

RAPPORT

# Samrådsunderlag avgränsningssamråd

Strategisk miljöbedömning av  
nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

2024-11-20



**Trafikverket**

Postadress: Trafikverket, 781 89 Borlänge

E-post: [trafikverket@trafikverket.se](mailto:trafikverket@trafikverket.se)

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

Konfidentialitetsnivå: 1 Ej känslig

Dokumenttitel: Samrådsunderlag avgränsningsområdet Strategisk miljöbedömning av nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037

Författare: Linus Karlsson, Cecilia Kjellander

Dokumentdatum: 2024-11-20

Ärendenummer: TRV 2024/124495

Kontaktperson: Linus Karlsson, Cecilia Kjellander

# Innehåll

<b>1 Inledning .....</b>	<b>5</b>
1.1 Strategisk miljöbedömning i nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037 .....	5
1.2 Undersökning .....	5
1.3 Avgränsning och avgränsningssamråd .....	5
1.4 Nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037 .....	6
1.5 Miljöbedömning i planrevideringen .....	7
1.6 Transportpolitiska mål, miljömål, klimatmål och andra utgångspunkter.....	8
<b>2 Miljöbedömningens inriktning och omfattning .....</b>	<b>9</b>
2.1 Integrering med fokus på relevanta beslut och vägval .....	9
2.2 Tänkbara vägval och beslut av betydelse .....	10
2.3 Miljökonsekvensbeskrivningens omfattning och detaljeringsnivå .....	10
2.4 Mål-ledd bedömning .....	11
<b>3 Alternativ.....</b>	<b>12</b>
3.1 Jämförelsealternativ .....	12
3.2 Alternativ som övervägs i planeringen .....	14
3.3 Alternativ inom ramen för miljöbedömningen.....	14
<b>4 Avgränsningar .....</b>	<b>16</b>
4.1 Avgränsningar i rum .....	16
4.1.1 Miljöpåverkan i andra länder.....	16
4.2 Avgränsning i tid.....	16
4.3 Avgränsning i sak .....	16
4.3.1 Aspekter och bedömningsgrunder .....	17
4.3.2 Fokusområden.....	18
4.3.3 Kumulativa och sekundära effekter.....	22

*Denna rapport utgör underlag för avgränsningssamråd för strategisk miljöbedömning av förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen för 2026-2037.*

*Information om samrådet samt hur synpunkter lämnas finns i utskickat missiv samt på [trafikverket.se](https://trafikverket.se)*

# 1 Inledning

## 1.1 Strategisk miljöbedömning i nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037

Regeringen lade den 3 oktober 2024 fram proposition 2024/25:28 Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera (i fortsättningen benämnd infrastrukturpropositionen). Nu pågår ett förberedande arbete på Trafikverket inför regeringens uppdrag till att revidera gällande nationell plan till 2022-2033 och ta fram förslag på nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037 (i fortsättningen benämnt planförslag).

Som en del av planrevideringen görs en strategisk miljöbedömning (fortsättningsvis benämnd miljöbedömning). Miljöbedömningens innehåll styrs av miljöbalken och syftar till att integrera miljöaspekter i planen så att en hållbar utveckling främjas (6 kap. 1 § MB). Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) är en del av miljöbedömningen, och den redovisar miljöeffekter av planförslag och alternativ. Den utgör beslutsunderlag vid framtagande och fastställande. Miljökonsekvensbeskrivningens innehåll samt omfattning och detaljeringsgrad regleras i 6 kap. 11 § respektive 12 § MB.

## 1.2 Undersökning

Trafikverket har med stöd av 6 kap. § 5 miljöbalken samt § 2 och 6 § Miljöbedömningsförordningen (2017:966) gjort bedömningen att denna plan omfattas av kraven på strategisk miljöbedömning enligt 6 kap. miljöbalken. Därför kommer inget undersökningssamråd (enligt 6 kap. § 6 miljöbalken) genomföras, utan miljöbedömningsprocessen startar med avgränsningen.

## 1.3 Avgränsning och avgränsningssamråd

Avgränsningen avser miljökonsekvensbeskrivningens innehåll, omfattning och detaljeringsgrad enligt 6 kap. 11-12 §§ MB.

Syftet med avgränsningen och avgränsningssamrådet är att inrikta miljöbedömningen på de miljöfrågor (miljöaspekter) som är relevanta för det aktuella planeringssteget, för att utgöra ett ändamålsenligt underlag för de beslut som fattas i det aktuella planeringssteget. Syftet är även att möjliggöra en mer effektiv och verkningsfull miljöbedömning samt att bidra till transparens i miljöbedömningsprocessen.

Samrådet påbörjas innan Trafikverket fått uppdrag från regeringen. Ett skäl att genomföra samrådet innan uppdraget är att synpunkter ska kunna beaktas i det fortsatta miljöbedömningsarbetet. Ett annat skäl är att propositionen tillsammans

med erfarenheter från tidigare planrevideringar bedöms ge tillräckligt underlag för att göra en avgränsning. Om Trafikverket bedömer att regeringens uppdrag innehåller förutsättningar som väsentligen påverkar avgränsningen, hålls kompletterande samråd.

Enligt miljöbalken ska ett avgränsningssamråd ske med de kommuner, länsstyrelser och andra myndigheter som på grund av sitt särskilda miljöansvar kan antas bli berörda av planen (6 kap. 10 § MB). Trafikverket bedömer att landets samtliga kommuner, länsstyrelser och regioner omfattas samt vissa statliga myndigheter (se förteckning i missiv).

## **1.4 Nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037**

I juni 2023 gav regeringen Trafikverket uppdraget att ta fram ett inriktningsunderlag för planperioden 2026-2037<sup>1</sup>. Inriktningsunderlaget ligger till grund för infrastrukturpropositionen, vilken lades fram i oktober 2024. Efter beslut i riksdagen förväntas regeringen ge Trafikverket i uppdrag att ta fram ett förslag till nationell plan för åren 2026-2037.

Av den totala ramen på 1 171 miljarder kronor föreslår regeringen att

- 607 miljarder kronor används till utveckling av transportsystemet
- 210 miljarder kronor används till vidmakthållande inklusive reinvesteringar av statliga järnvägar
- 354 miljarder kronor används till vidmakthållande av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och reinvesteringar av vägar samt till statlig medfinansiering till enskilda vägar

Trafikverket förväntas föreslå hur ekonomiska medel enligt ovan fördelning kan användas till åtgärder inom vidmakthållande respektive utveckling. Gällande plan 2022-2033 är utgångspunkt.

---

<sup>1</sup> <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/langsiktig-planering-av-infrastruktur/Inriktningsunderlag/>

## Faktaruta 1. Information om nationell plan och långsiktig planering av transportinfrastrukturen

---

Långsiktig planering av infrastruktur

<https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/langsiktig-planering-av-infrastruktur/>

Nationell plan 2026-2037

<https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/langsiktig-planering-av-infrastruktur/nationell-plan/nationell-plan-2026-2037/>

Underlag förslag till nationell plan 2026-2037

<https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/langsiktig-planering-av-infrastruktur/nationell-plan/nationell-plan-2026-2037/ovriga-underlag-forslag-till-nationell-plan-20262037/>

---

### 1.5 Miljöbedömning i planrevideringen

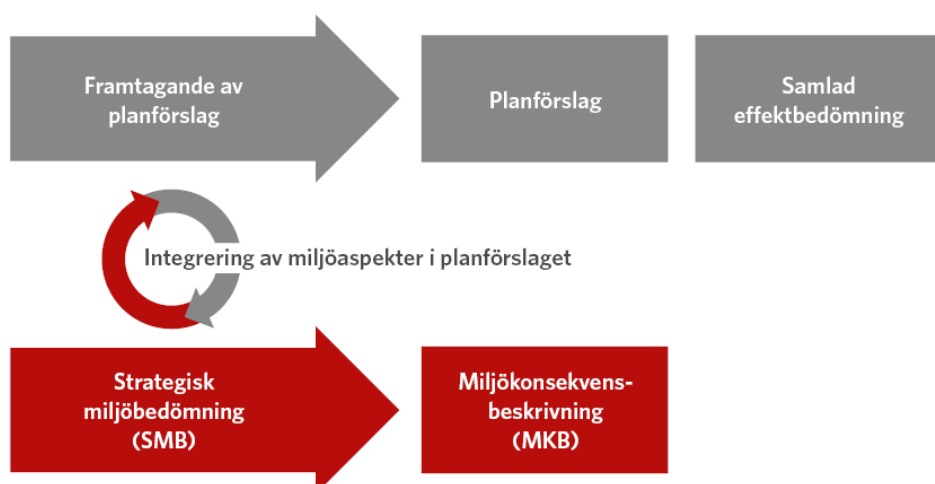
Miljöbedömningen sker parallellt med framtagande av planförslaget.

Miljökonsekvensbeskrivningen remitteras tillsammans med planförslaget (i enlighet 6 kap. 15 § miljöbalken). Miljökonsekvensbeskrivningen är underlag för regeringens fortsatta beredning och fastställelse av planen. Med miljökonsekvensbeskrivningen som stöd övertar regeringen miljöbedömningen och slutför den.

Med uppdraget till trafikverket att ta fram ett planförslag brukar det även följa krav på att en kort tid efter att planförslaget och miljökonsekvensbeskrivningen inlämnats, också presentera en redovisning av planförslagets samlade effekter. Effekter på miljön ingår som en delmängd i denna redovisning.

Tidsskillnaden mellan den samlade effektbedömningen och miljökonsekvensbeskrivningen innebär att miljökonsekvensbeskrivningen bygger på ett mer preliminärt underlag och ges mindre tid för analyser. Detta har betydelse för miljökonsekvensbeskrivningens detaljeringsgrad. Det motiverar också att miljöbedömningen fokuserar på integrering av miljö i relevanta vägval och beslut snarare än att beskriva och bedöma planförslagets effekter i detalj. I den samlade effektbedömningen finns möjlighet att vid behov fördjupa eller komplettera, samt bekräfta eller justera miljökonsekvensbeskrivningens innehåll och slutsatser.

**Figur 1. Översiktlig processbild av planrevidering och miljöbedömning**



Figur 1. Miljöbedömningen (även benämnt Strategisk miljöbedömning) är en integrerad del av planeringsprocessen. Miljöbedömningen resulterar i en miljökonsekvensbeskrivning som redovisas tillsammans med planförslaget. Vanligtvis redovisas planförslaget samlade effekter en tid senare, enligt såsom uppdraget brukar vara formulerat.

## 1.6 Transportpolitiska mål, miljömål, klimatmål och andra utgångspunkter

Miljöbedömningen tar utgångspunkt i de transportpolitiska målen som omfattar det övergripande målet och de sinsemellan jämbördiga funktions- och hänsynsmålen. I de transportpolitiska målen ingår även etappmål för klimatpåverkande utsläpp. Hänsynsmålet anger att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa. Därmed är miljömålen utgångspunkt för miljöbedömningen. Se avsnitt 2.4 Mål-ledd bedömning.

Regeringens infrastrukturproposition utgör utgångspunkt för miljöbedömningen, bland annat genom att ge vägledning för miljöbedömningens fokus samt relevanta vägval och beslut, se avsnitt 2.2 Dessutom kan det ur propositionen särskilt nämnas att regeringen ser att transportsektorn behöver utvecklas i syfte att bidra till klimatomställningen. Regeringen menar att det i huvudsak bör ske genom en elektrifiering av transporterna, men även genom ökad användning av fossilfria drivmedel och ökad transporteffektivitet. Vidare skriver regeringen att en ökad transporteffektivitet innebär att tillgängligheten för personer och gods i hela landet åstadkoms utan ökat trafikarbete, dvs. utan fler färdade fordonskilometer, med beaktande av de transportpolitiska principerna.



## 2 Miljöbedömningens inriktning och omfattning

Enligt miljöbalken 6 kap. 12 § ska miljökonsekvensbeskrivningens omfattning och detaljeringsgrad vara rimlig med hänsyn till:

1. bedömningsmetoder och aktuell kunskap,
2. planens eller programmets innehåll och detaljeringsgrad,
3. var i en beslutsprocess som planen eller programmet befinner sig,
4. att vissa frågor kan bedömas bättre i samband med prövningen av andra planer och program eller i tillståndsprövningen av verksamheter eller åtgärder, och
5. allmänhetens intresse.

Dessa punkter styr miljökonsekvensbeskrivningens innehåll vad gäller de punkter som anges i miljöbalken 6 kap. 11 §. Vidare är 6 kap. 12 § MB vägledande för hur miljöbedömningen anpassas till den aktuella planen och specifika förutsättningar.

### 2.1 Integrering med fokus på relevanta beslut och vägval

Miljöbalkens 6 kap 12 § motiverar tillsammans med syftesbestämmelsen 1 § att inrikta miljöbedömningen på att integrera miljöaspekter i planeringen för att göra avtryck i planförslaget. Detta har också varit inriktningen i miljöbedömningen i de senaste två planeringsomgångarna (2018-2029 samt 2022-2033). Ambitionen är att denna gång ta ytterligare steg i samma riktning.

Med miljöbedömningen strävar Trafikverket efter att integrera miljö i de beslut och vägval i planeringen som är relevanta för miljön. Dessa vägval och beslut identifieras i planeringen, både inledningsvis och under planeringens gång. Alternativ utformas, beskrivs och bedöms vid dessa vägval och beslutstillfällen. Således fokuserar miljöbedömningen på frågor där det finns rådighet, snarare än de delar av planen där avgörande vägval redan har beslutats eller beslutas i senare skeden.

Beslutsfattande målgrupper för miljöbedömningen:

- Trafikverket i arbetet att ta fram ett planförslag.
- Regeringen i beredning och fastställelse av planen.  
Miljökonsekvensbeskrivningen utgör beslutsunderlag.

## 2.2 Tänkbara vägval och beslut av betydelse

Utifrån såväl tidigare erfarenheter som infrastrukturpropositionen bedömer Trafikverket (i detta avgränsningsskede) att tänkbara vägval kan vara:

- Vidmakthållande väg och järnväg: prioriteringar av medel inom väg respektive järnväg. Ökning av medel, särskilt till väg, gör det än mer relevant att integrera miljö. Vidmakthållande av befintlig väg och järnväg har relativt stor potential för effekter som dessutom fås över hela den statliga infrastrukturen.
- Trimnings- och miljöåtgärder: Prioritering av medel mellan trimnings- och miljöåtgärder och namngivna investeringar (samt övrigt inom utvecklingsanslaget) samt prioritering inom ramen för trimnings- och miljöåtgärder. Särskilt riktade miljöåtgärder har potential att ge positiva effekter för flera miljöområden.
- Namngivna investeringar: Prioritering av nya namngivna investeringar (tillkommande jämfört med gällande plan). Omprövning av namngivna investeringar i gällande plan. Prioritering av namngivna investeringar mellan byggstartsgrupper.

Vad gäller effekter som beror på vägval och beslut som tillhör kommande planeringsskeden kan detta beskrivas som osäkerheter eller vara föremål för medskick till kommande skeden.

Att integrera miljö i identifierade viktiga vägval och beslut innebär ett fokus på att beskriva effekter av alternativ som övervägs vid dessa vägval och beslut, snarare än effekter av planförslagets genomförande. Fokus på vägval och beslut i detta planeringsskede innebär också att avgränsningen av vilka miljöaspekter som är betydande kan göras snävare i enskilda vägval och beslut, se mer under kapitel 4 Avgränsning.

## 2.3 Miljökonsekvensbeskrivningens omfattning och detaljeringsnivå

Miljökonsekvensbeskrivningen ska utgöra ett ändamålsenligt och användbart beslutsunderlag för regeringens beredning och fastställelse planen, inklusive att möjliggöra underlag för remissynpunkter till regeringen. Trafikverkets bedömning är att regering och remissinstanser primärt inte är behjälpta av en omfattande miljökonsekvensbeskrivning med hög detaljeringsnivå, det vill säga att många miljöområden beskrivs med hög precision. Istället är ambitionen att välja de mest relevanta miljöområdena i ljuset av de vägval och beslut som regeringen har att fatta.

Miljöbedömningen genererar underhandsdokumentation som är underlag i själva planrevideringen. Resultat av ingående analyser, inte minst av alternativ vid vägval och beslut, beskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen. Utkast av miljökonsekvensbeskrivningen utgör stöd i slutförandet av planförslaget.

Underlag för beslut som fattas i andra planeringsskeden eller prövningar överläts till dessa. Hit hör exempelvis frågor om framtida genomförande. Däremot kommer medskick till kommande planeringsskeden göras där det är påkallat.

## 2.4 Mål-ledd bedömning

Miljöbedömningen är, som tidigare miljöbedömningar, mål-ledd. Det innebär att inte endast beskriva planförslagets effekter, utan att också beskriva i vilken utsträckning planförslaget bidrar eller motverkar möjlighet till måluppfyllelse av relevanta mål. Utgångspunkten för den mål-ledda bedömningen är politiskt beslutade samhällsmål såsom transportpolitiska mål och miljömål eller på annat sätt uttryckta ambitioner inom miljö- och hållbarhetsområdet. Eftersom dessa vanligtvis är generella vad gäller koppling till eller beting för transportsystemet är målen operationaliserade till det svenska transportsystemet och den statliga transportinfrastrukturen. Trafikverksinterna mål och riktlinjer, såsom riktlinje landskap<sup>2</sup>, kan utgöra stöd i operationaliseringen av mål. Eftersom uttryckta mål och ambitioner ofta avser transportsystemet beskrivs hur planförslaget påverkar utvecklingen i transportsystemet i relation till dessa.

---

<sup>2</sup><https://bransch.trafikverket.se/contentassets/7716aab03f0c427da48a85803038d995/riktlinje-landskap.pdf>

## 3 Alternativ

I miljöbalken (6 kap. 11 § p .2) föreskrivs att MKB ska innehålla en identifiering, beskrivning och bedömning av rimliga alternativ med hänsyn till planens syfte och geografiska räckvidd. I denna planering och miljöbedömning formas alternativ inom ramen för framtagandet av planen snarare än alternativa planförslaget, se avsnitt 3.2.

Effekter av planförslaget och formade alternativ jämförs med ett jämförelsealternativ, se avsnitt 3.1 om jämförelsealternativ.

Utvecklingen i transportsystemet beror i stor utsträckning på sådant som ligger utanför nationell plan, såsom samhällsutveckling, teknik och beslutade styrmedel. Sådana förutsättningar och antaganden ligger utanför planens rådighet och därmed utanför vad miljöbedömningen kan påverka. Grunden för miljöbedömningen är de antaganden som ligger till grund för Trafikverkets basprognos, vilka är desamma för de alternativ som beskrivs. Dock kan känslighetsanalyser genomföras för att illustrera innebörd av andra antaganden, se 3.3

### Faktaruta 2. Information om Trafikverkets basprognos

---

Trafikverkets basprognos

<https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Samhallsekonomska-analys-och-trafikanalys/trafikprognoser-och-trafikanalyser/Kort-om-trafikprognoser/>

---

### 3.1 Jämförelsealternativ

Miljökonsekvensbeskrivningen ska innehålla uppgifter om miljöförhållandena och miljöns sannolika utveckling om planen inte genomförs (6 kap. § 11 p. 3a MB). I denna miljöbedömning används benämningen jämförelsealternativ för att beskriva detta. Andra förekommande benämningar är i miljöbedömningssammanhang även nollalternativ och framskrivet nuläge. Skälet till att använda benämningen jämförelsealternativ är att det är samma benämning som används i övriga analyser i Trafikverkets planarbete.

Utformningen av miljöbedömningens jämförelsealternativ följer hur det utformas i andra analyser i planarbetet, till exempel underlag i form av samhällsekonomska analyser och den samlade effektbedömning som görs av planförslaget. Syftet är att göra analyserna jämförbara.

Detta jämförelsealternativ är dock inte utformat för att beskriva den mest sannolika utvecklingen om planen inte fastställs och sedan genomförs (så som är brukligt i miljöbedömningar). Istället är detta ett alternativ, som baseras på de

förutsättningar som antas gälla om de utvärderade åtgärderna inte genomförs, utformat för att möjliggöra analys av de åtgärder som ingår i planförslaget inom ramen för rådighet. Trafikverket har definierat antaganden om dels vilka delar av gällande plan som genomförs även om planen inte fastställs, se nedan faktaruta, dels antaganden om socioekonomiska förhållanden, markanvändning, beslutad och aviserad politik och övriga parametrar (i enlighet med gällande basprognos).

### **Faktaruta 3. Antaganden om planens åtgärder i jämförelsealternativet**

---

#### **Namngivna investeringar (investeringar > 150 mkr)**

Namngivna investeringar som är pågående eller har ett byggstartsbeslut 1 januari 2025.

#### **Trimnings- och miljöåtgärder (investeringar < 150 mkr)**

Trimnings- och miljöåtgärder som ingår i verksamhetsplanen för 2025-2027.

#### **Vidmakthållande av väg och järnväg**

Vidmakthållande genomförs på nivå enligt gällande plan, och sedan med samma årliga nivå även efter 2033

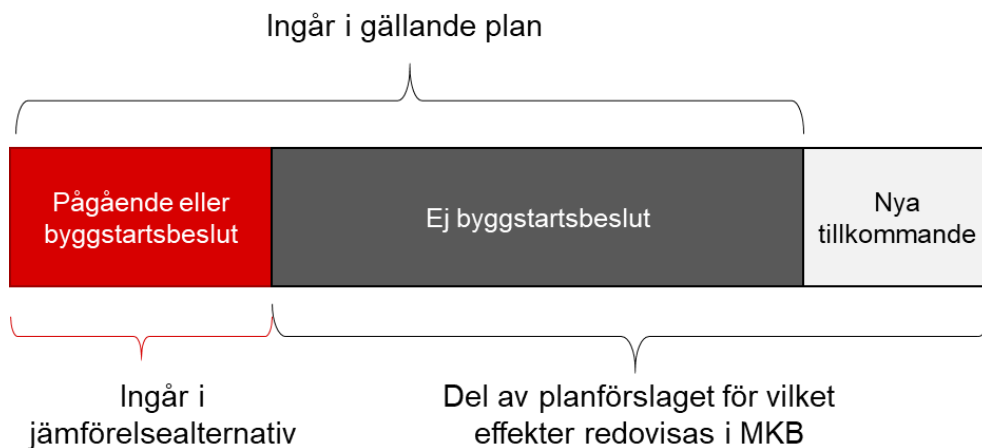
---

Det bör påpekas att jämförelsealternativet inte är identiskt med gällande plan. Jämförelsealternativet är inte heller en alternativ användning av medel till åtgärder i infrastrukturen, eftersom det motsvarar en betydlig mindre ekonomisk ram (endast delar av gällande plan ingår). Värdet med jämförelsealternativet är att det utgör grund för analyser som är beslutsrelevanta. Jämförelsealternativet är utformat för att spegla rådigheten i planeringen, det vill säga vilka delar av planen som potentiellt kan revideras. Det innebär att miljökonsekvensbeskrivningen inte redovisar effekter av planförslaget som helhet, utan endast av de delar av planförslaget som skiljer sig jämfört med jämförelsealternativet.

Ett exempel på detta är att namngivna investeringar som är pågående eller har byggstartsbeslut ingår i jämförelsealternativet, medan namngivna investeringar i gällande plan som inte har byggstartsbeslut inte ingår i jämförelsealternativet eftersom de (i enlighet med infrastrukturpropositionen) skulle kunna bli föremål för omprövning. Det är således endast effekter av namngivna investeringar som inte är byggstartsbeslutade som redovisas. Detta illustreras i figur 2.

Valt tillvägagångssätt (att beskriva effekter av det som skiljer planförslaget från jämförelsealternativet) skiljer sig från vad som är vanligt förekommande i miljöbedömningar där jämförelsealternativet beskrivs relativt nuläge, sedan alternativ mot nuläge för att sist jämföra samtliga alternativ med varandra. Detta tillvägagångssätt motiveras av förutsättningarna för denna planering, som till stor del är en revidering av gällande plan, och vilka beslut som kan tas i detta planeringsskede.

**Figur 1. Illustration av planförslag och jämförelsealternativ i namngivna investeringar**



*Figur 2. Illustration av vilka delar av planförslagets namngivna investeringar som ingår i jämförelsealternativ och vilka delar för vilka effekter beskrivs.*

### 3.2 Alternativ som övervägs i planeringen

Alternativ formas vid identifierade vägval och beslut som uppkommer längs planeringsprocessen. Effekter av alternativen beskrivs och bedöms som underlag till planeringen. Det valda alternativet motiveras och det beskrivs om och på vilket sätt miljöaspekter har haft inverkan. Alternativen som beskrivs och bedöms är därmed inte alternativa kompletta planförslag utan alternativ inom ramen för planförslaget. Trafikverket bedömer att för denna typ av planering och förutsättningar lämpar det sig bättre att forma alternativ inom ramen för planförslaget.

Inriktningen är att alternativgenerering sker som en integrerad del av planframtagandet genom att identifiera viktiga vägval i planarbetet, och för dessa ställa upp alternativ, se 2.2 Tänkbara vägval och beslut av betydelse. Exempel på sådana tänkbara alternativ är olika fördelning av åtgärdsramar eller prioriteringar inom de olika anslagen.

### 3.3 Alternativ inom ramen för miljöbedömningen

Utöver alternativ som övervägs i framtagandet av planförslaget kan miljöbedömningen komma att identifiera, beskriva och bedöma alternativ som inte övervägs. Syftet är att synliggöra alternativa lösningar eller visa på vad som skulle kunna uppnås, som ett underlag i fortsatt beredning och fastställelse av planen.

Sådana kan vara alternativ med högre miljöambitioner eller andra avvägningar, som av olika skäl inte övervägs i planeringen. Alternativ inom ramen för

miljöbedömningen kan också utformas och redovisas som känslighetsanalyser. Vilka känslighetsanalyser som kommer genomföras är i nuvarande avgränsningsskede inte bestämt. Ambitionen är att åtminstone göra två känslighetsanalyser. Den ena kan avse planförslagets robusthet för nolltillväxt av vägtrafik, det vill säga om vägtrafiken inte ökar enligt basprognosen, till exempel genom att redovisa hur den samhällsekonomiska lönsamheten ändras för väginvesteringar. Den andra känslighetsanalysen kan avse hur trafikens klimatpåverkan skulle förändras om namngivna väginvesteringar i gällande plan inte genomförs.

# 4 Avgränsningar

## 4.1 Avgränsningar i rum

Miljöbedömningen avser generellt miljöpåverkan och effekter inom Sveriges gränser. Den geografiska avgränsningen varierar mellan de olika aspekterna. Se bilaga Bedömningsgrunder för aspekter.

### 4.1.1 Miljöpåverkan i andra länder

Enligt Esbokonventionen och 6 kap. § 13 miljöbalken ska samråd ske med de grannländer där planen bedöms ha en betydande miljöpåverkan. Trafikverket har gjort en preliminär bedömning att planen inte kan antas medföra betydande miljöpåverkan i andra länder. Bedömningen baseras på analys av åtgärder i gällande plan vilka bedöms ha försumbar påverkan på transporter i andra länder, och därmed en försumbar positiv eller negativ miljöpåverkan. Utifrån regeringens kommande uppdrag till Trafikverket kommer Trafikverket i samråd med Naturvårdsverket ta ställning till om ett eventuellt samråd.

## 4.2 Avgränsning i tid

Miljökonsekvensbeskrivningen använder generellt 2045 som jämförelseår. Det främsta motivet är att andra effektbedömningar använder 2045 som prognosår, med anledning av att Trafikverkets gällande basprognoser<sup>3</sup> har 2045 som huvudsakligt prognosår. Kompletterande kortare eller längre tidsperspektiv kan bli aktuellt, t.ex. med anledning att miljöpåverkan förändras väsentligt över tid eller årtal för relevanta mål.

## 4.3 Avgränsning i sak

Avgränsning i sak innebär en avgränsning av de miljöområden för vilka betydande miljöeffekter bedöms kunna uppstå. Dessa områden kallas ofta för aspekter, vilka listas i miljöbalken 6 kap. 2 §, Trafikverkets avgränsning av aspekter redovisas i 4.3.1 och i bilaga Bedömningsgrunder för aspekter.

Avgränsningen anpassas utifrån Trafikverkets inriktning att miljöbedömningen ska fokusera på att integrera miljöaspekter i vägval och beslut under framtagandet av planförslaget. Avgränsningen utgår också från miljöbalkens 6 kap. 12 § om att miljökonsekvensbeskrivningens omfattning och detaljeringsgrad ska vara rimlig med hänsyn till planens innehåll och detaljeringsgrad, skede i planeringsprocessen

---

<sup>3</sup> <https://bransch.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Samhallsekonomisk-analys-och-trafikanalys/trafikprognoser-och-trafikanalyser/Kort-om-trafikprognoser/>



samt att vissa frågor kan bedömas bättre i senare planeringsskeden eller i samband med andra planer.

Avgränsning i sak kan skilja sig mellan olika delar av planförslaget då olika åtgärder ger olika effekter samt kan ligga i olika beslutsskeden med olika kunskapsunderlag. Avgränsningen i sak kan således variera vid bedömning av alternativ i de olika vägval och beslut som sker. Avgränsning i sak (4.3.1 och bilaga) är alltså en ram-avgränsning som kan komma att göras snävare utifrån för vilka miljöområden som betydande effekter kan uppstå och som kan bedömas vid det specifika vägvalet eller beslutet.

### **4.3.1 Aspekter och bedömningsgrunder**

Miljöaspekterna har olika dimensioner och det finns överlapp. Miljöaspekterna är i några fall uppdelade i delaspekter. Anledningen till detta är att vissa aspekter, när de tillämpas på transportsystemet, rymmer skilda delar vilka tjänar på att lyftas fram var för sig i bedömningen. De har anpassats för den aktuella tillämpningen, det vill säga det svenska transportsystemet och i synnerhet för tillämpning i miljöbedömning av nationell plan, genom att definieras, preciseras och avgränsas ytterligare med utgångspunkt ur lagstiftning, samhällsmål och andra samhällliga policys som kopplar såväl till transportsystemet som miljö- och hållbarhetsområdet. Aspekternas definition, avgränsning och precisering är dokumenterad i bilaga Bedömningsgrunder för aspekter.

Bedömningsgrunderna syftar bland annat till att:

- Utgöra avgränsning av miljöaspekterna (6 kap. § 2 MB) som är relevant för Nationell plan för transportsystemet 2026-2037.
- Redovisa systematik och på så sätt ge transparens i hur planens miljöpåverkan bedöms.
- Utgöra ett stöd för de sakområdesexperter som genomför miljöbedömningen.
- Bedömningsgrunderna utgör således också en metodbeskrivning. Bedömningsgrunderna i sin helhet redovisas i anslutning till miljökonsekvensbeskrivningen.

Trafikverket tog 2012<sup>4</sup> fram bedömningsgrunder för miljöaspekter i miljöbedömning av nationell plan, vilka vidareutvecklades 2017<sup>5</sup> och 2020<sup>6</sup>.

Trafikverket bedömer att bedömningsgrunderna från 2020 i stort fortfarande utgör en relevant precisering av aspekterna för ändamålet samt en relevant grund för bedömning. Jämfört med tidigare version av bedömningsgrunder, som användes i miljökonsekvensbeskrivningen av förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033<sup>5</sup>, avgränsas några aspekter helt eller delvis bort:

1. trafiksäkerhet avgränsas bort, vilket tidigare var en del av människors hälsa.
2. befolkning är inte som tidigare en egen aspekt som handlade om fördelning av tillgänglighet i olika grupper. Befolkning (6 kap. 2 § p.1 miljöbalken) hanteras istället genom att där så är möjligt beskriva hur hälsopåverkan fördelas mellan olika grupper samt att effekter för det samiska folket belyses tillsammans med effekter för rennäring.
3. Effekter för skogsbruket som del av aspekten Mark – areella näringar avgränsas bort.

För de två övre förändringarna är skälet en striktare tolkning av 6 kap. 2 § miljöbalken. För skogsbruket är skälet att planens inverkan på förutsättningarna för skogsbruket är försumbar.

Trafikverket bedömer att den något snävare avgränsningen jämfört med tidigare, innebär att miljökonsekvensbeskrivningen får en omfattning och detaljeringsgrad som är bättre anpassad till planens detaljeringsgrad, planens beslutsnivå och kunskapsunderlag.

Bedömningsgrunderna kan komma att justeras ytterligare under miljöbedömningen, bland annat som en följd av samrådssynpunkter.

### **4.3.2 Fokusområden**

Syftet med fokusområden är att ytterligare anpassa miljökonsekvensbeskrivningens omfattning och detaljeringsgrad till planens innehåll, beslutsnivå och kunskapsunderlag. Syftet är också att fokusera på de miljöfrågor som är mest relevanta. Trafikverket bedömer att fokusområden ger en översiktlighet som är lämplig för ett ökat genomslag i planeringsprocessen och i beslutsfattande. Det blir

---

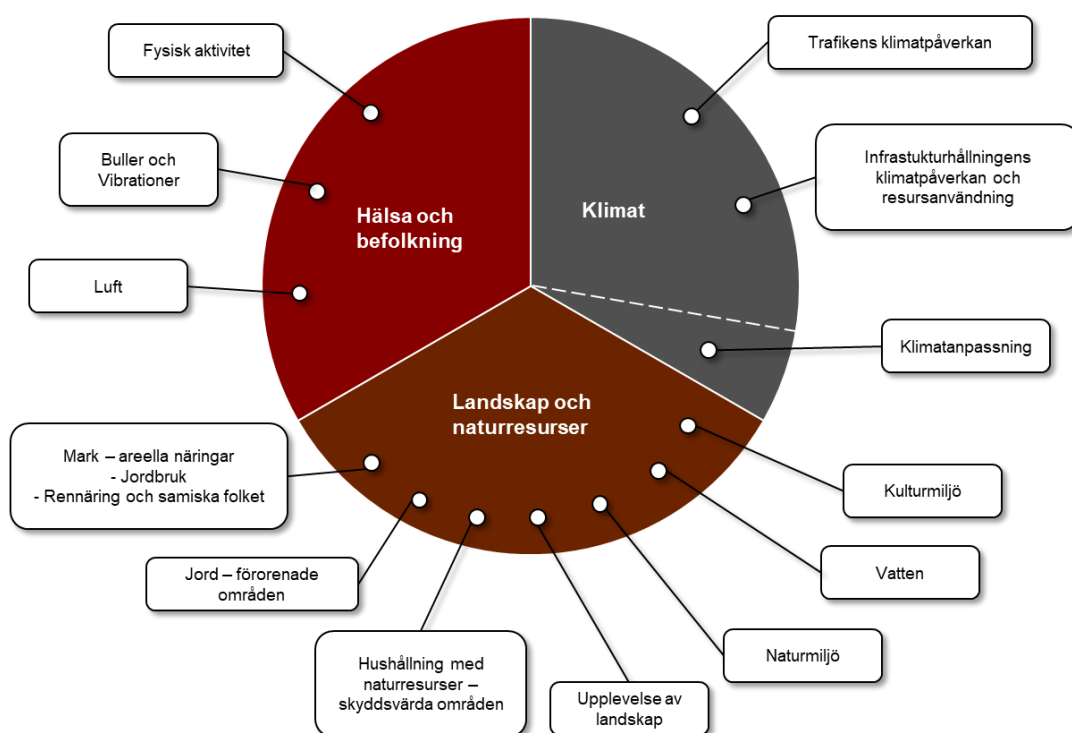
<sup>4</sup> Trafikverket 2011:134 Metod för miljöbedömning av planer och program inom transportsystemet

<sup>5</sup> TRV 2017:32405 Miljökonsekvensbeskrivning av förslag till Nationell plan för transportsystemet 2018-2029, Bilaga 2

<sup>6</sup> Trafikverket 2021:227 Miljökonsekvensbeskrivning av förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033, Bilaga 6

också ett lämpligare format för de intressenter och allmänhet som är mindre bevandrade i lagstiftning och praktik inom miljöbedömning. Fokusområden är också ett sätt att hantera inbördes förhållande och kumulation mellan aspekterna.

Fokusområden är valda utifrån de miljöområden som kan anses vara mest relevanta att beskriva i miljökonsekvensbeskrivningen för den aktuella tillämpningen. Förenklat är fokusområdena en aggregering av aspekter, såsom illustreras i figur 3. Indelningen i fokusområden är såklart förenklad och i praktiken finns överlapp mellan fokusområden och exempel där en enskild aspekt kan sägas höra till fler än ett fokusområde.



Figur 3. Överblick av aspekter sorterade i fokusområden

Jämfört med tidigare miljökonsekvensbeskrivning har aspekter rörande landskap och hushållning av resurser aggregerats i samma fokusområde benämnt Landskap och naturresurser. Hushållning av material och energi i genomförande av infrastrukturåtgärder är dock inkluderat i fokusområdet Klimat. Detta för att bättre hantera inbördes förhållande mellan aspekterna inom dessa områden.

#### Fokusområde Klimat

Klimatpåverkan är den enskilda miljöfråga som av många anses vara den mest relevant vad gäller transportsystemet och nationell plan. Därför är klimat ett fokusområde.

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. Åtgärder i den statliga transportinfrastrukturen innebär, direkt och indirekt, användning av energi och material. Användning av resurser för åtgärder i infrastrukturen har därför inkluderats här, även denna resursanvändning har effekter också för andra miljöaspekter.

Klimatanpassning har sorterats in under fokusområde klimat. Klimatanpassning handlar om infrastrukturens robusthet och sårbarhet för effekter av förändrat klimat, och om risk för klimatrelaterade olyckor och händelser som kan leda till effekter för miljö, människors hälsa. Klimatanpassning är således en aspekt som av den anledningen också kan sägas höra hemma under de andra två fokusområdena.

### **Faktaruta 3. Aspekter med preciseringar i fokusområde Klimat och resurshushållning**

---

#### Trafikens klimatpåverkan

- Klimatpåverkan från förändrad trafik till följd av planens åtgärder

#### Infrastrukturens klimatpåverkan och resurshushållning

- Klimatpåverkan från byggande, drift och underhåll av väg- och järnvägsinfrastruktur, inklusive färjedrift.
- Resursanvändning inklusive maskhantering och energi samt de ur klimatperspektiv viktigaste materialen

#### Klimatanpassning

- Hur planens åtgärder förändrar transportinfrastrukturens robusthet och sårbarhet för effekter av klimatförändringar
  - Hur planens åtgärder förändrar risken för klimatrelaterade olyckor och händelser som kan leda till effekter för miljö, människors hälsa, egendom samt transportinfrastruktur
- 

#### *Fokusområde Landskap och naturresurser*

Såväl transportinfrastrukturen och 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 som är av värde för andra intressen och näringar. Åtgärder i planförslaget, och därmed fördelning av medel, har stor betydelse.

## Faktaruta 5. Aspekter med preciseringar i fokusområde Landskap och naturresurser

---

### Naturmiljö

- Infrastrukturens barriäreffekter och mortalitet (säkra passager för djur).
- Artrika infrastrukturmiljöer (konnektivitet, livsmiljöer: sköta, utveckla och tillföra).
- Intrång och störning (motverka, kompensera).
- Invasiva arter (begränsa och bekämpa).

### Kulturmiljö

- Skyddade kulturmiljöer
- Fornlämningar och övriga kulturhistoriska lämningar
- Kulturhistoriskt värdefull bebyggelse
- Upplevelser av landskap
- Infrastrukturens kulturmiljöer

### Upplevelser av landskap

- Landskapets skala, struktur och visuella karaktär.

### Vatten

- Dricksvattenförsörjning
- Ekologiska värden
- Flöden och nivåer
- Avsnörda vattenområden

### Mark – areella näringar

- Jordbrukets produktionsförmåga – genom ianspråktagande av eller påverkan på mark
- Förutsättningar för renskötsel och samisk kultur - mortalitet av ren, barriäreffekter och fragmentering av renbetesområden, samt andelen ianspråktagen yta av områden för renskötsel.

### Hushållning av naturresurser – skyddsvärda områden

- Ianspråktagande av eller påverkan på områden utpekade med stöd av 7 kap. miljöbalken eller riksintressen enligt 3 eller 4 kap. miljöbalken

### Jord - Förorenade områden

- Risk för skada eller olägenhet för människors hälsa eller miljö från förorenade områden.
- 

### *Fokusområde Hälsa och befolkning*

Transportsystemet har betydelse för människors hälsa, och 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. (Befolkning kan även avser olika grupper. För denna plan är samer och samisk kultur relevant, men har av praktiska skäl hänförs till fokusområde landskap och naturresurser och aspekten rennäring.

## Faktaruta 4. Aspekter med preciseringar i fokusområde Hälsa och befolkning

---

### Luftkvalitet

- Emissioner av luftföroreningar, halter av luftföroreningar i utomhusluft samt exponeringsbedömning (för människor) av luftföroreningar.

### Buller och vibrationer

- Emissioner av trafikbuller från väg- och järnvägstrafik samt exponering av trafikbuller och vibrationer från väg- och järnvägstrafik

### Fysisk aktivitet / aktiva transporter

- Fysisk aktivitet, vilket innebär rörelse genom cykel och gång (aktiva transporter)
- 

### 4.3.3 Kumulativa och sekundära effekter

Kumulativa effekter mellan olika miljöaspekter beskrivs i miljökonsekvensbeskrivningen där det bedöms som relevant. Genom fokusområden underlättas hantering av inbördes förhållande och kumulation mellan aspekterna.

Ambitionen är att samverkande effekter mellan planförslagets olika åtgärder fångas i den utsträckning användbar kunskap finns i åtgärdernas planeringsskede.

När det gäller hur olika typer av effekter samverkar med effekter från andra planer eller verksamheter utgör dock planförslaget i många fall ett för övergripande underlag för att göra dessa bedömningar. Om effekter uppstår och hur stora de blir beror många gånger på beslut som inte är en del av planrevideringen, utan på beslut i senare planeringsskeden där specifika åtgärder planeras mer detaljerat eller där verksamheten prioriteras och planeras ytterligare. Följaktligen hanteras samverkan med åtgärder i andra planer, som regionala transportplaner och kommunala planer, som regel inte.

Sekundära effekter hanteras i den utsträckning som underlaget medger. Den mest relevanta sekundära effekten är genererad trafik av planens åtgärder, vilket hanteras genom särskild analys. Andra sekundära effekter som miljöpåverkan vid t.ex. bebyggelse och exploatering, som kan uppstå till följd av att planens åtgärder ändrar förutsättningar, hanteras inte. Detta eftersom planförslagets innehåll oftast är ett för övergripande underlag för att göra bedömningar om lokala sekundära effekter.

Trafikverket, 781 89 Borlänge. Besöksadress: Röda vägen 1

Telefon: 0771-921 921, Texttelefon: 010-123 50 00

**[trafikverket.se](http://trafikverket.se)**