

**Stadsledningskontoret**  
**Stadsbyggnadskontoret**  
**Exploateringskontoret**  
**Trafikkontoret**  
**Miljöförvaltningen**

Dnr KS 2024/1293  
Dnr 2024 – 18682  
Dnr E2024-04190  
Dnr T2024-03612  
Dnr 2024 – 24058

**Handläggare**

Stadsledningskontoret  
Cecilia Mårtensson  
Telefon: 08-508 293 35

**Till**

Kommunstyrelsen

Stadsbyggnadskontoret  
Sofia Eneborg  
Telefon: 08-508 274 45

Exploateringskontoret  
Birgitta Nylander  
Telefon: 08-508 265 46

Trafikkontoret  
Olivia Stopek  
Telefon: 08- 508 40 032

Miljöförvaltningen  
Stefan Troeng  
Telefon: 08-508 28 938

## **Avgränsningssamråd strategisk miljöbedömning av nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037**

Remiss från Trafikverket

### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsen beslutar följande.

1. Remissen *Avgränsningssamråd strategisk miljöbedömning av nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037* besvaras med vad som sägs i stadsledningskontorets, stadsbyggnadskontorets, exploateringskontorets, trafikkontorets och miljöförvaltningens tjänsteutlåtande.
2. Paragrafen justeras omedelbart.

### **Sammanfattning**

Trafikverket har remitterat Avgränsningssamråd strategisk miljöbedömning av nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 bland annat till Stockholms stad för besvarande.

Trafikverket förbereder inför regeringens uppdrag om att ta fram förslag på nationell plan för transportinfrastrukturen 2026 – 2037.

Avgränsningssamrådet avser miljökonsekvensbeskrivningens omfattning. Syftet med avgränsningen är att inrikta miljöbedömningen för nationell plan på de miljöfrågor som är relevanta för det aktuella planeringsskedet.

Ärendet har beretts gemensamt av stadsledningskontoret, stadsbyggnadskontoret, exploateringskontoret, trafikkontoret, miljöförvaltningen och i samråd med Stockholms Stadshus AB.

Kontoren ser det som positivt att miljöfrågorna ska komma in tidigt i Trafikverkets kommande planering och att vägval utifrån miljöaspekter ska få avtryck i kommande planförslag. Kontoren vill också lyfta fram att den nationella transportplaneringen är en viktig förutsättning för att staden ska leva upp till de åtaganden som gjorts i internationella sammanhang.

Kontoren anser att den nationella transportplaneringen ska bidra till att uppnå transportsektorns nationella klimatmål genom både fysiska åtgärder i transportsystemet och nationella styrmedel som bidrar till en omställning mot minskad klimatpåverkan. Kommande miljökonsekvensbeskrivning ska utgå ifrån ett transportslagsövergripande perspektiv där hänsyn även tas till trafik från andra länder, sjöfart samt luftkvalitet och buller.

Kontoren anser slutligen att investeringarna i Stockholms läns infrastruktur måste öka för att främja ett klimatanpassat trafiksystem med god effektivitet och framkomlighet.

### **Bakgrund**

Trafikverket har remitterat *Avgränsningssamråd strategisk miljöbedömning av nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037* bland annat till Stockholms stad för besvarande.

Regeringen lade i oktober 2024 fram proposition 2024/25:28 *Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera*. Trafikverket förbereder nu inför regeringens uppdrag om att ta fram förslag på nationell plan för transportinfrastrukturen 2026 – 2037.

### **Ärendets beredning**

Ärendet har beretts gemensamt av stadsledningskontoret, stadsbyggnadskontoret, exploateringskontoret, trafikkontoret, miljöförvaltningen och i samråd med Stockholms Stadshus AB.

## Ärendet

Avgränsningssamrådet avser miljökonsekvensbeskrivningens innehåll, omfattning och detaljeringsgrad, med hänsyn till de punkter som anges i 6 kap. 11-12 §§ miljöbalken.

Syftet med avgränsningen och avgränsningssamrådet är att inrikta miljöbedömningen för nationell plan på de miljöfrågor (miljöaspekter) som är relevanta för det aktuella planeringsskedet, så att miljökonsekvensbeskrivningen blir ett ändamålsenligt beslutsunderlag.

Miljöbedömningen för nationell plan sker parallellt med framtagande av planförslaget. Miljökonsekvensbeskrivningen remitteras tillsammans med planförslaget (i enlighet 6 kap. 15 § miljöbalken).

Trafikverket har gjort en preliminär geografisk bedömning som innebär att den nationella planen inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan i andra länder. Avgränsningen i tid innebär att miljökonsekvensbeskrivningen generellt använder 2045 som jämförelseår. Orsaken är att andra effektbedömningar och Trafikverkets basprognoser har 2045 som prognosår.

Avgränsningen har identifierat fokusområden i syfte att anpassa miljökonsekvensbeskrivningens omfattning. Fokusområdena i avgränsningssamrådet är klimat, hälsa och befolkning samt landskap och naturresurser.

Klimatpåverkan är den miljöfråga som anses vara den mest relevanta vad gäller transportsystemet och nationell plan. Klimat handlar om klimatpåverkan från trafik, men också om hur statlig transportinfrastruktur kan bidra till ökad transporteffektivitet och den gröna omställningen i stort. Klimat inkluderar även klimatpåverkan från byggande, drift och underhåll av infrastruktur.

Transportsystemet har betydelse för hälsa och befolkning. Åtgärder i statlig transportinfrastruktur har effekter på människors hälsa. I fokusområdet ingår trafikbuller, luftföroreningar, möjligheten till fysisk aktivitet genom gång och cykel, samt hur hälsoaspekter fördelas mellan olika delar av befolkningen.

Landskap och naturresurser påverkas också av transportinfrastrukturen. Trafiken har omfattande påverkan på det omgivande landskapet, inte minst dess natur- och kulturvärden och biologisk mångfald. Åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen

innebär också, direkt och indirekt, användning av eller påverkan på skyddade områden eller på markanvändning och resurser.

### **Synpunkter och förslag**

I finansborgarrådets förslag till budget för 2025 och Stockholms stads Miljöprogram 2030 framgår att Stockholms stad har som mål att senast år 2040 vara helt fossilbränslefri. Stockholm ska även vara klimatpositivt senast år 2030. Staden har också som målsättning att fram till år 2030 minska utsläppen från transportsektorn med 80 procent jämfört med år 2010. För att åstadkomma detta arbetar staden för att minska biltrafiken med 30 procent fram till år 2030 (från 2017 års nivå).

Stadsledningskontoret, stadsbyggnadskontoret, exploateringskontoret, trafikkontoret och miljöförvaltningen ser det som positivt att miljöfrågorna ska komma in tidigt i Trafikverkets kommande planering och att vägval utifrån att miljöaspekter ska få avtryck i kommande planförslag. Kontoren vill lyfta fram att den nationella transportplaneringen är en viktig förutsättning för att staden ska leva upp till de åtaganden som gjorts i internationella sammanhang med utgångspunkt i Parisavtalet och det globala ramverket för biologisk mångfald. Kontoren vill framföra att staden avser att jobba för dessa åtaganden utifrån sin rådighet och i samverkan med statliga, regionala och privata aktörer.

Kontoren anser att den nationella transportplaneringen ska bidra till att uppnå transportsektorns nationella klimatmål. För att uppnå detta vill kontoren peka på att den nationella planen ska omfatta fysiska åtgärder i transportsystemet tillsammans med nationella styrmedel som bidrar till en omställning mot minskad klimatpåverkan från transporter och därmed ökade hälsovinster. Exempel på detta är en differentiering av trängselskatten, förändrad användning av parkeringsavgifter samt satsningar mot ökad elektrifiering av transportsektorn.

Kontoren vill lyfta fram att det är viktigt att kommande miljökonsekvensbeskrivning presenterar förslag på åtgärder som leder till förbättringar inom identifierade fokusområden; klimat, hälsa och befolkning samt landskap och naturresurser. Satsningar på en utbyggd infrastruktur går hand i hand med utvecklingen av ny teknik samt åtgärder för att förhindra miljö och hälsoproblem som är orsakade av trafiken.

Kontoren anser att remissunderlaget är för begränsat i sitt fokus på väg- och järnvägstransporter, vilket leder till att sjöfarten förbises och regionens varuförsörjning försvåras. Detta är problematiskt eftersom sjöfarten har en stor kapacitet för att bidra till hållbara

transporter och minskad klimatpåverkan, genom att den kan avlasta vägar och järnvägar. Kontoren anser därför att en transportslagsövergripande helhetssyn är avgörande.

I de fall Trafikverket väljer att inte utreda alla miljöfrågor detaljerat vill kontoren påpeka att det är viktigt att motivera varför en viss miljöfråga inte bedöms vara relevant. I remissunderlaget framgår att hänsyn inte ska tas till påverkan på havsmiljön. Kontoren ställer sig frågande till den slutsatsen och önskar att Trafikverket motiverar detta.

Kontoren vill också framföra att hänsyn bör tas till hur trafik från andra länder påverkar måluppfyllelsen. Den nationella transportinfrastrukturen påverkas av de transportslag som internationella varor och gods fraktas med, vilka platser det kommer till eller går ifrån och om handelsutbytet sker med länder runt Östersjön eller exempelvis Asien, Nord- och Sydamerika. Den nationella infrastrukturen bör utvecklas i relation till dessa transporter genom relevanta beslut och investeringar.

Kontoren vill även lyfta fram att Trafikverkets vägar, som går genom Stockholms stad, har stor påverkan på luftkvalité och buller. Kontoren anser att den kommande miljökonsekvensbeskrivningen ska utgå ifrån de nya miljökvalitetsnormerna för luft, som träder i kraft 2030 samt att den presenterar analyser för hur olika lösningar påverkar luftkvalitet och buller. Under rubriken *Luft* i samrådsunderlaget finns begreppet *lokal sjöfart*. Kontoren önskar ett förtydligande av vilken typ av sjöfart som begreppet *lokal sjöfart* inbegriper, då det är svårtolkat och inte används i underlagsrapporten för sjöfarten.

Kontoren anser vidare att investeringarna i Stockholms läns infrastruktur måste öka för att främja ett klimatanpassat trafiksystem med god effektivitet och framkomlighet. Detta omfattar olika typer av åtgärder för samtliga trafikslag inom områdena utbyggnad, underhåll och åtgärder för minskad miljöpåverkan. Kontoren vill understryka att det är av avgörande betydelse att de kollektivtrafikprojekt som finns inom de statligt initierade infrastrukturförhandlingarna (Stockholmsförhandlingen och Sverigeförhandlingen) ska genomföras enligt beslutade avtal.

Som svar på remissen *Avgränsningssamråd strategisk miljöbedömning av nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037* hänvisas till vad som sägs i stadsledningskontorets, stadsbyggnadskontorets, exploateringskontorets, trafikkontorets och miljöförvaltningens tjänsteutlåtande.

Fredrik Jurdell  
Stadsdirektör

Amanda Horwitz  
Förvaltningschef  
Stadsbyggnadskontoret

Thomas Andersson  
Förvaltningschef  
Exploateringskontoret

Gunilla Glantz  
Förvaltningschef  
Trafikkontoret

Anna Hadenius  
Förvaltningschef  
Miljöförvaltningen