



Protokoll 6/2026

fört vid Miljö- och hälsoskyddsnämndens sammanträde
tisdagen den 9 juni 2026 kl. 17:00-17:10, Gamla biblioteket,
Tekniska nämndhuset

Ledamöter

Åsa Lindhagen (MP) Ordförande
Elin Hjelmestam (L) Vice ordförande
Felicia Schartner Giertha (S)
Fredrik Pettersson (S)
Bjarne Snis Sigtryggsson (S)
Celal Altun (S)
Frida Nehrfors Hultén (V)
Leo Müller (V)
Torbjörn Erbe (M)
Anders Edin (SD)
Ashna Ibrahim (C)
Torbjörn Ebérus (M) ersätter Fritz Lennaárd (M)
Ergün Erdal (M) ersätter Elin Böhlin (M)

Ersättare

Carl Houston (S)
Amrit Preet Kaur (S)
Jonas Santesson (V)
Josefine Axelsson (M)
Gabriel Kroon (SD)
Maja Boström (C)

Övriga närvarande

Lykke Ask Nämndsekreterare
Anna Hadenius Förvaltningschef
Monika Gerdhem Avdelningschef
Daniel Persson Avdelningschef
Björn Söderlund Utvecklingschef
Emily Tjäder Avdelningschef
Malin Tappefur Avdelningschef
Malin Frisk Borgarrådssekreterare
Andreas Eriksson Borgarrådssekreterare

Justerare

Åsa Lindhagen, Elin Hjelmestam

Datum för justering

2026-06-17

Paragraf

§11

Sekreterare

Lykke Ask



**Stockholms
stad**

Miljö- och hälsoskyddsnämnden

Protokoll nr 6/2026

2026-06-09

§ 11**Åtgärdsplan godstrafik****Ecos dnr 2025-14044**

MF 2026/89

Beslut

Miljö- och hälsoskyddsnämnden beslutar enligt miljöförvaltningens förslag:

1. Miljö- och hälsoskyddsnämnden godkänner åtgärdsplan godstrafik.

Reservation

Vice ordföranden Elin Hjelmestam (L) reserverar sig mot beslutet med hänvisning till sitt förslag om återremiss.

Nämndens behandling av ärendet**Framlagda förslag till beslut**

1. Ordföranden Åsa Lindhagen (MP), Felicia Schartner Gierdda m.fl. (S), Frida Nehrfors Hultén m.fl. (V), Torbjörn Erbe m.fl. (M), Anders Edin (SD) och Ashna Ibrahim (C) föreslår (se beslutet).
2. Vice ordföranden Elin Hjelmestam (L) föreslår att nämnden beslutar enligt följande:
 - 1 Att delvis bifalla förslaget till beslut.
 - 2 Att återremittera åtgärdsplanen med revideringar i enlighet med vad som anförs.
 - 3 Att därutöver anföra följande:

Liberalerna ser att planen i stor utsträckning fokuserar på styrning, reglering och begränsningar av godstrafik genom exempelvis geofencing, förändrad lagstiftning för fordonsval samt borttagande av lastplatser. Samtidigt saknas en motsvarande tyngdpunkt på framkomlighet, leveranssäkerhet och de praktiska villkor som handel, service och småföretag är beroende av. För oss är godstrafiken inte ett problem i sig utan en grundläggande förutsättning för att staden ska fungera.

Förslaget om att undersöka borttagande av lastplatser på gatumark väcker särskilda farhågor. Vi vet att redan i dag

upplever många hantverkare, bud och servicefordon stora svårigheter att hitta angoringsmöjligheter. Ytterligare minskning av lastzoner riskerar att leda till ökad dubbelparkering, sämre framkomlighet och försämrade villkor för cityhandel och lokala verksamheter.

Planens ambitioner kring tysta transporter nattetid samt användning av geofencing och andra styrmedel kan få betydande konsekvenser för företag. Det gäller både ökade kostnader, ökad administrativ komplexitet och osäkerhet kring vad som faktiskt kommer att krävas. Innan nya styrmedel införs bör tydliga och fördjupade konsekvensanalyser genomföras med särskilt fokus på små och medelstora företag.

Vi noterar också att planens ekonomiska underlag är otillräckligt utvecklat. Det anges att det i dagsläget inte är möjligt att göra en exakt kostnadsuppskattning, samtidigt som ett stort antal åtgärder föreslås. Detta innebär en otydlighet kring finansiering, prioriteringar och samlade konsekvenser för näringslivet.

Vidare finns en stark betoning på att flytta gods från väg till sjö och järnväg. Även om en sådan utveckling är önskvärd saknas en tillräcklig analys av kapacitet, kostnader och praktisk genomförbarhet. Det finns en risk att vägtransporternas avgörande roll för stadens logistik underskattas och att planens målsättningar inte fullt ut är realistiska.

Vi uppfattar att planen hög grad präglas av ett perspektiv där godstrafik främst ses som något som bör begränsas. Liberalerna menar att ett sådant synsätt inte speglar transporternas centrala roll för handel, service och stadens funktion i stort. Därför behöver planen kompletteras med tydligare fokus på framkomlighet, näringslivets villkor och leveranssäkerhet. Styrning av transporter måste ske med större försiktighet, teknikneutralitet och i nära dialog med näringslivet. Kostnader och konsekvenser behöver klargöras innan nya åtgärder genomförs.

Beslutsgång i delen om återremiss

Ordföranden Åsa Lindhagen (MP) ställer förslaget att återremittera ärendet mot att avgöra ärendet vid dagens sammanträde och finner att nämnden beslutar att avgöra ärendet vid dagens sammanträde.

Beslutsgång

Ordföranden Åsa Lindhagen (MP) finner därefter att nämnden beslutar enligt förvaltningens förslag som stöds av ordföranden Åsa

Lindhagen (MP), Felicia Schartner Giertta m.fl. (S), Frida Nehrfor Hultén m.fl. (V), Torbjörn Erbe m.fl. (M), Anders Edin (SD) och Ashna Ibrahim (C).

Särskilt uttalande

Torbjörn Erbe m.fl. (M) lämnar särskilt uttalande enligt följande:

Norviks hamn är en av Stockholmsregionens största infrastruktursatsningar på godstransporter under senare år. Den byggdes med löftet att skapa effektivare, modernare och mer miljömässigt hållbara godstransporter till och från Mälardalen. Det är därför otillfredsställande att hamnens fulla potential ännu inte verkar ha realiserats, särskilt vad gäller containertrafik och vidaretransport på järnväg.

Stockholm Norvik har en angiven containerkapacitet om cirka 500 000 TEU per år och är byggd med järnvägsanslutning. Samtidigt visar tillgänglig offentlig statistik att containerflödena i Stockholms hamnsystem ligger långt under denna nivå. Stockholms Hamnar har också själva beskrivit att containertrafiken inte nått de nivåer som förutspåddes. Det innebär att en betydande del av den kapacitet som redan är byggd inte används fullt ut.

Detta är inte bara en fråga om hamnekonomi. Det är en miljö- och klimatfråga.

Om mer gods kan styras via Norvik och därefter vidare med järnväg in i Mälardalen minskar behovet av långväga lastbilstransporter. Det skulle kunna minska klimatutsläpp, trängsel, buller, partiklar och vägslitage i Stockholmsregionen och längs viktiga transportstråk i Mälardalen. Järnvägstransporter har i svensk kontext mycket låg klimatpåverkan per transporterat ton jämfört med vägtransporter. Att då ha en modern hamn med järnvägsanslutning utan att järnvägens potential används fullt ut är ett strategiskt misslyckande.

Vi menar därför att Stockholm behöver gå från att betrakta Norvik som en färdig hamninvestering till att följa upp Norvik som en klimat- och kapacitetsinvestering för hela regionen.

Det räcker inte att Stockholm har byggt en modern hamn. Den måste också användas på ett sätt som ger den miljönytta som motiverade investeringen.

Vi anser därför att Miljö- och hälsoskyddsnämnden bör verka för att stadens arbete med godstransporter, klimat och

luftkvalitet tydligare inkluderar Norviks faktiska kapacitetsutnyttjande och den outnyttjade potentialen i järnvägstransporter till och från Mälardalen.

Stockholm bör ha höga ambitioner för klimatsmarta godstransporter. Då måste vi också våga ställa skarpa frågor när redan gjord infrastruktur inte används fullt ut.

Handlingar i ärendet

- MF 2026/89-1 11 2025-14044 Åtgärdsplan godstrafik tjänsteutlåtande

Signerat av

Protokollet har signerats digitalt av följande personer

Namn	Datum
Åsa Lindhagen	2026-06-17
Elin Hjelmestam	2026-06-17