

Avgränsningssamråd för miljöbedömning av länstransportplanen för Stockholms län 2022–2033

Region Stockholm ansvarar för att ta fram en ny länsplan för regional transportinfrastruktur 2022–2033 (alternativt 2022–2037). En strategisk miljöbedömning och hållbarhetsbedömning ska genomföras av länsplanen. Den strategiska miljöbedömningen ska omfatta en miljökonsekvensbeskrivning som uppfyller kraven i miljöbalken. I hållbarhetsbedömningen ska också sociala aspekter inkluderas.

Ni erbjuds härmed att inkomma med synpunkter på avgränsningen av miljökonsekvensbeskrivningen. Avgränsningen är beskriven under kapitel 3. Synpunkter ska inkomma senast den 11 juni 2021.

Bakgrund

Nya långsiktiga planer för transportinfrastrukturen

Vart fjärde år uppdateras de långsiktiga planerna för transportinfrastrukturen i Sverige. Trafikverket ansvarar för att ta fram ett förslag på nationell trafikslagsövergripande plan som beslutas av regeringen. Parallellt ska det inom varje län upprättas en länsplan till ledning när medel för investeringar och förbättringsåtgärder ska fördelas. Region Stockholm ansvarar för att ta fram en ny länsplan för regional transportinfrastruktur 2022–2033 (alternativt 2022–2037).

I juni 2020 togs det första steget i arbetet med en ny nationell trafikslagsövergripande plan. Regeringen gav då i uppdrag åt Trafikverket om att ta fram ett inriktningsunderlag för den kommande planperioden. I uppdraget ingick att Trafikverket skulle redovisa inriktningen inom transportsystemet för två alternativa planeringshorisonter, från 2022 till 2033 eller 2037.

Trafikverket redovisade sitt regeringsuppdrag 30 oktober 2020.

2021-05-24

Diarienummer
RS 2021-0109

Regeringen avser att under våren 2021 ta fram en infrastrukturproposition. I samband med infrastrukturpropositionen kommer också ett direktiv att tas fram till Trafikverket (Nationell plan) och de svenska regionerna (länsplaner) om åtgärdsplanering. I skrivande stund finns det inget direktiv för åtgärdsplaneringen framtaget och bland annat är det inte beslutat vilken tidshorisont som ska gälla för länstransportplanen.

Region Stockholm arbetar utifrån att en ny länsplan ska vara fastställd innan nästa val 2022. Detta innebär att en remissversion av länsplanen ska vara klar och skickas ut på remiss i september 2021. Fastställelse av länsplanen beslutas av regionfullmäktige efter att regeringen fastställt planramar för planperioden. Framtagande av länsplan och miljöbedömning bör följas åt.

Den regionala utvecklingsplanen RUF5 2050 pekar ut riktningen för regionen med syfte att säkerställa att rätt saker initieras i närtid för att långsiktiga mål och största regionala nytta ska uppnås till 2050.

Visionen är att Stockholmsregionen ska vara Europas mest attraktiva storstadsregion. För att möjliggöra visionen finns fyra regionala mål mot 2050, om attraktiva livsmiljöer, jämställdhet, öppenhet, tillgänglighet och innovation och näringar, sexton kvantifierade delmål som ska uppnås senast år 2030 samt nio prioriteringar att i samverkan arbeta med under planens giltighet 2018–2026. RUF5 2050 innehåller en plankarta och förhållningssätt kring hur bland annat ny bebyggelse och infrastruktur behöver utvecklas för att målen i planen ska kunna nås. Föreslagen markanvändningen utgår ifrån att tillgängligheten inom regionen ska vara hög. Därav förespråkas regionala stadskärnor, kollektivtrafiknära stadsutveckling, landsbygdsnoder etcetera Jämfört med tidigare regionala utvecklingsplaner så har RUF5 2050 höjt ambitionerna påtagligt för att minska regionens klimatpåverkan. Genom målsättningen att år 2045 vara en region utan klimatpåverkande utsläpp görs klimat-frågan till en ram inom vilken resten av planen utformas. Länsplanen ska ses om en konkretisering och en del av genomförandet av RUF5 2050.

Strategisk miljöbedömning

Enligt 6 kapitlet 3 § miljöbalken ska en myndighet eller en kommun som upprättar eller ändrar en plan eller ett program som krävs i lag eller annan författning göra en strategisk miljöbedömning om genomförandet av planen, programmet eller ändringen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. En länstransportplan innebär alltid en betydande miljöpåverkan enligt förordning (1998:905) om miljökonsekvensbeskrivningar och miljöbedömningar vilket innebär att det i detta fall inte behöver genomföras någon behovsprövning.

Syftet med en miljöbedömning är att integrera miljöaspekterna i planeringsprocessen, att identifiera, beskriva och bedöma den betydande miljöpåverkan av planförslaget, samt att beskriva vilka åtgärder som leder till positiv eller negativ måluppfyllelse utifrån relevanta miljömål.

Strategisk hållbarhetsbedömning

Hållbarhetsbedömningen är det samlade konceptet för den konsekvensbedömning som ska göras av länsplanen. I denna ska sociala aspekter inkluderas, liksom en bedömning av hur planen påverkar de nationella transportpolitiska målen och övriga relevanta mål för länsplanen. De sociala aspekter som kommer att utgå från politikområdena jämställdhet och jämlikhet och omfattar till exempel folkhälsa, ålder och kön med mera.

Avgränsning av den strategiska miljöbedömningen

Avgränsningen av miljöbedömningen syftar till att få en effektiv och verkningsfull besluts- och genomförandeprocess med relevant och rimligt beslutsunderlag. Ett syfte är att koncentrera miljöbedömningen och miljökonsekvensbeskrivning på de miljöfrågor som har störst betydelse.

Uppgifterna i miljökonsekvensbeskrivningen ska vara rimliga med hänsyn till:

- bedömningsmetoder och aktuell kunskap,
- utredningens innehåll och detaljeringsgrad,
- allmänhetens intresse,
- att vissa frågor bättre kan bedömas i samband med andra beslut om program, planer eller projekt.
- miljöbedömningen ska leda till att relevanta miljöaspekter beaktas i planarbetet. Inom ramen för en miljöbedömning ska en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) upprättas där den betydande miljöpåverkan som planens eller programmets genomförande kan antas medföra identifieras, beskrivs och bedöms. Rimliga alternativ med hänsyn till planens eller programmets syfte och geografiska räckvidd skall också identifieras, beskrivas och bedömas.

Bedömningsmetoder och aktuell kunskap

Bedömningsmetoder

Miljökonsekvensbeskrivningen är en redovisning av skillnaderna mellan de effekter som kan förväntas uppstå när planen genomförs och de effekter som kan förväntas uppstå i en situation utan någon plan. Miljöbedömningen förutsätter därför ett så kallat nollalternativ, en rimligt säker uppfattning om hur samhället och transportsystemet kommer att utvecklas utan effekterna från en ny plan. Nollalternativet utgår från nu gällande plan och dagens politik och kända beslut. I miljökonsekvensbeskrivningen studeras därmed alternativen utifrån förändringar jämt mot gällande plan. Dock antas befolkningsutvecklingen vara en exogen faktor och befolkningen förväntas i nollalternativet att utvecklas enligt gällande framskrivningarna (Framskrivningar av befolkning och sysselsättning, Stockholms läns landsting, 2017:2).

Betydande miljöpåverkan ska ses synonymt med riktningförändring. Betydande positiv miljöpåverkan innebär att en åtgärd leder i riktning mot styrande mål och i positiv riktning i jämförelse med nollalternativet. Betydande negativ miljöpåverkan innebär att en åtgärd leder i riktning från uppsatta mål och i negativ riktning gentemot nollalternativet.

Mål och bedömningskriterier

Betydande positiv eller negativ miljöpåverkan ska beskrivas enligt Miljöbalkens 14 miljöaspekter, men med det finns möjlighet att fokusera den strategiska miljöbedömningen på de miljöaspekter där transportsystemet har störst miljöpåverkan. Som vägledning för avgränsningen finns bland annat Trafikverkets "Metod för miljöbedömning av planer och program inom transportsystemet" som pekar ut tre områden för vilka transportererna har störst miljöpåverkan: klimat, hälsa och landskap.

Ett särskilt fokus för miljökonsekvensbeskrivningen föreslås vara att bedöma och beskriva i vilken mån de föreslagna åtgärderna bidrar till miljö- och klimatmål på nationell och regional nivå:

Miljö kvalitetsmål. Riksdagen har fastställt 16 övergripande miljö kvalitetsmål som ska uppnås inom en generation. Miljö kvalitetsmålen har nationella delmål som också de har fastställts av riksdagen. Miljö kvalitetsmålen beskriver det tillstånd i den svenska miljön som miljöarbetet ska leda till. Målen ska nås inom en generation, det vill säga till 2020 och 2050 då det gäller klimatmålet.

2021-05-24

Diarienummer
RS 2021-0109

Jämställdhetsmål och transportpolitiska mål. Det transportpolitiska jämställdhetsmålet precisering formuleras som att arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken ska medverka till ett jämställt samhälle vilket relaterar till Sveriges övergripande jämställdhetspolitik som anger att kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sina egna liv.

Sveriges klimatmål innebär att Sverige senast år 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp.

Etappmål för inrikes transporter innebär att utsläppen från inrikes transporter, förutom inrikesflyg, ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010. Klimatmålet för inrikestransporter konkretiserar den tidigare politiska prioriteringen om att den svenska fordonsflottan ska vara fossiloberoende till 2030.

Regionala mål:

Den regionala utvecklingsplanen RUFSS 2050 pekar ut riktningen för regionen med syfte att säkerställa att rätt saker initieras i närtid för att långsiktiga mål och största regionala nytta ska uppnås till 2050.

Visionen är att Stockholmsregionen ska vara Europas mest attraktiva storstadsregion. För att möjliggöra visionen finns fyra regionala mål mot 2050, om attraktiva livsmiljöer, jämställdhet, öppenhet, tillgänglighet och innovation och näringar, sexton kvantifierade delmål som ska uppnås senast år 2030 samt nio prioriteringar att i samverkan arbeta med under planens giltighet 2018–2026.



Nedan beskrivs de nationella miljökvalitetsmål som bedömts vara viktigast för att bedöma transportsystemets miljöpåverkan i länet.

Avgränsningen beskriver fyra fokusområden

- Klimat
- Hälsa
- Landskap
- Trafiksäkerhet

Fokusområde Klimat

Exempel på prioriterade mål: Begränsad klimatpåverkan och Mål i Klimatstrategi.

Kriterier:

- Påverkan på mängden personbils- och lastbilstrafik i fordonskilometer.
- Påverkan på energianvändning per fordonskilometer.
- Påverkan på energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur.

Fokusområde Hälsa

Exempel på prioriterade mål: God bebyggd miljö, Folkhälsomålen, Frisk luft, Grundvatten av god kvalitet, God bebyggd miljö, diskrimineringsgrunderna, barnkonventionen.

Kriterier:

- Antalet personer exponerade för bullernivåer högre än riktvärden för Buller. Minskar ljudnivåerna för människor?
- Antalet exponerade för höga bullernivåer, det vill säga bullernivåer högre än 10 dBA över riktvärdena.
- Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljö kvalitet.
- Fysisk aktivitet i transportsystemet. Understöds fysisk aktivitet, dvs gynnas gång, cykel och kollektivtrafik?
- Barn, personer med funktionsnedsättnings och äldres möjlighet att på egen hand ta sig fram till sina mål. Ökar tillgängligheten med kollektivtrafik, gång och cykel för barn, äldre eller personer med funktionsnedsättning? Påverkar åtgärden ökad trygghet?
- Tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter.
- Vägtransportsystemets totala emissioner av NOx och partiklar (PM10).
- Halter av NO2 och inandningsbara partiklar i tätorter. Minskar utsläppen av NOx och partiklar i tätort?
- Antalet personer exponerade för halter över MKN i tätorter. Minskar risken för överskridande av MKN för luftkvalitet?
- Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv. Risk för påverkan från vattentäkt från vägsalt, spill/utsläpp från olyckor?
- Kvalitet på vatten och vattenförhållanden ur ekologisk synpunkt. Risk för påverkan från vattentäkt från vägsalt, spill/utsläpp från olyckor?
- Betydelse för förorenade områden.
- Betydelse för skyddsvärda områden.
- Betydelse för bakgrundshalt metaller.
- Betydelse för bakgrundshalt sulfidjordar.
- Betydelse för skyddsvärda områden under driftskede.
- Betydelse för areella näringar.
- Betydelse för uppkomsten och hanteringen av avfall.

Fokusområde Landskap

Exempel på prioriterade mål: Rikt växt- och djurliv, Levande sjöar och vattendrag, Levande skogar, Ett rikt odlingslandskap, God bebyggd miljö och Myllrande våtmarker.

Kriterier:

- Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter - avseende delaspekterna skala, struktur eller visuell karaktär. Påverkas landskapets skala, struktur eller visuella karaktär i landskap som är känsligt/sårbart för detta. Eller finns risk att beröra landskap som har hög potential, känslighet/sårbarhet påverkas.
- Betydelse för mortalitet.
- Betydelse för barriärer. Ökad eller minskad risk för barriärer eller fragmentering.
- Betydelse för störning.
- Betydelse för förekomst av livsmiljöer.
- Betydelse för att värna den naturliga, inhemska biologiska mångfalden.
- Betydelse för utpekade värdeområden.
- Betydelse för strukturomvandling.
- Betydelse för möjligheten att avläsa karaktär och samband.
- Betydelse för förfall av infrastrukturens egna kulturmiljövärden respektive god skötsel av dessa värden.

Fokusområde Trafiksäkerhet

Exempel på prioriterade mål: Nollvisionen.

Kriterier:

- Minskar antalet svårt skadade och döda.

Utredningens innehåll och detaljeringsgrad

Länsplanerna för regional transportinfrastruktur ska vara trafikslagsövergripande. Planerna får i enlighet med förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur omfatta följande ändamål:

- investeringar i statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet,
- åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur,

- åtgärder i andra icke statligt finansierade anläggningar av betydelse för det regionala transportsystemet som bör redovisas i planen,
- driftbidrag till icke-statliga flygplatser som bedöms vara strategiskt viktiga före regionen,
- investeringar och förbättringsåtgärder för vilka Trafikverket har ansvaret enligt förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur,
- byggande och drift av enskilda vägar, samt
- åtgärder till vilka bidrag kan lämnas enligt förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar med mera vilket innefattar följande områden:
- byggande av väg- och gatuanläggningar för regional kollektivtrafik som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov,
- byggande av spår- och järnvägsanläggningar för regional kollektivtrafik som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov,
- byggande av stationer, terminaler, vänthallar, hållplatser och andra liknande anläggningar för trafikantens behov vid regionalt kollektivt resande,
- byggande av flygplatsanläggningar som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov,
- transportinformatik eller fysiska åtgärder för förbättrad miljö och trafiksäkerhet på kommunala vägar och gator,
- åtgärder för ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för funktionshindrade resenärer i fråga om kollektivtrafikfordon, terminaler, hållplatser eller andra anläggningar i anslutning till dessa samt investeringar i reseinformationsanläggningar som underlättar funktionshindrades resor,
- byggande av kaj- och kajläggning för fartyg som i regional kollektivtrafik transporterar gods och som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov, samt
- investeringar i sådan rullande materiel för regional kollektivtrafik på järnväg, tunnelbana eller spårväg som utpekats i den banhållningsplan som fastställs för 2004–2015 så länge det finns anslagna medel för ändamålet.

Avgränsning i tid och rum

Planen omfattar åtgärder för 2022–2033 (2037). Förarbetena till miljöbalken anger att den betydande miljöpåverkan som ska identifieras och beskrivas i princip inkluderar: ”effekter på kort, medel-lång och lång sikt.” Vilka tidsgränser

2021-05-24

Diarienummer
RS 2021-0109

som ska sättas för olika effektbedömningar beror på vad som är relevant och rimligt. Eftersom miljöeffekter av investeringar och åtgärder kan sträcka sig längre än till år 2033 (2037), ska miljöbedömningen behandla effekter så långt det är relevant och rimligt även efter år 2033 (2037).

Analysen av miljöeffekter omfattar hela stockholmsregionen. Påverkan från internationella transporter bör om det bedöms relevant ingå i miljöbedömningen. Syftet är att tydliggöra vilken del av miljöproblemen som svenska åtgärder råder över. Frågor kring sjöfartens och flygets miljöpåverkan förutsätts bli bedömda inom ramen för den nationella planen, förutsatt att den regionala planen inte nämnvärt berör dessa transportslag.

Allmänhetens intresse

Det stora flertalet av Sveriges befolkning kommer dagligen i kontakt med transportsystemet. Transportsystemet påverkar våra möjligheter att röra oss och nå olika målpunkter, men påverkar också våra upplevelser och det omgivande ekosystem vi alla ingår i. Planförslaget har däremot ingen civilrättslig betydelse. Planförslaget är alltså inte ett rättsligt bindande dokument som påverkar enskild egendom. Däremot har planen en styrande effekt på kommande plan- och tillståndsprövning.

Andra planer och program

Nationell transportplan

Den nationella planen för transportsystemet innehåller följande åtgärdsområden:

- investeringar i statliga järnvägar och vägar,
- trimningsåtgärder,
- statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar,
- medfinansiering stora och strategiska åtgärder i hamnar, farleder och slussar.

Förutom till dessa åtgärdsområden bör ramen användas till att täcka kostnader för räntor och amorteringar för investeringar som finansieras med lån.

Miljöbedömning av åtgärder i den nationella planen som är lokaliserade i Stockholm hanteras i miljöbedömningen av den nationella planen.

Visualisering av den strategiska miljöbedömningen

En visualisering av den strategiska miljöbedömningen inklusive sociala aspekter, och hur länsplanen påverkar de nationella transportpolitiska målen samt övriga för länsplanen relevanta mål görs i en matris. Matrisen visualiserar dels hur de

2021-05-24

Diarienummer
RS 2021-0109

transportpolitiska målen och de regionala målen konkretiseras i bedömningskriterier och stödfrågor, dels hur respektive åtgärd i länsplanen bidrar antingen i negativ eller positiv riktning (i förhållande till kriterierna) i relation till satsade medel. Med andra ord kan sägas att planalternativet jämförs med nollalternativet. De bedömningskriterier som visualiseras i matrisen ska återspegla de kriterier som analyseras i den strategiska miljöbedömningen.

Synpunkter på avgränsningssamrådet

Synpunkter mejlas senast den 20 augusti 2021 till: jonas.thornqvist@sll.se