

Regeringskansliet
Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
103 33 Stockholm

Datum 2025-12-09
SMHI Dnr 2025/2201/5.4.1
Er referens LI2025/01587

li.remissvar@regeringskansliet.se

kopia: li.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande över Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

SMHI har tagit del av rubricerad remiss och har följande synpunkter. Yttrandet avgränsas till Trafikverkets plan i fulltextversion och tillhörande miljökonsekvensbeskrivning. SMHI har valt att inte ge några synpunkter på trafikverkets redovisning av regeringsuppdraget om att utforma ett stöd till investeringar i ombordutrustning för ERTMS.

SMHI delar miljökonsekvensbeskrivningens slutsats att förslaget inte stödjer uppfyllandet av långsiktiga samhällsmål eller externa förväntningar, exempelvis gällande restaureringsförfordningen och generationsmålet 2050 om giftfri miljö. Utöver det är planens bidrag till att begränsa klimatpåverkan marginell, i ett läge där Sverige skyndsamt behöver minska sina växthusgasutsläpp för att nå klimatmålen.

Klimatläget

Den samlade vetenskapen är tydlig. Vi befinner oss i en mycket snabb och kraftfull klimatförändring. Läget är kritiskt och alla ansträngningar att begränsa klimatförändringen spelar roll. Uppvärmningen leder till stora negativa konsekvenser. I Sverige leder klimatförändringen till ökad risk för torka och förändrad risk för översvämning, kortare period med snö samt förändringar i växtsäsongens längd. Klimatförändringen ger fler och kraftigare extremväder. Redan idag har kraftig nederbörd och torka ökat, liksom värmeböljor såväl på land som i hav. Även intensiteten i många extremväder har ökat till följd av klimatförändringen. Vid

SMHI – Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut

Postadress SMHI 601 76 Norrköping • Växel 011-495 80 00 • Fax 011-495 80 01 • E-post registrator@smhi.se

SMHI huvudkontor

Besöksadress Folkborgsvägen 17
601 76 Norrköping

SMHI

Besöksadress Stationsgatan 23, 6 tr.
753 40 Uppsala

SMHI

Besöksadress Göteborgseskaderns plats 3
426 71 Västra Frölunda

planering av ny samt underhåll av befintlig infrastruktur bör hänsyn tas till ett förändrat klimat.

Alla växthusgasutsläpp spelar roll. Växthusgasutsläppen måste minska i snabb takt både på kort och lång sikt för att begränsa klimatförändringen och dess effekter. SMHI betonar att det är avgörande att minska netto-utsläppen såväl nu och i närtid som under kommande årtionden för att begränsa klimatförändringen, för att begränsa uppvärmningen till under 2 grader och så nära 1,5 grader som möjligt i enlighet med Parisavtalet. För att åstadkomma detta är det vitalt att begränsa de direkta utsläppen.

Hur Trafikverkets plan bidrar till att begränsa klimatförändringen

Totalt beräknas planförslaget minska de ackumulerade utsläppen med cirka en halv miljon ton fram till år 2045 jämfört med en utveckling utan planförslaget, vilket motsvarar en minskning på omkring 0,5 procent av transportsektorns utsläpp under denna period. Det främsta bidraget till minskningen anges komma från järnvägsinvesteringar genom att de ger överflyttning från väg till järnväg samt elektrifiering av tidigare icke-elektrifierad bana.

SMHI ser positivt på att Trafikverket i sin plan lägger 60% av namngivna investeringar på järnvägen. SMHI noterar dock att enbart 37% av vidmakthållande går till järnvägen, trots att Trafikverket beskriver att den största utsläppsminskningspotentialen finns genom överförflyttning från väg till järnväg, samt elektrifiering av tidigare icke-elektrifierad bana. Trafikverket beskriver att vägnätets eftersatta underhåll åtgärdas redan till slutet av planperioden, medan målet för järnvägen är att eliminera eftersatt underhåll till 2050. För att främja utsläppsminskning föreslår SMHI att Trafikverket bör undersöka om det är möjligt att tidigare lägga målet att eliminera eftersatt underhåll inom järnvägen, genom att omfördela medel från till exempel vidmakthållande av väg till järnväg.

SMHI anser att Trafikverket kunde planera för åtgärder som i större grad direkt bidrar till att begränsa klimatpåverkande utsläpp, snarare än att hänvisa till eventuella externa faktorer som elektrifiering av fordonsflottan.

Stadsmiljöavtal

Trafikverket utvärderade stadsmiljöavtalen 2018–2023, vilket visade på att kommunal och regional infrastruktur för cykel och kollektivtrafik har kunnat byggas ut snabbare. En mindre andel av avtalen har fullföljts hittills och för dessa har gång-, cykel- och kollektivtrafik ökat samtidigt som biltrafiken minskat. Detta ger positiva hälsoeffekter både direkt genom mer aktiva färdmedel, men även genom lägre utsläpp av luftföroreningar, inklusive slitagepartiklar. Det ger även lägre klimatpåverkan vilket i sin tur har många fördelar, inklusive positiva effekter på människors hälsa. Arbetet med Stadsmiljöavtal bidrar till att nå miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö. Kommuner och regioner vittnar om att åtgärder för hållbart resande kan genomföras tidigare och i större omfattning tack vare stadsmiljöavtalen.

Regeringen har valt att fasa ut stadsmiljöavtalen genom att nya ansökningar inte ska beviljas. SMHI delar Trafikverkets bedömning att medfinansiering från stadsmiljöavtal har bidragit till ökad takt i omställningen till mer hållbart resande. SMHI betonar vikten av åtgärder som möjliggör snabb utbyggnad av infrastruktur för cykel och kollektivtrafik för begränsad klimat- och miljöpåverkan.

SMHI – Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut

Postadress SMHI 601 76 Norrköping • Växel 011-495 80 00 • Fax 011-495 80 01 • E-post registrator@smhi.se

SMHI huvudkontor

Besöksadress Folkborgsvägen 17
601 76 Norrköping

SMHI

Besöksadress Stationsgatan 23, 6 tr.
753 40 Uppsala

SMHI

Besöksadress Göteborgseskaderns plats 3
426 71 Västra Frölunda

Trimnings- och miljöåtgärder

SMHI noterar att planen för 2026–2037 inom ramen för trimnings- och miljöåtgärder minskar budgetpost för ökad och säker cykling med 848 MNR kr (ca 25%) med motivationen att det anses mer effektivt att det sköts inom ramen för länsplaner och att ekonomiskt utrymme därmed ska utökas inom länsplanerna. SMHI betonar vikten av åtgärder för ökad och säker cykling såväl i städer som i nätverk mellan städer och knutpunkter för pendling och turism. Det bidrar till att begränsa klimatpåverkan och bättre luftmiljö, vilket bidrar till en bättre hälsa.

Luftmiljö

SMHI noterar att cirka 5000 svenskar dör för tidigt till följd av exponering för luftföroreningar, primärt orsakat av långvarig exponering mot fina partiklar (PM_{2,5}) i luft¹. Trafikverkets plan beskriver att utsläppen av NO_x och avgaspartiklar minskar till 2030 medan slitagepartikelutsläppen antas öka till följd av förväntade ökningar av trafikarbete, hastighet och fordonsvikt. SMHI delar Trafikverkets slutsats att vägtrafikens emissioner bedöms ha en omfattande negativ påverkan på människors hälsa och betonar att vissa negativa hälsoeffekter kan fortsätta även framåt inklusive på grund av ökningen av slitagepartiklar. SMHI betonar att omställning från vägtrafik (även elektrifierad) till andra trafikslag (cykel, järnväg och annan kollektivtrafik) leder till minskade partikelhalter och bättre hälsa med sidonyttan minskade klimatutsläpp.

Som Trafikverket skriver kommer det att vara utmanande att klara de nya normerna för luftkvalitet, inte bara i storstadsområden utan även i mindre städer där europavägar går genom centrala delar. Därför bör nya vägtäckningar planeras, särskilt på de platser där normer inte klaras men även andra.

SMHI noterar att bedömningar har gjorts mot nuvarande och kommande normer till år 2030, utan tydlig koppling till EU:s långsiktiga nollföroreningsvision till år 2050 eller WHO:s riktlinjer för luftkvalitet. På samma sätt som klimatfrågorna relateras till klimatmålet år 2045 bör luftmiljöfrågorna också relateras till dessa mål.

Havsmiljö

SMHI noterar att det saknas en bedömning av planens påverkan på havsmiljön i miljökonsekvensbeskrivningen. De planerade åtgärderna innefattar aktiviteter i farleder med direkt påverkan på havsmiljön. Utöver det har planens påverkan på klimat samt utsläpp av gifter, partiklar och näringsämnen även konsekvenser för havsmiljön.

Översvämningsrisk

De infrastruktursatsningar som genomförs bör bidra till god och säker funktion och ta hänsyn till de översvämningsrisker som kan vara aktuella längs de aktuella sträckningarna. Översvämningsrisker bör alltid beaktas, och pålitliga hydrologiska underlag för hela konstruktionens förväntade livslängd ska ligga till grund för dimensioneringen. För att motverka skador på infrastruktur och risker till följd av detta är det också av stor vikt att de avvattningstekniska anläggningarna underhålls på ett adekvat sätt, så att funktionen bibehålls på trummor, diken etc. Förändrade förutsättningar över tid, t.ex. rörande klimat och markanvändning kan föranleda behov

¹ Quantification of population exposure to PM₁₀, PM_{2,5} and NO₂ and estimated health impacts for 2019 and 2030. Alpfjord Wylde et al., 2023. SMHI Report on Meteorology and Climatology 119.

av kontinuerlig översyn av befintliga anläggningar, varvid översvämningsrisker är något som återkommande bör utvärderas även för befintliga anläggningar.

SMHI stödjer Trafikverket i deras medskick till regeringen

- *”Medel till riktade miljöåtgärder bör uppgå till minst den nivå som föreslås i planförslaget”*
- *”Den nationella planens bidrag till måluppfyllelse kan stärkas ytterligare genom kompletterande styrning”. SMHI anser att det är ytterst viktigt med ytterligare styrning, stöd och åtgärder för uppfyllnad av klimatmål såväl nationellt som i EU.*
- *”Någon form av statligt stöd till kommuner i syfte att driva på utvecklingen av hållbara och aktiva transporter i städer och tätorter bör övervägas även i framtiden”.*

Övriga synpunkter

SMHI noterar ett antal felaktiga och missvisande rubriksättningar:

- **Planförslaget minskar utsläppen av kväveoxider och slitagepartiklar** sida 132 i miljökonsekvensbeskrivningen. SMHI noterar att Trafikverket i stycket under rubriken skriver: ”Utsläppen av slitagepartiklar från vägtrafiken förväntas däremot öka till följd av ett växande trafikarbete.” SMHI anser att rubriken således är felaktig.
- **Påverkan på miljö och människors hälsa begränsas** sida 33 i ”Planen i korthet”. Givet att klimätförändringen inte begränsas substantiellt av planen är SMHIs bedömning att titeln är felaktig.
- **Ökad klimatanpassning minskar risken för negativa effekter på miljön** sida 11 i miljökonsekvensbeskrivningen. SMHI betonar att klimatanpassning inom Trafikverkets verksamhetsområde primärt kan bidra till att öka infrastrukturens robusthet mot klimätförändringens effekter, och därmed även bidra till att minska risken för klimätrelaterade olyckor och händelser med negativa effekter för miljö, hälsa, egendom och transportinfrastruktur.

I miljökonsekvensbeskrivningen, sida 115 avsnitt 6.14 Buller och vibrationen, är första meningen i faktarutan ”Bedömningen i korthet” ofullständig: *”Planförslaget (exklusive jämförelsealternativet) innebär att cirka 50 000 bostäder, medan hela planförslaget omfattar cirka 60 000 bostäder.”*

Generaldirektör Håkan Wirtén har beslutat i detta ärende efter föredragning av Camilla Andersson, Amanda Nylund och Anna Åkesson. I beredningen har även Jörgen Jones och AnnaKarin Unger deltagit. Avdelningschef Magnus Rödin har deltagit vid den slutliga handläggningen.

För SMHI

Håkan Wirtén
Generaldirektör

SMHI – Sveriges meteorologiska och hydrologiska institut

Postadress SMHI 601 76 Norrköping • Växel 011-495 80 00 • Fax 011-495 80 01 • E-post registrator@smhi.se

SMHI huvudkontor

Besöksadress Folkborgsvägen 17
601 76 Norrköping

SMHI

Besöksadress Stationsgatan 23, 6 tr.
753 40 Uppsala

SMHI

Besöksadress Göteborgseskaderns plats 3
426 71 Västra Frölunda