

Tyresö kommun
Samhällsbyggnadsförvaltningen
Carolina Fintling Rue, översiktsplanerare
08-578 291 23

YTTRANDE

2013-02-26

1 (4)

Dnr 2013 KSM 0171

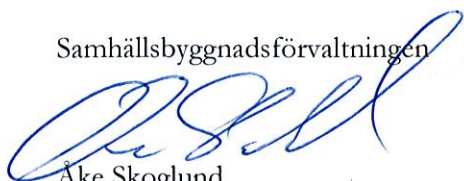
Utskottet för miljö- och
samhällsbyggnadsfrågor
KS

**Inventering av brister och behov av åtgärder i
transportinfrastrukturen under planperioden
2014-2025 samt avgränsningssamråd för
miljöbedömning av länsplanen**

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar att besvara inventering av brister och behov av åtgärder i transportinfrastrukturen under planperioden 2014-2025 samt avgränsningssamråd för miljöbedömning av länsplanen med förvaltningens yttrande samt med det Södertörnsgemensamma yttrandet.

Samhällsbyggnadsförvaltningen



Åke Skoglund
Chef Samhällsbyggnadsförvaltningen



Göran Norlin
Chef miljö- och trafik

Beskrivning av ärendet

Länsstyrelsen har i uppdrag att ta fram nya investeringsplaner för infrastruktur; Länsplan och Nationell plan. I samband med detta erbjuds Tyresö kommun att:

- A. Lämna underlag om synpunkter och brister i transportsystemet och önskade åtgärder för länsplan och nationell plan,
- B. lämna underlag för åtgärder berättigade till statlig medfinansiering under perioden 2014-2025,
- C. lämna synpunkter på avgränsning för miljöbedömning av kommande länsplan.

Ärendet besvaras även gemensamt med Södertörnskommunerna. Se bilaga 6.

Tyresö kommun har identifierat följande brister i den regionala infrastrukturen, som berör kommunen:

- Regionalt cykelstråk
- Bytespunkterna Norra Sköndal, Gullmarsplan och Stockholm C
- Framkomlighetsåtgärder för buss genom Stockholm
- BRT
- Gudöbroleden väg 260 i Tyresö kommun

Åtgärder som identifierats som aktuella och berättigade till statlig medfinansiering är:

- Tyresövägen
- Bytespunkt Tyresö centrum
- Åtgärder enligt Tyresö kommuns cykelplan
- Tillgänglighetsanpassning av busshållplatser

Se bilagorna för en fullständig redovisning av åtgärder.

Bilagor

1. Synpunkter om brister i transportsystemet
2. Tyresövägen - Objektbeskrivning till underlag för statlig medfinansiering
3. Cykelplan - Objektbeskrivning till underlag för statlig medfinansiering
4. Tillgänglighet till kollektivtrafiken - Objektbeskrivning till underlag för statlig medfinansiering

5. Attraktiv bytespunkt Tyresö C (Myggdalsplan) - Objektbeskrivning till underlag för statlig medfinansiering
6. Södertörns kommunernas gemensamma yttrande över Länsstyrelsens Inventering av brister och behov av åtgärder i transportinfrastrukturen under planperioden 2014-2025 samt avgränsningssamråd för miljöbedömning av länsplanen

Bilaga 1: Synpunkter och brister

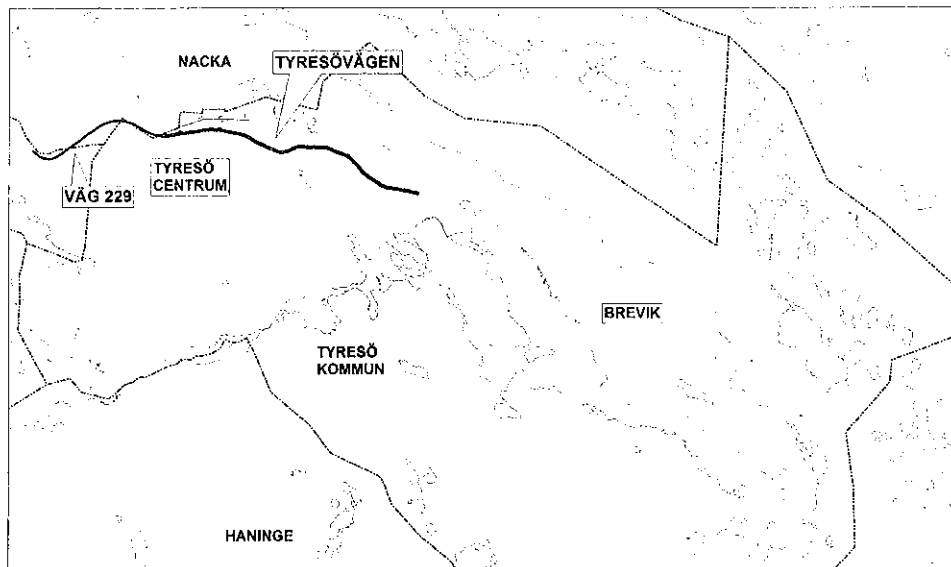
BRIST	PLATS/STRÄCKA	ÖNSKAD ÅTGÄRD	VÄGNUMMER	KOMMUNENS Prio
Regionalt cykelstråk Gudbroledens förlängning Säker och gen cykelbana saknas. I dagsläget hänvisas cyklisterna i vissa sträckor till stora omvägar, cykling i blandtrafik med höga hastigheter, genom snirkligt koloniområde eller över en begravningsplats. De saknade länkarna i det regionala cykelvägnätet ligger i kommunerna Stockholm och Nacka men kommer invånarna i Tyresö till gagn. Cyklisterna från östra delarna av Tyresö kommun hänvisas till en omväg via Altabergrsvägen men tar i praktiken vägen över Storkällans begravningsplats. Sträckan är oumbärlig för att Tyresös kommuninvånare ska få en effektiv cykelförbindelse till och från den regionala stads kärnan Stockholm samt till Nacka.	Haninge – Stockholm via Tyresö på väg 260 och 229, sträckan mellan Skrubba Malnväg och Flaten.	Nytt regionalt cykelstråk som möjliggör säker och gen cykling på sträckorna. Det övergripande syftet med den regionala cykelstrategin för Stockholmsregionen är att öka cykeltrafikens andel av det totala resandet i regionen. En viktig del i detta är att förbättra möjligheterna till arbetspendling genom att bygga ut de identifierade regionala cykelstråken och skapa en god infrastruktur för dessa.	260 samt 229	1
Bytespunkt Norra Sköndal Oattraktiv bytespunkt. Miljön är otrugg och bullring utan väderskydd eller service för de som väntar på bussen. Hållplatsen har 3300 påstigande.	Bytespunkt Norra Sköndal	För attraktiv kollektivtrafik krävs ombyggnad. Planerad utformning uppfyller inte kraven på en attraktiv bytespunkt. Omställningstid med möjlighet till service i varm och bullerskyddad och trygg miljö.	229 Norra Sköndal	1

Bytespunkt Gullmarsplan Oattraktiv bytespunkt. Trångt för bussar, krångligt för busssturer som ska vidare norrut/söder ut som föreslås i Stomnätsstrategin.	Bytespunkt Gullmarsplan	För attraktiv kollektivtrafik krävs ombyggnad. För attraktiv kollektivtrafik krävs utformning som medger fortsatt färd in mot Sthlm c enligt förslag i Stomnätsstrategin.	Gullmarsplan	1
Bytespunkt Stockholm C för buss Trångt vid busshållplatserna som saknar en utformning som gör resan attraktiv.	Bytespunkt Stockholm central för buss	För attraktiv kollektivtrafik krävs utformning som medger smidig fortsatt färd norrut enligt förslag i Stomnätsstrategin. Busshållplatsen måste ges utrymme och en attraktiv utformning som ger löfte om att den är lika långsiktig och värdefull som spårtrafik.	Stockholm central	1
Framkomlighetsåtgärder för buss genom Stockholm Begränsad framkomlighet för buss till centrala Stockholm. Köer ger långa och oförutsägbara resor.	Johanneshofsbron, Söderledstunneln, Centralbron	Prioriterad väg för buss. Fler bussar hela vägen till Centralen avlastar Gullmarsplan som nått maktkapacitet.	Johanneshofsbron, Söderledstunneln, Centralbron	1
Genare och snabbare bussförbindelse Konkurrensen om vägutrymmet ökar och vi ser att i framtiden kommer bussresan från Tyresö till Stockholm att ta längre tid. Tunnelbanan ses idag inte som ett konkurrenskraftigt alternativ till buss till och från Tyresö.	Stom- och direktbusslinjerna från Tyresö kommun.	Anpassningar av väg och stationer för BRT-liknande standard. Bro över Trångsundet/Drevviken för gen koppling med buss, cykel och för gående mellan Tyresö och Huddinge kommuner.	-	1
Utveckla Gudöbroleden Bristande infrastruktur för att utveckla Skrubba och koppling till Tyresö Osäkra korsningar Höga bullernivåer	Gudöbroleden väg 260 i Tyresö kommun, korsningarna med: • Bollmoravägens förlängning • Skrubba • Malmväg • Skogsångsvägen • Sofiebergsvägen	Anslutning Bollmoravägens förlängning genom Skrubba till Gudöbroleden. Trafiksäkra korsningar Bulleråtgärder	260	1

Tyresö kommun
Samhällsbyggnadsförvaltningen
Helena Hartzell
Trafikplanerare
08-5782 92 55
helena.hartzell@tyreso.se

BILGA 2
2013-02-12
1 (2)

Bilaga 2: Tyresövägen - Objektbeskrivning till underlag för statlig medfinansiering



d) beskrivning av de problem som avses lösas

Tyresövägen har köbildning under morgonens högtrafik. Bilköerna leder till längre och oförutsägbara restider för både bil-och kollektivtrafiken.

Befolkningen i östra Tyresö växer kraftigt. För de boende i östra Tyresö är Tyresövägen den enda förbindelsen med övriga kommunen och Stockholms län. Vägen har ett körfält i vardera riktningen och idag kapacitet för cirka 18 000 fordon per dygn. Med ett körfält i vardera riktningen och stora trafikflöden är trafiken mycket känslig för störningar såsom t ex olyckor och arbeten längs vägen. Tyresövägen är en av kommunens mest olycksdrabbade vägar.

Med dagens kapacitet är det enda sättet att öka antalet människor som kan transporteras på Tyresövägen att fler personer väljer att resa på ett mer

ytteffektivt sätt. Det innebär att boende längs vägen måste välja att ställa bilen och istället resa kollektivt, gå eller cykla.

Idag saknas cykelvägar längs delar av vägen och cykel- och gångnätet är ofta mer kuperat än motsvarande körsträcka med bil. Bussarna fastnar i biltrafikens köer och flera hållplatser saknar bra cykelparkering, realtidsinformation och säkra gång- och cykelvägar. Infartsparkeringarna är fullbelagda.

e) beskrivning av åtgärdens om fattning och utförande

Åtgärder planeras och prioriteras utifrån Fyrstegsprincipen. Regelbundna mätningar av trafiken ger underlag för att pröva och genomföra åtgärder stegvis.

Exempel på åtgärder som planeras i steg 1 till 3 är differentierade skolstatstider, informationskampanj, testresenärsprojekt och "Hälsotramparprojekt", ombyggda och förbättrade hållplatser vid Petterboda, Öringe och Strandallén. Attraktiva cykelparkeringar och fler infartsparkeringarna för bil. Ett sammanhängande gång- och cykelnät längs Tyresövägen men också på anslutande vägar som Brakmarsvägen som också byggs om för busstrafik. Säkra skolvägar och planskilda passager. Det är troligt att steg 1 till 3 åtgärder inte räcker då behövs ett tredje körfält för att t ex garantera kollektivtrafikens framkomlighet.

f) väntade effekter om åtgärden

En samhällsekonomisk effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för östra Tyresö där vi öka antalet människor som kan transporteras, oavsett trafikslag, längs Tyresövägen. En högre kollektivtrafikandel och gång- och cykelandel.

g) årtal då åtgärden bör genomföras

Enligt kommunens tidplan år 2013 till år 2030.

h) Skattad total kostnad

130 Mkr kostnaden beror av hur långt steg 1-2 åtgärderna räcker. Summan 130 Mkr inkluderar ett kollektivkörfält på en första sträcka.

i) Avsett bidragsändamål

Fysiska åtgärder förbättrad miljö, trafiksäkerhet, cykel och kollektivtrafik på kommunala vägar och gator.

Tyresö kommun
Samhällsbyggnadsförvaltningen
Helena Hartzell
Trafikplanerare
08-5782 92 55
helena.hartzell@tyreso.se

BILGA 3
2013-02-12
1 (1)

Bilaga 3: Cykelplan - Objektbeskrivning till underlag för statlig medfinansiering

d) beskrivning av de problem som avses lösas

Idag saknas cykelvägar längs delar av huvudvägnätet och cykel- och gångnätet är ofta mer kuperat än motsvarande körsträcka med bil. I nätet finns saknade länkar och cykeltrafiken går i blandtrafik med sämre trafiksäkerhet.

e) beskrivning av åtgärdens omfattning och utförande

Vägar där gång- och cykelvägnätet behöver byggas ut.
Myggdalsvägen, Njupkärrsvägen, Tyresövägen, Vendelsövägen, Breviksvägen, Brakmarsvägen, Skogsängsvägen. Åtgärder för att rusta upp och göra korsningsåtgärder i befintligt nät.

På sikt planeras för en ny broförbindelse över Trängsundet/Dreviken för att länka samman Tyresö och Huddinge kommuner.

f) väntade effekter av åtgärden

En högre andel gång- och cykeltrafik ska ge en bättre miljö och mer tillgänglighet för alla.

g) årtal då åtgärden bör genomföras

Under hela planperioden 2014-2025.

h) Skattad total kostnad

30 Mkr (inkluderar ej en ny broförbindelse).

i) Avsett bidragsändamål

Fysiska åtgärder förbättrad miljö, trafiksäkerhet, cykel och kollektivtrafik på kommunala vägar och gator.

Tyresö kommun
Samhällsbyggnadsförvaltningen
Helena Hartzell
Trafikplanerare
08-5782 92 55
helena.hartzell@tyreso.se

BILGA 4
2013-02-18
1 (1)

Bilaga 4: Tillgänglighet till kollektivtrafiken - Objektbeskrivning till underlag för statlig medfinansiering

d) beskrivning av de problem som avses lösas

För att erbjuda en attraktiv kollektivtrafik som är tillgänglig för alla och öka kollektivtrafikandelen krävs bättre tillgänglighetsanpassade hållplatser med cykelparkeringar samt säkra anslutningar i gång- och cykelvägnätet.

e) beskrivning av åtgärdens omfattning och utförande

Tillgänglighetsanpassningar med taktila plattor, anpassad kantstenshöjd, bänkar och väderskydd mm. Cykelparkeringar intill hållplatser.

f) väntade effekter av åtgärden

En högre kollektivtrafikandel ger en mer långsiktigt hållbar transportförsörjning som är tillgänglig för alla.

g) årtal då åtgärden bör genomföras

Under hela planperioden 2014-2025.

h) Skattad total kostnad

30 Mkr.

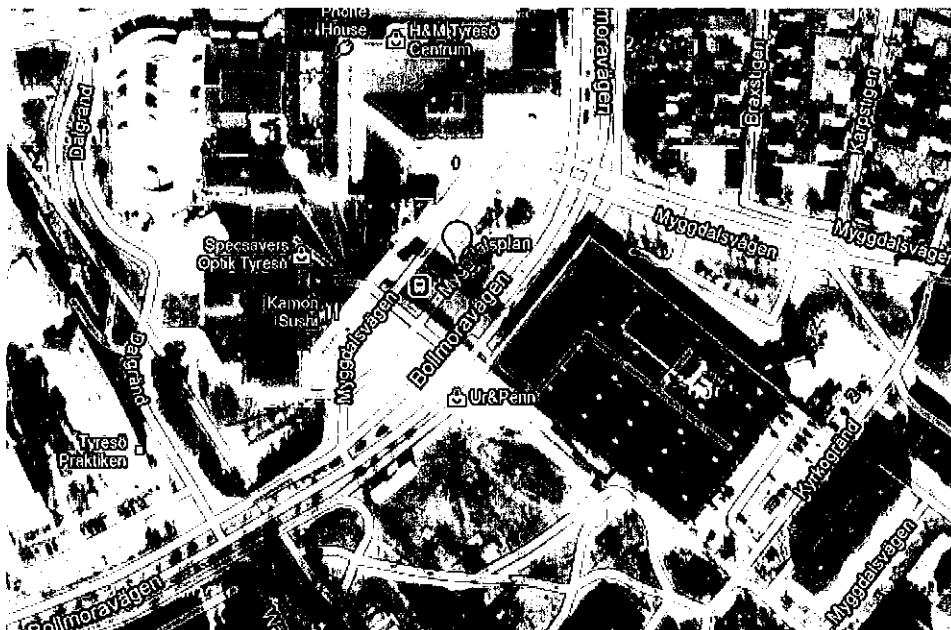
i) Avsett bidragsändamål

Fysiska åtgärder förförbättrad miljö, trafiksäkerhet, cykel och kollektivtrafik på kommunala vägar och gator.

Tyresö kommun
Samhällsbyggnadsförvaltningen
Carolina Fintling Rue
Översiktsplanerare
08-5782 91 23
carolina.fintling.rue@tyreso.se

BILGA 5
2013-02-18
1 (2)

Bilaga 5: Attraktiv bytespunkt Tyresö C (Myggdalsplan) - Objektbeskrivning till underlag för statlig medfinansiering



d) Beskrivning av de problem som avses lösas

Tyresö centrum har 4 900 påstigande samt 5 100 avstigande varje vardag vilket är att jämföra storleksmässigt med Kallhalls station. Det gör bytespunkten till en av de större i Stockholms län enligt uppgifter från SL, "Fakta om SL och länet 2010."

Befintlig bussterminal är otrygg och det saknas väderskydd. Terminalen är byggd och dimensionerad för vändande bussar vilket ger en storskalig miljö som inte möter kraven på en attraktiv bytespunkt.

Tyresö kommun satsar långsiktigt på busstrafik och vill visa det bland annat genom en satsning på en attraktiv bytespunkt som möter kraven och förhoppningarna om framtida resande.

e) Beskrivning av åtgärdens omfattning och utförande

Ombyggnation av befintlig bussterminal till en attraktiv bytespunkt för kollektivtrafiken i kommuncentrum. Kommunen växer och har som målsättning att andelen som reser med kollektivtrafik ska öka. Det är en förutsättning för en hållbar tillväxt i kommunen.

Kommunen planerar för en större omvandling av hela Tyresö centrum. En del av projektet är att anlägga en helt ny stadspark. Arbetet med stadsparken inleds 2014 och som en del i det planeras för en attraktiv bytespunkt för kollektivtrafiken.

f) Väntade effekter om åtgärden genomförs

Andelen som åker med kollektivtrafiken regelbundet väntas öka genom att bytespunkten Tyresö centrum blir attraktiv. Med attraktiv menas att den är trygg och säker, erbjuder väderskydd och på andra sätt utgör en miljö där människor trivs medan de väntar in bussen.

Att andelen resenärer med kollektivtrafiken ökar vinner hela samhället på genom bland annat minskad trängsel och därmed snabbare resor, minskad klimatpåverkan med mera.

Detta bidrar till att uppfylla det nationella målet för transportpolitiken samt de tillhörande funktions- och tillgänglighetsmålen.

Åtgärden bidrar även till att uppfylla planeringsmålen i RUFS 2010 och mål om kollektivtrafikandel från regionalt trafikförsörjningsprogram;

- Transportsystemet bidrar till en ökad regional tillgänglighet
- Kvaliteten i resor och transporter är generellt god och särskilt hög till och inom den centrala regionkärnan och till övriga regionala stadskärnor
- Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna ska öka med 5 procentenheter

I den regionala inriktningen för regionens samarbete i syfte att skapa god samhällsnytta och på ett hållbart sätt öka tillgängligheten i regionen föreslås bland annat;

- Säkerställ att befintlig transportinfrastruktur fungerar och utnyttjas smart
- Ökade satsningar framför allt på kollektivtrafik men även på gång, cykel och effektiv nyttotrafik
- Aktiv prioritering av det begränsade vägutrymmet för att trafiken ska rulla effektivt utan allvarliga köer

g) Genomförande 2015

h) Skattad total kostnad och avsedd andel statligt bidrag 15-20 miljoner kronor varav 50% statligt bidrag.

i) Avsett bidragsändamål

Ombyggnad av busstation för trafikanternas behov vid regionalt kollektivt resande.

2013-03-04

Södertörnskommunernas gemensamt identifierade brister och behov av transportinfrastruktur under planperioden 2014-2025

Länsstyrelsen i Stockholms län har, med anledning av regeringsuppdraget om att ta fram nya investeringsplaner för infrastruktur under perioden 2014-2025, inbjudit länets kommuner, den regionala kollektivtrafikmyndigheten samt berörda myndigheter att

- A. lämna underlag avseende brister i transportinfrastrukturen och behov av åtgärder i länsplanen 2014-2025 och nationell plan 2014-2025
- B. lämna underlag för åtgärder som är statsbidragsberättigade under perioden 2014-2025
- C. lämna synpunkter på avgränsning för miljöbedömning av kommande länsplan 2014-2025

Södertörnskommunerna har tidigare i detta pågående arbete samarbetat och vårt nu lämnade remissyttrande är i linje med tidigare skriftliga yttranden och muntliga presentationer.

Södertörnskommunerna har höga ambitioner

Södertörn: en halv miljon människor och fyra regionala stadskärnor

Södertörnskommunerna med drygt 450 000 invånare är viktiga aktörer i förverkligandet av Stockholmsregionens utvecklingsplan, RUFS 2010. Södertörnskommunerna arbetar för att skapa nya, attraktiva stadsmiljöer där fyra regionala stadskärnor, Flemingsberg, Kungens kurva-Skärholmen, Haninge och Södertälje, bidrar till att stärka och utveckla södra Stockholmsregionen.

Södertörn satsar på ökad tillväxt

Vi har i enlighet med RUFS 2010 viktiga näringslivssatsningar framför oss och en stor del av kommande exploateringar kan ske genom förtätning i goda kollektivtrafiklägen. Men vi vill ännu mer, vi vill växla upp för en ökad tillväxt och för det behöver vi en infrastruktur som understödjer ett ökat bostadsbyggande och näringslivssatsningar.

Vår vision, våra mål och våra strategier avspeglas i RUFS 2010

Infrastruktur och trafik har inget egenvärde utan är medel för att uppnå övergripande visioner och mål för samhällets utveckling. Vår vision, våra mål och våra strategier för hur Stockholmsregionen inklusive Södertörn ska utvecklas avspeglas i RUFS 2010. Södertörnskommunerna planerar i enlighet med RUFS 2010 för en utbyggnad av de fyra regionala

stadskärnorna med fler arbetsplatser, fler bostäder och förbättrade möjligheter till utbildning - vilket i sin tur möjliggör en avlastning av Stockholms innerstads funktioner.

Södertörnskommunernas övergripande synpunkter

För att uppnå en hållbar och balanserad tillväxt i hela Stockholmsregionen behövs det strategiska infrastruktur- och trafiksatsningar, inte bara i områden där utveckling redan sker, utan framförallt i områden med uttalad potential, d.v.s. i enlighet med RUFS 2010. Inriktningen och prioriteringsordningen i redan beslutade RUFS 2010, Stockholmsöverenskommelsen och Länsplanen 2010-2021 måste därför vara utgångspunkten för kommande investeringsplaner.

Inom Stockholmsregionen pågår flera olika planeringsinsatser som bygger på RUFS 2010:s vision, mål och strategier. Intensiva arbeten pågår för att t.ex. planera för regionala stadskärnor, ofta i ett nära samarbete mellan kommuner med koppling till respektive stadskärna, men också i samarbete med byggföretag, SLL/TMR, m.fl. Ändras inriktningen och prioriteringsordningen för infrastrukturens utveckling ändras också förutsättningarna för planeringen. Skulle en ändrad inriktning medföra minskade infrastrukturens satsningar till, mellan och inom de regionala stadskärnorna, innebär det att planeringen med kraftfulla satsningar på fler bostäder och arbetsplatser skulle ge en långsammare utbyggnadstakt och en lägre bebyggelsetäthet. Det skulle gå i motsatt riktning mot målsättningen om ett kraftigt ökat bostadsbyggande i Stockholmsregionen. Dessutom skulle den ändrade inriktningen medföra ytterligare ökad trängsel på vägnätet.

Vi förväntar oss därför en kommande nationell plan 2014-2025 och en länsplan 2014-2025 som på ett tydligt sätt utgår från Stockholmsöverenskommelsen samt Länsplanen för transportinfrastruktur 2010-2021, inklusive den inriktning som anges för åren 2022-2025 och som med ännu större tydlighet riktar in utvecklingen mot visionen, målen och strategierna i RUFS 2010. Förtroendet skulle drastiskt minska för framtida gemensamma krafttag med gemensamma planer om dessa dokument som redan har en bred, regional politisk förankring inte anger riktning för genomförande.

A. Södertörnskommunernas underlag avseende brister i transportinfrastrukturen och behov av åtgärder i länsplanen 2014-2015 och nationell plan 2014-2025

I enlighet med RUFS 2010 är följande utvecklingsinsatser avseende transportinfrastrukturen beslutade och av stor betydelse för Södertörn:

- Strukturerande kollektivtrafiksatsningar mellan de regionala stadskärnorna
 - Spårväg syd för en spårutbyggnad mellan regionala stadskärnor
 - Fullföljande av pendeltågets dubbelspår ända fram till den regionala stadskärnan Södertälje centrum inklusive stationsombyggnad
 - Dubbelspår Tungelsta- Hemfosa- Nynäshamn
- Förbättrad storregional tillgänglighet med kollektivtrafik

- Snabba och bekväma förbindelser till bl.a. Arlanda och Skavsta med införandet av en regionpendel
- Ökad kapacitet på Svealandsbanan
- Genomförande av Ostlänken
- Bättre möjligheter att arbets- och studiependla med cykel
 - Utbyggnad av de regionala cykelstråken måste fullföljas, och inom och mellan närbelägna regionala stadskärnor ska det finnas möjlighet till arbets- och studiependling med cykel.
- Förstärkt vägkapacitet
 - Södertörnsleden och Masmolänken måste genomföras/påskyndas för effektivare regionala tvärförbindelser mellan och till stadskärnorna.
 - Kompletterande åtgärder på E4/E20 vid trafikplats Hallunda samt genom Södertälje
 - Väg 226 Vårsta-Tumba-Huddinge-Stockholm är för den västra delen av vår regiondel prioriterad vad gäller framkomlighet, trafiksäkerhet och för att eliminera nuvarande barriärer
 - Förbättringar på riksväg 57 Gnesta-E4 och Förbifart Järna.

Trafikverket har nyligen begärt hos regeringen att få göra om planeringen av Södertörnsleden. Det innebär att byggstarten kommer att försenas med flera år. Det innebär ett allvarligt bakslag både för utvecklingen av trafiksystemet och för utvecklingen på Södertörn.

Södertörnsleden är en av de absolut viktigaste satsningarna i regionen och en försening får mycket stora negativa konsekvenser för Södertörn och därmed för hela länet. Nu riskerar tillskott av tusentals bostäder och arbetsplatser att försenas, näringslivets behov av transporter blir inte tillgodosedda och utvecklingen av de regionala stadskärnorna riskerar att tappa fart.

Mot denna bakgrund är det synnerligen angeläget att även länsstyrelsen med all kraft medverkar i den fortsatta processen så att dels skadan av trafikverkets beslut minimeras, dels att byggstart av Södertörnsleden kan ske snarast möjligt.

B. Södertörns kommunernas underlag för åtgärder som är statsbidragsberättigade under perioden 2014-2025

Det finns ett stort och uppdämt behov av att genomföra åtgärder som är statsbidragsberättigade på Södertörn. Södertörnssamarbetet har uppmanat respektive kommun att särskilt redovisa sina respektive behov av sådana åtgärder till Länsstyrelsen och Trafikverket. Vi vill i detta gemensamma sammanhang särskilt poängtera behov av statligt bidrag till

- regionala kollektivtrafikanläggningar till, mellan och inom de regionala stadskärnor som utpekats i RUFS2010
- regionala kollektivtrafikåtgärder som stödjer introducerandet av ett nytt regionalt stomnät för kollektivtrafiken, som är under utarbetande hos den regionala trafikhuvudmannen.

C. Södertörnskommunernas synpunkter på avgränsning för miljöbedömning av kommande länsplan 2014-2025

Syftet med miljöbedömningen är enligt Länsstyrelsens beskrivning att integrera miljöaspekter så att en hållbar utveckling främjas.

Södertörnskommunerna menar att *hållbar utveckling* innehåller fler dimensioner än enbart de miljömässiga aspekterna, och önskar därför att den kommande länsplanen 2014-2025 får en bred konsekvensbeskrivning som utöver de miljömässiga aspekterna även inkluderar planens sociala och ekonomiska aspekter. Naturligtvis bör det även finnas en konsekvensbedömning av hur länsplanen uppfyller RUFS 2010 som tillika är länsstyrelsens utvecklingsprogram.

När det gäller Länsstyrelsens förslag till avgränsning av miljöbedömningen i tid och rum så instämmer Södertörnskommunerna i att både den rumsliga avgränsningen Stockholms län och tidshorisonten år 2030 är väl valda avgränsningar.

För Södertörnskommunerna

Katarina Berggren
Ordförande i kommunstyrelsen i Botkyrka

Daniel Dronjak Nordqvist
Ordförande i kommunstyrelsen i Huddinge

Boel Godner
Ordförande i kommunstyrelsen i Södertälje

Lennart Kalderén
Ordförande i kommunstyrelsen i Salem

Anna Ljungdell
Ordförande i kommunstyrelsen i Nynäshamn

Martina Mossberg
Ordförande i kommunstyrelsen i Haninge

Fredrik Saweståhl
Ordförande i kommunstyrelsen i Tyresö

Bob Wållberg
Ordförande i kommunstyrelsen i Nykvarn