgärder. Efter samråden som beskrivs nedan kan synpunkter ge anledning till ändringar i denna miljökonsekvensbeskrivning.

Redskap med stor miljörelevans som har använts i planeringen är dels den så kallade fyrstegsprincipen, dels alternativ fokus på olika slags åtgärder. Fyrstegsprincipen innebär att i första hand undersöka om transportproblemen kan lösas genom att påverka efterfrågan eller genom effektiviseringsåtgärder, och först i andra hand satsas på större ombyggnader eller ny struktur. Alternativ fokus har handlat om extra insatser för endera väg, spår eller särskilt åtgärdspaket. I sådana åtgärdspaket kan ingå till exempel att öka framkomlighet på cykel, skydd mot buller och information. Alternativen har byggt på samma basinvestering men haft olika fördelning därutöver. Miljöbedömningens målbilder har gett stöd för utvärdering i förhållande till regeringsuppdragets samhällsmål om hälsa, miljö och hushållning. Planförslagets prioritering av åtgärder utgår ifrån en bra balans mellan väg- och ban/spårobjekt. Detta planförslag har sedan anpassats för en större eller en mindre ram, i enlighet med regeringens direktiv.

Information har skett löpande med kommuner och andra berörda. Samordning har skett under mars-april 2009 med stöd av trafikverken, och det har gällt både andra län och den nationella planeringen.

## Utgångspunkter för Länsplanen

### Stockholmsöverenskommelsen

Den 1 november 2006 gav regeringen i uppdrag till Carl Cederschiöld att för statens räkning ta fram en överenskommelse med företrädare för regionen, den så kallade Stockholmsförhandlingen. I överenskommelsen lämnas ett förslag till prioriteringar och förslag till finansiering av åtgärder i väg- och järnvägsinfrastrukturen i Stockholms län.

Uppdraget var att genomföra en förhandling om Stockholms läns infrastruktur i syfte att åstadkomma en samlad trafiklösning för förbättrade förutsättningar att uppnå en förbättrad miljö och tillväxt i landet och i Stockholmsregionen.

Överenskommelsen har sin utgångspunkt i tillväxt och miljö. Att bidra till att nationella och regionala mål för miljö och tillväxt är vägledande. Båda begreppen rymmer stora utmaningar. De mest uppenbara är behovet av att klara anpassningen till de krav på omställning som klimathotet reser samtidigt som regionens befolkning och transportbehoven fortsätter att växa i snabb takt. Kraven på åtgärder i transportsystemet är stort om målet om en god och uthållig ekonomisk tillväxt ska kunna tillgodoseas. Ur ett bredare hållbarhetsperspektiv är folkhälsa och social utveckling viktiga aspekter.

Med utgångspunkten i Stockholmsförhandlingen har Länsstyrelsens arbete med länsplanen därmed samplanerats med Vägverket och Banverket i större omfattning än tidigare. Intäkter från trängselskatten i Stockholm har också breddat den finansiella basen för den samlade åtgärdsplaneringen och möjliggör därmed finansiering av flera regionala vägar. Detta frigör utrymme i länsplanen för att göra en kraftfull satsning på spårobjekt och kollektivtrafik i länet.

### SLL:s Regionala Utvecklingsplan för Stockholmsregionen (RUFs)

Den nu gällande Regionala utvecklingsplanen är från år 2001 och har aktualitetsförklarats 2006. Arbetet med den Regionala utvecklingsplanen pågår under 2009 och väntas bli klart under 2010. Den regionala utvecklingsplanen för Stockholms län, RUFs 2010, ska vägleda regionen och visa regionens samlade vilja och hur de utmaningar som regionen står inför ska mötas. I den Regionala utvecklingsplanen redovisas två scenarier för hur befolkning och ekonomi kan komma att utvecklas fram till år 2030 respektive 2050. I arbetet med den regionala utvecklingsplaneringen har transportsystemet haft en central roll. I RUFs har åtgärder för transportsystemet formulerats. Syftet med dessa åtgärder är sammantaget att:

- vidga och hålla samman regionen
- förbättra tillgängligheten till regionens kärnområden och viktiga knutpunkter.

- upprätthålla en god trafikstruktur i regioncentrum
- stärka förbindelserna med regioner inom och utom landet,
- förbättra trafiknätets effektivitet och säkerhet samt minska trafikens negativa miljöpåverkan
- utveckla trafiken i skärgården och på landsbygden.

### Den regionala systemanalysen för Stockholm-Mälarenregionen och Gotland

Systemanalysen var ett regeringsuppdrag som inledde arbetet med åtgärdsplaneringen och som samtidigt skulle öka helhetssynen i planeringsprocessen. Ansvariga för denna gemensamma systemanalys har varit de länsplaneansvariga myndigheterna, det vill säga regionförbunden i Uppsala, Södermanlands och Örebro län, länsstyrelserna i Stockholms och Västmanlands län samt Gotlands kommun. I arbetsgruppen har även Regionplane- och trafikkontoret i Stockholms län (RTK) deltagit.

Systemanalysen fokuserade på stadierna före åtgärdsvalet genom att den kartlade brister och samtidigt gjorde en inventering av möjliga åtgärder. Systemanalysen föreslog omfattande infrastrukturåtgärder både på väg och på järnväg. Systemanalysen pekade på behovet av dessa åtgärder. En mindre sektoriserad utvecklingsplanering behövs där infrastruktur, bebyggelse, regional utveckling och andra strukturfrågor planeras samordnat med varandra och med kraven på en hållbar utveckling.

### Gemensamma regionala mål för transportsystemet – En bättre sats

I Stockholm-Mälarenregionens fem län finns sedan flera år en nära samverkan om transporter och samhällsplanering, bland annat genom "En bättre sats". Länen presenterade i oktober och december 2007 sin gemensamma syn för regeringen på hur infrastrukturen i regionen bör utvecklas. Inom ramen för "En bättre sats" har politiker från alla riksdagspartierna i de fem länen enats om ett antal övergripande mål för Stockholm-Mälarenregionen.

Målen, som alla län i Mälardalsregionen ansluter sig till, innebär att skapa ett transportsystem som:

- utvecklar både regionens och nationens internationella konkurrenskraft och bidrar till en attraktiv Stockholm-Mälarenregion,
- är långsiktigt hållbart – ekonomiskt, socialt och ekologiskt,
- främjar regional balans genom flerkärnighet och kompenserar Stockholm-Mälarenregionens internationellt sett relativa gleshet, så att regionen ändå når kritisk massa,

- är effektivt genom samverkan, helhetssyn och utnyttjandet av alla fyra trafikslagen.

#### SL:s trafikplan

Inom SL pågår ett arbete med en långsiktig trafikplan. Planen sträcker sig fram till 2020, med vissa utblickar fram mot 2030. Planen utgår från tre olika scenarier, vilka bygger på olika utbyggnader av infrastrukturen i Stockholms län (för järnvägstrafiken även Uppsala C).

För de tre scenarierna arbetas det fram ett antal olika trafikeringsscenarier vilka sedan jämförs med de resandeutvecklingar de genererar. Viktiga mål med analyserna är att:

- Jämföra resandeutvecklingen i de olika infrastruktur- och trafikeringsscenarierna
- Säkerställa att den trafik SL planerar för räcker för att ta hand om tillkommande resenärer
- Bidra till att locka fler att resa kollektivt
- I första hand försöka locka resenärerna att resa med spårtrafik, och ha kompletterande busstrafik endast om det inte är möjligt att åstadkomma tillräcklig spårtrafik





Bilaga 1 tillhörande  
rapport 2009:13



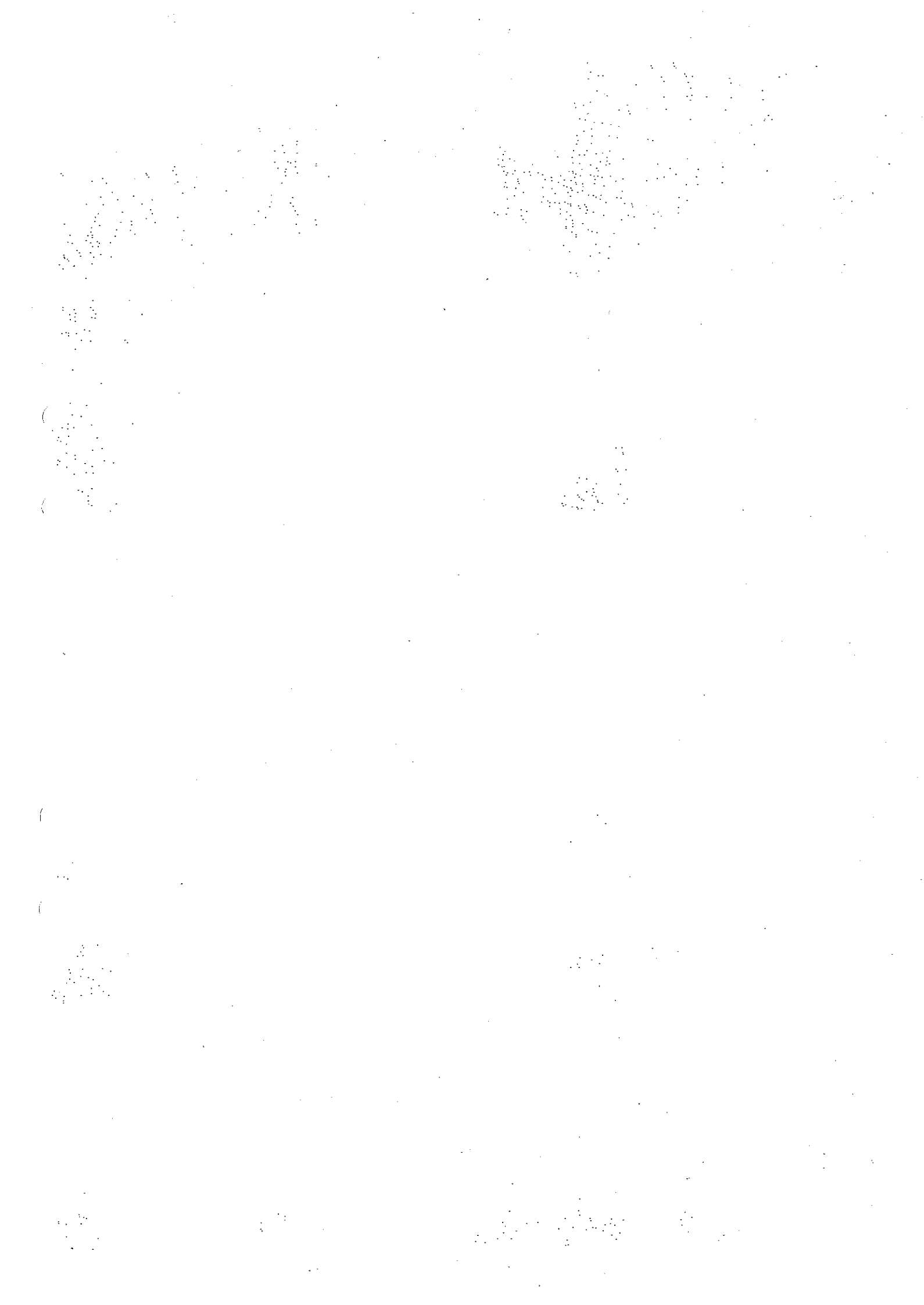
LÄNSSTYRELSEN  
I STOCKHOLMS LÄN

Förslag till

**Miljökonsekvensbeskrivning** gällande Länsplan för regional  
transportinfrastruktur i Stockholms län 2010-2021

BILAGA TILL REMISSHANDLINGEN 2009:0001





Bilaga 3 tillhörande  
rapport 2009:13



LÄNSSTYRELSEN  
I STOCKHOLMS LÄN

Förslag till

**Miljökonsekvensbeskrivning** gällande Länsplan för regional  
transportinfrastruktur i Stockholms län 2010-2021

BILAGA 1 TILL REMISSHANDLING 15 JUNI 2009

---

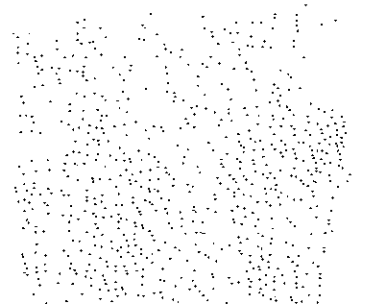
Foto omslag: Christina Fagergren

Utgivningsår: 2009

ISBN: 978-91-7281-351-9

För mer information kontakta  
Länsstyrelsens miljöavdelning,  
Tfn: 08-785 40 00

Denna rapport finns också som pdf.  
Du hittar den på vår webbplats [www.lansstyrelsen.se/stockholm](http://www.lansstyrelsen.se/stockholm)



## Inledning

---

I denna miljökonsekvensbeskrivning redovisas den miljöbedömningsprocess som bedrivs för att integrera miljöaspekterna i Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2010-2021. En miljöbedömning ska genomföras och beskrivas i en miljökonsekvensbeskrivning till alla planer och program som upprättas eller beslutas av en myndighet när planen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan.

Ansvarig för miljöbedömningen är Länsstyrelsen i Stockholms län. Projektledare är Jessica Strid, utvecklingsledare på Miljöavdelningen. Redaktör och strategisk rådgivare är Peggy Lerman, jurist Lagtolken AB.

Utöver den integrerade processen, med arbetsgrupper och samråd som arbetet med Länsplan för regional transportinfrastruktur i Stockholms län 2010-2021 innebär, deltar en miljöinriktad extern referensgrupp i arbetet med miljöbedömningen. Gruppen består av Göran Westberg, Stockholms stad Trafikkontoret, Kerstin Gustavsson, Vägverket, Peter Huledal, Banverket, Sverker Enström, Storstockholms lokaltrafik och Ulf Tunberg, Regionplane- och Trafikkontoret.

Stockholm, juni 2009



# Innehållsförteckning

Sammanfattning .....	7
<b>1. Bakgrund och utgångspunkter .....</b>	<b>8</b>
SAMMANFATTNING .....	8
1.1 Investeringsplanering för transporter med miljöhänsyn.....	9
1.1.1 Europeisk modell för integrerad miljöstyrning.....	9
1.1.2 Transportplanering i flera steg med stöd av miljöanalyser .....	10
1.1.3 Trafikverkens modell för miljöintegrering.....	13
1.1.4 Översikt av processen för Stockholms länsplanering för regional transport infrastruktur .....	14
1.2 Utgångspunkter ges av politiska mål och av miljöförhållanden.....	16
1.2.1 Politiska mål och strategier .....	16
1.2.2 Miljöförhållanden som prioriteras i länet.....	20
<b>2. Åtgärdsplanering Stockholms län .....</b>	<b>24</b>
SAMMANFATTNING .....	24
2.1 Översikt av planens ändamål och inriktning .....	24
2.2 Samband till andra planer och program .....	25
2.2.1 Skälen att överväga samband och allmänna reflektioner.....	25
2.2.2 Stockholmsförhandlingen 2007.....	26
2.2.3 Regional utvecklingsplanering och regionplanering .....	27
2.2.4 Efterföljande planering och miljöprövning.....	28
2.3 Utveckling av planen.....	28
2.3.1 Planeringsförutsättningar .....	28
2.3.2 Alternativ i planeringen.....	29
<b>3. Integrering av miljöhänsyn i planeringen .....</b>	<b>32</b>
SAMMANFATTNING .....	32
3.1 Översikt av integreringskrav .....	32
3.2 Utvärdering av rimlig avgränsning .....	33
3.2.1 Planens karaktär är avgörande .....	33
3.2.2 Allmänhetens intresse kommer in på olika sätt .....	34
3.2.3 Rimlig kunskap för strategiska val.....	35
3.2.4 Bedöms frågan bättre i andra sammanhang .....	35
3.2.5 Betydande risk eller möjlighet att påverka med planen .....	36
3.2.6 Rimlig hantering av metoder och osäkerheter.....	39
3.3 Planens betydande risker och potentialer .....	40
SAMMANFATTNING AV RISKER OCH POTENTIALER.....	40
3.3.1 Framtiden utan planen – nollalternativ .....	40
3.3.2 Framtiden med planen .....	43
3.3.3 Insatser för att motverka risker och förstärka potentialer.....	44
<b>4. Underlag för uppföljning av betydande påverkan.....</b>	<b>45</b>
SAMMANFATTNING .....	45
4.1 Krav på uppföljning .....	45
4.2 Underlag för uppföljning.....	45
<b>5. Synpunkter från samråd .....</b>	<b>48</b>
<b>Bilaga - Underlag och referenser .....</b>	<b>49</b>



## Sammanfattning

---

Detta dokument är en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som redovisar miljöbedömningen som görs integrerat i länsstyrelsens planering för investeringar i regional transportinfrastruktur.

Länsstyrelsens planering för investeringar har en tydlig inriktning på spårbunden kommunikation. Länets preliminära tilldelning 7,8 miljarder kan komma att minska eller öka med 25 procent, beroende på regeringens prioriteringar. Även nationella medel kommer att investeras i länet. Exempel på åtgärder är nya vägar, spår och cykelbanor, åtgärder för att minska störningar och för att påverka transportefterfrågan. Det är en tydlig inriktning på spårbunden trafik och åtgärder i övrigt med stor miljörelevans. Länsplanen och den nationella planen innebär samlat att åtgärderna för länet är 48 procent till spår och 52 procent till väg.

Planeringen har från början integrerat miljöfrågor jämte andra förutsättningar. Denna MKB utvärderar hur integreringen har fungerat och drar slutsatser om klimat, hälsa och miljö. Utvärderingen bygger på hur alternativ och andra redskap för miljöhänsyn har använts samt hur planeringen har hanterat målkonflikterna i uppdraget om hållbar utveckling. Integreringen har genomförts huvudsakligen på tre sätt: genom fyrstegsprincipen, utveckling av alternativ samt jämförelse med mål för hälsa, miljö och hushållning.

Slutsats i planen är att de prioriterade åtgärderna bidrar till regionens fortsatta tillväxt och sociala sammanhållning samt ger små direkta effekter, positiva och negativa, på hälsa, klimat och landskap. Andra åtgärder är nödvändiga för att nå prioriterade klimatmål. Slutsatsen i denna MKB är att miljöfrågorna har tydligt påverkat utvecklingen av alternativ och det är en ambitiös hantering med flera sorters alternativ. Integreringen är tydlig och tidig. Målkonflikter är inte så utvecklade i planen. Motivet är att planens styrning när det gäller målbilderna för miljö inte är så stor. Det är dock en tydlig inriktning på principiellt miljövänliga transporter, även om effekterna inte bedöms betydande.



