



REGERINGSKANSLIET

Promemoria

2010-01-15

N2009/6374/TE

## Näringsdepartementet

*Transportenheten*

*Magnus Axelsson*

*Thomas Lindh*

*Jeannette Jarmlinger*

*Björn Olsson*

## ***Sammanfattning av***

**Sammanställning av remissyttranden över trafikverkens  
förslag till Nationell plan för transportsystemet 2010-2021**

## Innehåll

Inledande sammanfattning.....	3
1 Planen har i stort sett fokus på resenärers, företags och samhällets behov .....	8
2 Planen anses trafikslagsövergripande – men intermodaliteten bör öka .....	10
3 Funktionsmålet anses gå före hänsynsmålet.....	11
4 Planen tillämpar i huvudsak fyrstegsprincipen – men tillämpningen är otydlig.....	12
5 Planen innehåller rimliga prioriteringar – men storstad går före landsbygd.....	13
6 Sambanden med utrikes planer kan förtydligas .....	14
7 Hänsyn till de regionala planerna kan öka .....	15
8 Medfinansieringen kan öka genom avgifter och mer offensiva ansökningar.....	16
9 Bärighetsanslaget anses behövas för bärighet, inte förstärkning av vägrenar .....	18
10 Tung godstrafik på smala vägar hotar vattentäkter .....	19
11 Kalkylmodellerna ger missvisande bild av objektens lönsamhet .....	21
12 Processen har varit öppen men materialet brister i transparens .....	22

## Inledande sammanfattning

Förslaget till nationell plan för transportsystemet 2010-2021 gick den 19 augusti 2009 ut till 606 remissinstanser varav åtta utländska. 304 yttranden har inkommit varav knappt en tredjedel av yttrandena kom in efter remisstidens slut den 2 november 2009. Bland de som yttrat sig är 21 myndigheter, 21 länsstyrelser, 25 kommun- eller regionförbund, 7 landsting, 140 kommuner, 7 handelskammare, 43 bransch- eller intresseorganisationer, 5 trafikhuvudmän, 12 universitet eller högskolor, 19 övriga företag samt två privatpersoner. Alla remissyttranden finns tillgängliga på webbplatsen [www.regeringen.se/infrastruktur](http://www.regeringen.se/infrastruktur).

I missivet som gick ut till remissinstanserna tillsammans med planförslaget ställdes tio frågor av särskilt intresse att remissinstanserna behandlade:

- *Har förslaget ett tydligt fokus på resenärers, företags och samhällets behov?*
- *Stödjer förslaget en utveckling mot mera trafikslagsövergripande transportlösningar?*
- *Bidrar förslaget till uppfyllelse av de transportpolitiska målen?*
- *Framgår det av förslaget hur den s.k. fyrstegsprincipen tillämpas?*
- *Innehåller förslaget rimliga prioriteringar?*
- *Är grunderna för förslagen till prioriteringar tydliga?*
- *Framgår samband med andra relevanta planer inom Sverige och andra länders planer av förslaget?*
- *Har tillräcklig hänsyn tagits till regionala systemanalyser?*
- *På vilket sätt kan prioriteringar i länsplaner samspela med förslaget?*
- *Finns möjligheter till utökad samfinansiering från länsplaner eller annan medfinansiering för att skapa utrymme att genomföra ytterligare åtgärder?*

Remissammanställningen är huvudsakligen indelad i avsnitt utifrån dessa frågeställningar. Vid sidan av dessa frågeställningar har många synpunkter kunnat grupperas till avsnitt om bärighet, drift och underhåll, miljöaspekter, kalkylmodellerna och deras användning samt kvalitetsaspekter på planen. Dessutom finns ett stort antal övriga synpunkter samlade i ett eget avsnitt. Varje avsnitt inleds med en sammanfattning. Nedan görs utdrag av sammanfattningarna i de olika avsnitten.

### **Planen har i stort sett fokus på resenärers, företags och samhällets behov**

Ett flertal remissinstanser finner i allt väsentligt att förslagen i planen har fokus på resenärers, företags och samhällets behov. Flera instanser anser dock samtidigt att anslagsramen inte räcker för att långsiktigt tillgodose näringslivets och medborgarnas behov. Flera anser också att fokus läggs på storstäderna och att planen inte är likvärdig över hela landet eller beaktar de regionala prioriteringarna inom näringslivet. Andra anser att

planen kan ifrågasättas utifrån aspekterna miljö- och klimat, attraktiva miljöer, omställning till energieffektivitet, jämställdhet och arbetsmiljö.

### **Planen anses trafikslagsövergripande – men intermodaliteten bör öka**

Ett flertal myndigheter, länsstyrelser, kommuner och branschorganisationer finner i allt väsentligt att planen stödjer trafikslagsövergripande transportlösningar. Många remissinstanser bedömer att förslaget stödjer en utveckling i riktning mot trafikslagsövergripande lösningar, men att det intermodala synsättet behöver utvecklas längre än vad planmaterialet redovisar.

### **Funktionsmålet anses gå före hänsynsmålet**

Många remissinstanser finner generellt att förslagen i den nationella planen bidrar till uppfyllelse av de transportpolitiska målen. Många påpekar dock samtidigt att med åtgärderna i den föreslagna planen är det svårt att nå de transportpolitiska målen, framförallt klimat- och miljömålen. Funktionsmålet anses prioriteras över hänsynsmålet.

### **Planen tillämpar i huvudsak fyrstegsprincipen – men tillämpningen är otydlig**

Många remissinstanser anser att det framgår av planförslaget att fyrstegsprincipen har tillämpats. Flera anser att fyrstegsprincipen har tillämpats, men att det är otydligt hur. Flera menar att fyrstegsprincipen har tillämpats på ett bristfälligt eller otillräckligt sätt.

### **Planen innehåller rimliga prioriteringar – men storstad går före landsbygd**

En mängd remissinstanser framför synpunkter på prioriteringarna i förslaget och utgår huvudsakligen från att ett eller flera objekt inom det egna intresseområdet inte finns med eller ligger sent i förslaget till plan. Många bedömer att förslagets prioriteringar i stort är rimliga, men att anslagsramen är otillräcklig i förhållande till behoven och argumenterar för en höjning av ramen med minst 15 procent.

Flera menar att planens prioriteringar i för liten utsträckning bidrar till miljömässig hållbar utveckling och att det transportpolitiska hänsynsmålet om säkerhet, miljö och hälsa bör väga tyngre. Några framhåller cykling utifrån både miljö- och hälsosynpunkt och menar att cykelåtgärder bör prioriteras mer. Ett flertal menar att förslaget i allt för hög grad prioriterar storstadsområdena och ifrågasätter detta. Andra anser det vara utmärkt att storstädernas behov nu lyfts fram.

### **Sambanden med utrikes planer kan förtydligas**

Några remissinstanser anser att planförslaget i högre grad skulle ha visat vilka samband som finns till övrig samhällsplanering. Flera anser att förslaget inte tillräckligt visat vilka hänsyn som tagits till internationell planering; dansk planering och den kommande bron över Fehmarn bält samt gränsöverskridande stråk mot östersjöländerna och mot Norge.

Transportflödena till och från Stockholms hamnar anses inte tillräckligt kartlagda.

### **Hänsyn till de regionala planerna kan öka**

Flera lokala/regionala instanser anser att i huvudsak har tillräcklig hänsyn tagits till de regionala systemanalyserna. Många anser att dock att tillräcklig hänsyn inte har tagits. Ansatsen är ett viktigt steg mot att bättre integrera bebyggelse- och markanvändningsplaneringen, men ökad samordning behövs när det gäller bostadsplaneringen.

### **Medfinansieringen kan öka genom avgifter och mer offensiva ansökningar**

Ett flertal remissinstanser har ingått avtal/avsiktsförklaringar om medfinansiering och ser också möjligheter till ytterligare finansiering. I vissa fall efter prövning eller under förutsättning att särskilda objekt prioriteras.

Flera remissinstanser anser att möjligheterna till medfinansiering kan öka genom mer offensiva ansökningar via EU, INTERREG och Marco Polo, samt genom OPS-lösningar i framförallt storstadsregionerna. Några remissinstanser menar att brukaravgifter bör kunna beaktas i högre utsträckning som en finansieringsmetod. Underhållskostnader och bullersatsningar bör belasta användarna på samma sätt på väg och järnväg. Det svenska regelverket kring vägavgifter anses försvåra möjligheterna till medfinansiering med avgifter.

Flera remissinstanser menar att grundprincipen måste vara att staten har huvudansvaret för att finansiera statlig infrastruktur och att modellen för medfinansiering är tveksam och ojämlik som missgynnar små kommuner till förmån för redan välbeställda landsdelar. Synsättet saknar regionalpolitiska värderingar och objektiviteten och helhetssynen på transportinfrastrukturen kan gå förlorad. Andra remissinstanser menar att det finns oklarheter om medfinansieringens betydelse och formerna för avtal/avsiktsförklaringar som behöver tydliggöras för att inte hämma viljan till medfinansiering. Även roll- och ansvarsfördelningen mellan de statliga, regionala/kommunala och kommersiella aktörerna behöver förtydligas.

### **Bärighetsanslaget anses behövas för bärighet, inte förstärkning av väggenar**

Många remissinstanser i norra Sverige och några i södra Sverige är kritiska mot förslaget att bärighetsanslaget också ska kunna omfatta förstärkning av väggenar i samband med mitträckessepareringar. Man menar att detta innebär en nedprioritering jämfört med tidigare. Bärighetsmedlen är viktiga för skogsnäringen, besöksnäringen och även för möjligheterna till utbyggnad av vindkraften i Norrland.

Några pekar på klimatförändringarnas effekter på behoven av drift och underhåll. Tjälens minskar som bärighetshöjande faktor under vintern. Man menar att Mälardalen redan idag har det klimat som Norrlandslänen bedöms få i framtiden och de sydsvenska vintrarna präglas av flera tjällossningar vilket fördelningsprinciperna inte tar hänsyn till.

Flera remissinstanser är kritiska till förslaget om höjda banavgifter och ERTMS och menar att nyttorna med ERTMS behöver verifieras genom en konsekvensanalys innan utbyggnaden går vidare.

### **Tung godstrafik på smala vägar hotar vattentäkter**

Många yttranden på planen tar fasta på riskerna för förorening av grundvattnet på grund av smala vägar som ligger på åsar eller nära grundvattentäkter och -reserver. Förutom riskerna för förorening av grundvattentäkterna anser remissinstanserna att det råder brist på uppfyllelse av klimatmålen, brist på konkreta åtgärder att minska väg- och järnvägsbuller och pekar på att infrastruktur för alternativa drivmedel inte diskuteras.

Flera remissinstanser tar upp behovet att stimulera resandet med cykel med cykelvägar och möjligheter att kombinera tåg/buss och cykling. Ibland finns dock en målkonflikt mellan ökad trafiksäkerhet på vägar genom mittseparering (2+1 -vägar) kontra tillgänglighet och säkerhet för cyklister och moped/mc. Det anses mycket viktigare att cykelvägen minimerar tidsåtgången för cyklisterna än att den upplevs som inbjudande.

### **Kalkylmodellerna ger missvisande bild av objektens lönsamhet**

Flera remissinstanser framhåller de brister som finns med de kalkylmodellerna som används för att beräkna den samhällsekonomiska lönsamheten hos olika projekt. Det finns effekter och faktorer som kalkylmodellerna inte tar hänsyn till och remissinstanserna menar att modellerna därför ger en missvisande bild av den verkliga lönsamheten hos olika projekt.

Flera remissinstanser menar att samhällsnyttan av godstransporter (export) och turism inte syns. Andra menar att modellerna tar bristande hänsyn till dynamiska effekter, långsiktiga tillväxteffekter, samhälls- och regionalpolitiska faktorer. Några menar att det saknas metoder för att analysera den långsiktiga hållbarheten och att effekterna av att skydda vattentäkter inte syns. Några menar också att det sker en underskattning av trafikarbetets utveckling och därmed av utsläppen. Andra menar att väg- och järnvägsprojekt inte är jämförbara men att denna bristande jämförbarhet inte tas hänsyn till eller kommenteras. Några remissinstanser menar att det finns otillräckliga möjligheter att analysera osäkerhet.

### **Processen har varit öppen men materialet brister i transparens**

Den mera öppna processen genom dialoger nationellt-regionalt kring systemanalysarbetet och åtgärdsplaneringen anses i huvudsak positivt. Flera remissinstanser pekar dock på kvalitetsbrister i det omfattande materialet. Antaganden som ingår i prognoser och omvärldsförutsättningar anges inte och referenser saknas. Motiveringar saknas till varför åtgärder som inte ryms i planen inte har prioriterats. Vissa påståenden om enskilda objekt saknar all grund. Remissmaterialet anses av vissa mycket svårtillgängligt.

## 1 Planen har i stort sett fokus på resenärers, företags och samhällets behov

### Sammanfattning

*Naturvårdsverket, Boverket, Diskrimineringsombudsmannen, Riksantikvarieämbetet, Vinnova, Arbetsmiljöverket, Svalövs kommun, Håbo kommun, Skogsstyrelsen, Länsstyrelsen i Kronoberg, SJ AB och Gröna bilister* anser att planen kan ifrågasättas både inom miljö- och klimatområdets, attraktiva miljöer, omställning till energieffektivitet liksom beträffande jämställdhet och arbetsmiljöaspekterna.

*Skogsstyrelsen, VTI, SIKa, Rikstrafiken, Myndigheten för tillväxtanalys, Länsstyrelsen i Blekinge, Region Blekinge, Länsstyrelsen i Dalarna, Regionförbundet i Örebro, Region Skåne, Regionförbundet Uppsala län, kommunerna Strängnäs, Mariestad, Lidingö, Hedemora, Trelleborg, Eda, Jönköping, Karlstad, Arvika, Länstrafiken i Mälardalen AB, Sveriges åkeriförbund, Svenska Bussbranschens riksförbund, Baltic Link Association, Västsvenska Industri- och Handelskammaren, Mellansvenska handelskammaren, Handelskammaren Mittsverige, Stockholms handelskammare och Intresseföreningen Bergslaget* finner i allt väsentligt att förslagen i planen har fokus på resenärers, företags och samhällets behov.

*Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, Regionförbundet i Kalmar, länsstyrelserna i Kalmar, Östergötland och Jämtland, Region Dalarna, SmåKom, kommunerna Sundsvall, Sollefteå, Kristinehamn, Berg och Malmö stad* anser att fokus läggs på näringslivet i storstäderna och att planen inte avses ske likvärdigt över hela landet eller beakta de regionala prioriteringarna inom näringslivet

*Länsstyrelserna i Värmland, Västerbotten, Skåne och Gotland, Norrbottens läns landsting, Sydöstra Skånes kommuner, Skåne Nordost och kommunerna Perstorp, Ängelholm, Hässleholm, Storfors, Linköping, Oskarshamn, Haparanda, Härjedalen, Hörby, Pajala, Filipstad, Luleå, Köping, Markaryd, Skellefteå, Töreboda, Åre, Tjörn, Västervik, Mölndals stad, Västerås stad, Göteborgs hamn AB, Swedtrain, Svenska Transportarbetareförbundet, Näringslivets transportråd, Sveriges Motorcyklisters Centrala Organisation, Bergslagsdiagonalen, Dalabanans intressenter, Partnerskap Bergslagsbanan, Handelskammaren Mälardalen, Volvo Personvagnar AB och danska Öresundskomiteen,* anser att anslagsramen inte räcker för att långsiktigt tillgodose näringslivets och medborgarnas behov.



**Sammanfattning forts.**

*Kommunförbundet Stockholms län (KSL)* anser att det är allvarligt att både Hamnstrategi- och Kombiterminalsutredningen föreslår att ett antal terminaler och hamnar, enligt förslaget till nationell plan, ”skall prioriteras för statlig medfinansiering till anslutande infrastruktur i åtgärdsplaneringen”. Detta är i strid mot regeringens och riksdagens beslut i den transportpolitiska propositionen, som innebar att man slog fast att nackdelarna med ett utpekande övervägde fördelarna.

## 2 Planen anses trafikslagsövergripande – men intermodaliteten bör öka

### Sammanfattning

*Energimyndigheten, Skogsstyrelsen, Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Rikstrafiken, Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA), Tillväxtverket, Boverket, Länsstyrelserna i Jönköpings, Västra Götalands, Dalarnas, Gävleborgs och Skåne län, Regionförbunden i Blekinge, Gävleborg, Kommunförbundet Norrbotten, Landstinget i Jönköping, kommunerna Mariestad, Gislaved, Hedemora, Ronneby, Upplands-Bro, Västervik, Linköping, Norrköping, Trelleborg, Jönköping, Karlskrona, Karlstad, Kiruna, Västerås stad, Malmö stad, Skånetrafiken, Svenska Bussbranschens riksförbund, Motormännens riksförbund, TransportGruppen och Baltic-Link Association finner i allt väsentligt att planen stödjer trafikslagsövergripande transportlösningar.*

*Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB), Riksantikvarieämbetet, Vinnova, Länsstyrelserna i Värmlands, Blekinge, Kalmar, Södermanlands, Östergötlands, Gotlands och Jämtlands län, Regionförbunden i Kalmar, Örebro, Östergötlands, Skåne och Dalarnas län, Sydöstra Skånes kommuner, Skåne Nordost, SmåKom, kommunerna Storfors, Sollefteå, Oskarshamn, Haparanda, Hörby, Filipstad, Kristinehamn, Luleå, Eksjö, Nässjö och Berg, Sveriges Åkeriföretag, Swedtrain, Svenska Transportarbetareförbundet, Näringslivets transportråd, Skogsindustrierna, Miljöförbundet Jordens Vänner, Kommunikationspolitiska rådet i Norrbotten, Inlandsbanan AB, Branschföreningen Tågoperatörerna, Gröna Bilister, Handelskammaren Mittsverige, Volvo Personvagnar AB, Falun-Borlänge-regionen AB och Jernhusen AB bedömer att förslaget stödjer en utveckling i riktning mot trafikslagsövergripande lösningar, men att det intermodala synsättet behöver utvecklas längre än vad planmaterialet redovisar.*

### 3 Funktionsmålet anses gå före hänsynsmålet

#### Sammanfattning

Många remissinstanser finner generellt att förslagen i den nationella planen bidrar till en uppfyllelse av de transportpolitiska målen. Flera påpekar dock att det är oklart om åtgärderna i planen bidrar till att uppnå de transportpolitiska målen. En majoritet för fram att med åtgärderna i den föreslagna planen är det svårt att nå de transportpolitiska målen. Huvudsakliga skäl som framförs är att;

- de ekonomiska planeringsramarna anses otillräckliga framförallt för att den föreslagna planen ska kunna uppfylla klimat- och miljömål för transportsektorn

Ett antal instanser bland annat *Länsstyrelsen i Jämtlands län* framhåller att när det gäller miljömässig hållbarhet är en överföring av trafik från väg till järnväg angelägen för att begränsa klimatpåverkan.

- storstadsregioner anses prioriteras över regional utveckling

Några regionala företrädare bland annat *Länsstyrelsen i Kalmar län* påpekar att det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet.

- funktionsmålet anses prioriteras över hänsynsmålet

*Boverket och Riksantikvarieämbetet* uppfattar att den nu föreslagna nationella transportplanen i huvudsak är inriktad mot att uppfylla det transportpolitiska funktions målet om tillgänglighet och i liten utsträckning mot hänsyns målet om säkerhet, miljö och hälsa. *Kungliga Tekniska Högskolan (KTH)* betonar att det synes som att den samhälls-ekonomiska kalkylen får bestämma utformning i betydligt större utsträckning än den långsiktiga hållbarheten.

*Gröna bilister* menar att flertalet mål är vart och ett för sig invändningsfria, men vad som händer när olika mål står mot varandra klagas inte, då det inte finns någon egentlig mål hierarki. *LKAB* har svårt att se hur den övergripande målsättningen för transportsystemet styrs och hur denna skall uppnås. Dels är det svårt att följa nedbrytningen och fördelningen av mål bilden över delsystemen, dels svårt att utläsa effekterna av olika förslag inom respektive delsystem och hur dessa aggregerar tillbaka till den övergripande målbilden, anser man.

## 4 Planen tillämpar i huvudsak fyrstegsprincipen – men tillämpningen är otydlig

### Sammanfattning

*Rikstrafiken, Länsstyrelserna i Blekinges, Dalarnas och Gotlands län, Region Blekinge, Region Dalarna, Region Skåne, Mariestads kommun, Leksands kommun, Ronneby kommun, Bergs kommun, SJ AB, Tågoperatörerna, Falun Borlänge-regionen AB m.fl. anser att det framgår av planförslaget att fyrstegsprincipen har tillämpats.*

*Även SIKÅ, Boverket, Riksantikvarieämbetet, Länsstyrelserna i Jämtlands, Jönköpings, Kalmars, Skånes och Östergötlands län, Region Kalmar, Sollefteå kommun, Luleå kommun, Inlandsbanan AB och KTH anser att det framgår att fyrstegsprincipen har tillämpats, men menar att det är otydligt hur principen har tillämpats.*

*Ett antal remissinstanser, bland annat Naturvårdsverket, Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI), Storfors kommun, Filipstads kommun, Svenska Naturskyddsföreningen, Kollektivtrafik Stockholm, Arbetsgruppen Rädåa Grimstaskogen (ARG), Gröna Bilister och Örebro universitet menar att fyrstegsprincipen har tillämpats på ett bristfälligt eller otillräckligt sätt.*

## 5 Planen innehåller rimliga prioriteringar – men storstad går före landsbygd

### Sammanfattning

Synpunkterna utgår huvudsakligen från att ett eller flera objekt inom det egna intresseområdet inte finns med eller ligger sent i förslaget till plan. Ett antal av remissinstanserna, bland annat *Rikstrafiken*, *Skogsstyrelsen*, *Statens Institut för Kommunikations Analys (SIKA)*, *Länsstyrelsen i Skåne län*, *Länsstyrelsen i Västra Götalands län*, *Region Skåne*, *Västra Götalandsregionen*, *Sollentuna kommun*, *Handelskammaren Mittsverige*, *Skånetrafiken* och *Svenska Transportarbetareförbundet*, bedömer att förslagets prioriteringar i stort är rimliga. Några av dessa instanser, tillsammans med t.ex. *Länsstyrelserna i Stockholms län och Jämtlands län*, *kommunerna Mölndal*, *Ovanåker*, *Lindesberg*, *flera skånska kommuner*, *Västerås stad*, *Länstrafiken Mälardalen AB*, *Falun Borlänge-regionen AB*, *Transportgruppen* och *Näringslivets transportråd*, påtalar även att anslagsramen är otillräcklig i förhållande till behoven och argumenterar för en höjning av ramen med minst 15 procent.

*Naturvårdsverket*, *Riksantikvarieämbetet*, *Länsstyrelsen i Dalarnas län*, *Kungliga Tekniska Högskolan (KTH)*, *Järnvägsfrämjandet*, *Svenska Naturskyddsföreningen*, *Miljöförbundet Jordens Vänner med flera* menar att planens prioriteringar i för liten utsträckning bidrar till miljömässig hållbar utveckling. *Riksantikvarieämbetet* framför vidare att prioriteringarna är tydliga på så vis att det transportpolitiska funktionsmålet och regeringens målsättningar om tillväxt och konkurrenskraft i hela landet lyfts fram men anser att hänsynsmålet om säkerhet, miljö och hälsa bör väga tyngre än vad som är fallet i planförslaget. *Boverket*, *Luleå kommun*, *Gröna bilister*, *Cykelfrämjandet*, *Fältbiologerna med flera* framhåller cykling utifrån såväl miljösynpunkt som från hälsosynpunkt och menar att cykelåtgärder bör prioriteras mer.

Ett flertal remissinstanser, t.ex. *Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB)*, *Länsstyrelserna i Värmland*, *Kalmar*, *Dalarna och Västerbotten*, *Region Kalmar*, *Region Västerbotten*, *Region Dalarna*, *Kommunförbundet Norrbotten*, *Landstinget Norrbotten*, *kommunerna Storfors*, *Sollefteå*, *Bräcke*, *Gislaved*, *Sundsvall*, *Oskarshamn*, *Filipstad*, *Kristinehamn*, *Strömsund*, *Berg*, *Kommunikationspolitiska rådet i Norrbotten* och *SmåKom*, menar att förslaget i allt för hög grad prioriterar storstadsområdena och ifrågasätter detta. Andra remissinstanser, till exempel *Stockholms handelskammare*, anser däremot det vara utmärkt att storstädernas behov nu lyfts fram och *Svensk kollektivtrafik* förespråkar ytterligare ökad spårkapacitet i och runt storstadsområden och i pendlingsstråk.

## 6 Sambanden med utrikes planer kan förtydligas

### Sammanfattning

Synpunkterna kan i huvudsak delas upp i tre kategorier:

- koppling till samhällsplanering,
- koppling till internationell transportinfrastrukturplanering,
- koppling till regional och lokal transportinfrastrukturplanering.

*Energimyndigheten, Länsstyrelsen i Jönköpings och Dalarnas län* anser att det nationella planförslaget i högre grad skulle ha visat vilka samband i det nationella planförslaget som finns till övrig samhällsplanering.

Bland andra påpekar *Länsstyrelsen i Östergötland, Regionförbundet i Örebro, Västerås stad* att förslaget till nationell plan inte tydligt visar samband till länsplaner och andra transportinfrastrukturplaner.

Flera remissinstanser har lämnat synpunkter på att förslaget till nationell plan inte i tillräcklig utsträckning visat vilka hänsyn som tagits till internationell planering.

*Region Skåne, Malmö stad*, med flera, påpekar vikten av att Öresundsregionens transportinfrastrukturplanering måste integreras med dansk planering bland annat mot bakgrund av det kommande färdigställandet av Fehmarn-bält bron vilket starkt påverkar även det svenska transportsystemet.

*Region Blekinge, Karlskrona kommun*, med flera, påpekar att det nationella planförslaget inte tydligt har redovisat sambanden mellan de internationella projekt som syftar till att utveckla transporterna gentemot övriga östersjöländer och vilka konsekvenser det har för det svenska transportsystemet.

*Länsstyrelsen i Värmlands och Jämtlands län, Arvika och Eda kommuner*, med flera, påpekar att det nationella förslaget till plan inte i tillräcklig utsträckning prioriterar viktiga gränsöverskridande stråk mot Norge.

*Stockholms Hamn AB och Stockholms Handelskammare* påpekar att transportflödena till och från Stockholms hamnar inte är tillräckligt kartlagda vilket ger en felaktig bild av hamnarnas betydelse för transportsystemet.

## 7 Hänsyn till de regionala planerna kan öka

### Sammanfattning

Flera lokala/regionala remissinstanser anser att i huvudsak har tillräcklig hänsyn tagits till de regionala systemanalyserna (*Länsstyrelserna i Skåne län, Blekinge län och Östergötlands län, Regionförbundet Skåne, Regionförbundet Uppsala län, Landstinget i Jönköpings län, Stockholms läns landsting*).

Många lokala/regionala remissinstanser anser dock att tillräcklig hänsyn inte har tagits (*Länsstyrelserna i Kalmar, Dalarnas, Gävleborg, Värmlands, Jönköpings, Södermanlands, Västmanlands, Jämtlands och Västerbottens län, Regionförbunden i Kalmar, Sörmland, Blekinge, Örebro, Region Dalarna, Västmanlands K&L, Kommunförbundet i Norrbotten, Södertörnssamverkan, Jämtlands läns landsting, Norrbottens läns landsting, Arlandaregionen, Sydöstra Skånes kommuner, kommunerna Storfors, Strömstad, Sollefteå, Olofström, Nykvarn, Karlskrona, Upplands-Bro, Hedemora, Östersund, Oskarshamn, Trelleborg, Kiruna, Avesta, Filipstads, Kristinehamn, Luleå, Svalöv, Berg, Botkyrka, Flens, Gnosjö, Umeå, Haninge, Kungsör och Malmö stad*).

Ansatsen är ett viktigt steg mot att bättre integrera bebyggelse- och markanvändningsplaneringen, men ökad samordning behövs när det gäller bostadsplaneringen (*Boverket, Arlandaregionen*). Kopplingen till de regionala utvecklingsprogrammen och tillväxtprogrammen kan förbättras genom ett starkare regionalt inflytande och en tydligare regional fysisk planering skulle kunna ge bättre utrymme för övergripande avvägningar mellan viktiga värden (*Tillväxtverket, Boverket*).

Bristande samspel mellan länsplan och nationell plan riskerar att trovärdigheten i planeringssystemet går förlorad, enligt *Västerås stad*, och att underlagen inte fördes samman till en nationell systemanalys har påverkat dialogen, stråktänkandet, det trafikslagsövergripande angreppssättet och möjligheterna att på strategisk nivå arbeta med fyrstegsprincipens tidiga steg, enligt *Region Dalarna*.

Flera instanser pekar på att samordningen/samspelet mellan de lokala/regionala planerna och den nationella har försvårats av att remitteringen inte skedde samtidigt (*Arlandaregionen, Sydöstra Skånes kommuner, Upplands-Bro kommun*) och att mindre objekt inte namnges utan hanteras via potter (*Region Västerbotten, Regionförbunden Kalmar och Sörmland*).

## 8 Medfinansieringen kan öka genom avgifter och mer offensiva ansökningar

### Sammanfattning

Ett flertal remissinstanser har ingått avtal/avsiktsförklaringar om medfinansiering och ser också möjligheter till ytterligare finansiering, i vissa fall efter prövning eller under förutsättning att särskilda objekt prioriteras (*Länsstyrelsen i Värmlands län, Länsstyrelsen i Stockholms län, Region Dalarna, Regionförbundet Uppsala län, Västra Götalandsregionen, Mölndals stad; kommunerna Arvika, Linköping, Staffanstorps, Vellinge, Avesta, Eda, Arvika, Gävle, Växjö, Katrineholm, Kommunikationspolitiska rådet i Norrbotten, Dalabanans intressenter*). Andra remissinstanser har svårt att se ytterligare möjligheter till medfinansiering än vad som framgår av planerna (*Länsstyrelserna i Blekinge län, Kalmar län, Gotlands län, Jämtlands län, kommunerna Sollefteå, Kiruna, Luleå, Härjedalen, Kristinehamn och Timrå*).

Flera remissinstanser menar att grundprincipen måste vara att staten har huvudansvaret för att finansiera statlig infrastruktur och att modellen för medfinansiering är tvivelaktig och ojämlig som missgynnar små kommuner till förmån för redan välbeställda landsdelar. Synsättet saknar regionalpolitiska värderingar och objektivitet och helhetssynen på transportinfrastrukturen kan gå förlorad (*Sydöstra Skånes kommuner, Regionförbundet Kalmar, Länsstyrelsen i Kalmar län, Arlandaregionen, Småkom, Jämtlands läns landsting, kommunerna Storfors, Sollefteå, Leksand, Oskarshamn, Järfälla, Filipstad och Kil*).

Andra remissinstanser menar att det finns oklarheter om medfinansieringens betydelse och formerna för avtal/avsiktsförklaringar som behöver tydliggöras för att inte hämma viljan till medfinansiering. Även roll- och ansvarsfördelningen mellan de statliga, regionala/kommunala och kommersiella aktörerna behöver förtydligas. (*Länsstyrelsen i Dalarnas län, Malmö stad, Region Skåne, Svalövs kommun, SKL, Jernhusen AB*).

Flera remissinstanser anser att möjligheterna till medfinansiering kan öka genom mer offensiva ansökningar via EU, INTERREG och Marco Polo, samt genom OPS-lösningar i framförallt storstadsregionerna (*Länsstyrelsen i Kalmar län, Länsstyrelsen i Skåne län, Region Blekinge*).



**Sammanfattning forts.**

Några remissinstanser menar att brukaravgifter bör kunna beaktas i högre utsträckning som en finansieringsmetod (*VTI, Upplands-Bro kommun, Bergs kommun*). Underhållskostnaderna på väg bör på samma sätt som för järnväg belasta användarna menar *Länsstyrelsen i Västra Götalands län. Karlstads kommun* menar att det svenska regelverket kring vägavgifter försvårar möjligheterna till medfinansiering med avgifter i regionen. Bullersatsningar bör till stor del bekostas av de transportslag som åstadkommer bullret menar *Gröna Bilister*.

Andra remissinstanser menar att finansieringen av nya infrastruktur-objekt skall skötas *utan* införande av särskilda avgifter (*Haninge kommun, Sveriges Åkeriföretag*) och att finansiering med brukaravgifter gör att de gjorda investeringarna inte utnyttjas på ett samhälls-ekonomiskt optimalt sätt (*Naturskyddsföreningen, LKAB*)

## 9 Bärighetsanslaget anses behövas för bärighet, inte förstärkning av vägrenar

### Sammanfattning

Många remissinstanser i norra Sverige och några i södra Sverige är kritiska mot förslaget att bärighetsanslaget också ska kunna omfatta förstärkning av vägrenar i samband med mitträckessepareringar (*Länsstyrelserna i Norrbottens län, Västerbottens, Västernorrlands, Jämtlands och Kronobergs län, Region Västerbotten, Region Dalarna, Regionförbundet Södra Småland, Kommunförbundet Norrbotten, Norrbottens läns landsting, kommunerna Berg, Umeå, Åre, Härjedalen, Piteå, Skellefteå och Gotland samt Handelskammaren Mittsverige*). Man menar att detta innebär en nedprioritering jämfört med tidigare. Bärighetsmedlen är viktiga för skogsnäringen, besöksnäringen och även för möjligheterna till utbyggnad av vindkraften i Norrland.

*Myndigheten för samhällsskydd och beredskap* och *Skogsstyrelsen* pekar på klimatförändringarnas effekter på behoven av drift och underhåll. Tjälens minskar som bärighetshöjande faktor under vintern. *Regionförbundet Örebro* menar att Mälardalen redan idag har det klimat som Norrlands-länen bedöms få i framtiden. *Regionförbundet Södra Småland* hänvisar också till klimateffekterna och menar att de sydsvenska vintrarna präglas av flera tjällossningar vilket fördelningsprinciperna inte tar hänsyn till. *SmåKom* menar att Vägverkets hastighetssänkningar i verkligheten beror på vägnas bristande kvalitet, snarare än trafiksäkerhet.

Flera remissinstanser är kritiska till förslaget om höjda banavgifter och ERTMS och menar att nyttorna med ERTMS behöver verifieras genom en konsekvensanalys innan utbyggnaden går vidare (*Branschföreningen Tågoperatörerna, SJ AB, Sveriges Kommuner och Landsting, Stockholms Hamn AB, Transportgruppen, Länsstyrelsen i Hallands län*). Förslaget till införande av ERTMS saknar enligt *LKAB* kopplingen till styrsystem för tågföring och angreppssätt för att reducera energiförlusterna i distributionsledet.

*Länsstyrelsen i Västra Götalands län* anser att underhållet av järnvägsanläggningar bör prioriteras framför väganläggningar i storstadsområdena. *Skogsindustrierna* anser att infrastruktur för längre och tyngre tåg ska premieras. *SJ AB* och *Branschföreningen Tågoperatörerna* anser att leverans kvaliteten bör kompletteras med en nollfelsstrategi för vitala funktioner.

## 10 Tung godstrafik på smala vägar hotar vattentäkter

### Sammanfattning

Många yttranden på planen tar fasta på riskerna för förorening av grundvattnet på grund av smala vägar som ligger på åsar eller nära grundvattentäkter och -reserver (*Länsstyrelserna i Gävleborgs län och i Uppsala län, Regionförbundet Uppsala län, Skaraborgs kommunalförbund, Kommunerna Gävle, Karlstads, Kungsör, Landskrona.*)

Förutom riskerna för förorening av grundvattentäkterna anser remissinstanserna att det råder brist på uppfyllelse av klimatmålen, brist på konkreta åtgärder att minska väg- och järnvägsbuller och pekar på att infrastruktur för alternativa drivmedel inte diskuteras (*Länsstyrelsen i Jönköpings län, Landstinget Sörmland, Mariestads kommun*).

*Boverket* anser att miljöbedömningsarbetet är svagt integrerat i planarbetet och *Riksantikvarieämbetet* anser att det är svårt att bedöma i vilken utsträckning miljöbedömningen har återverkat på utformningen av planen och menar att om miljöbedömningen inte har påverkat planen kan det uppfattas som att syftet med miljöbedömningen inte har uppnåtts.

*Gröna Bilister* pekar på att effekten av laddhybrider bedöms vara liten, i kontrast till den argumentation som görs i samband med Förbifart Stockholm där huvuddelen av biltrafiken sägs komma att bestå av elbilar och laddhybrider när förbifarten är klar.

*SIKA* menar att en stor del av MKB:ns redovisade utsläppsminskningar av växthusgaser verkar kunna härledas till minskad användning av marginelel. Om så är fallet bör det noteras att utsläpp från kraftindustrin regleras av EU:s handel med utsläppsrätter och alltså inte kan tillgodoräknas som uppfyllande av målet om en 40-procentig utsläppsminskning utanför den handlande sektorn.

Flera remissinstanser tar upp behovet att stimulera resandet med cykel med cykelvägar och möjligheter att kombinera tåg/buss och cykling. Ibland finns dock en målkonflikt mellan ökad trafiksäkerhet på vägar genom mittseparering (2+1 -vägar) kontra tillgänglighet och säkerhet för cyklister och moped/mc (*Cykelfrämjandet, Länsstyrelserna i Uppsala län och Hallands län, kommunerna Landskrona, Jönköping och Oskarshamn, Riksförbundet Enskilda vägar, Föreningen Bilfria Leder, Sveriges Motorcyklister*).

**Sammanfattning forts.**

*Gröna bilister* menar också att det är mycket viktigare att cykelvägen minimerar tidsåtgången för cyklister än att den upplevs som inbjudande. *Svensk Cykling* menar att varje typ av satsning på ökat cyklande är mycket lönsam för samhället och anser att kalkyler av investeringar i cykelinfrastruktur bör redovisas i större utsträckning. *SIKA* pekar på att cykling i stadsmiljö också innebär en exponering för olycksrisk och hälsorisk pga dålig luftkvalitet och anser att effektsambanden behöver styrkas bättre innan slutsatser om folkhälsoeffekterna kan dras.

## 11 Kalkylmodellerna ger missvisande bild av objektens lönsamhet

### Sammanfattning

Flera remissinstanser framhåller de brister som finns med de kalkylmodellerna som används för att beräkna den samhällsekonomiska lönsamheten hos olika projekt. Det finns effekter och faktorer som kalkylmodellerna inte tar hänsyn till och remissinstanserna menar att modellerna därför ger en skev bild av den verkliga lönsamheten hos olika projekt.

Flera remissinstanser menar att samhällsnyttan av godstransporter (export) och turism inte syns (*Dalabanans Intressenter, Handelskammaren Mittsverige, Handelskammaren Mälardalen, Jernhusen AB, Jämtlands läns landsting, Näringslivets transportråd, Östersunds kommun, Skåne Nordväst*).

Andra menar att modellerna tar bristande hänsyn till dynamiska effekter, långsiktiga tillväxteffekter, samhälls- och regionalpolitiska faktorer (*Regionförbundet Östsam, Skånetrafiken/Region Skåne, Stockholms Handelskammare, Storfors kommun, Torsby kommun, Falu-Borlänge-Regionen AB, Partnerskap Bergslagsbanan*).

Några remissinstanser menar att det finns brister i prognoser, prognosunderlag, känslighetsanalyser och kalkylperiodens längd (*Länsstyrelserna i Gävleborgs län, Västra Götalands län, Södermanlands län och Svenska Bussbranschens Riksförbund, SJ AB*).

*Regionförbundet Örebro* och *Skånetrafiken/Region Skåne* menar att väg- och järnvägsprojekt inte är jämförbara med dagens kalkylmodeller men att denna bristande jämförbarhet inte tas hänsyn till eller kommenteras.

Några remissinstanser menar att det finns otillräckliga möjligheter att analysera osäkerhet (*Örebro universitet, SIKa*).

*KTH* menar att det saknas metoder för att analysera den långsiktiga hållbarheten och att det finns ett behov av att utveckla metoder som kan användas operationellt på samma sätt som samhällsekonomiska kalkyler.

*Karlstads kommun* pekar på att effekterna av att skydda vattentäkter inte syns. Några menar också att det sker en underskattning av trafikarbetets utveckling och därmed av utsläppen (*Boverket, Naturvårdsverket, Sydsvenska Industri- och Handelskammaren*). *Svensk Cykling* anser att kalkyler av investeringar i cykelinfrastruktur bör redovisas.

## 12 Processen har varit öppen men materialet brister i transparens

### Sammanfattning

Flera remissinstanser pekar på kvalitetsbrister i det omfattande materialet. Antaganden som ingår i EET-scenariot anges inte och referenser saknas (*Naturvårdsverket*). Det saknas generellt tydliga motiveringar till varför åtgärder som inte ryms i planen inte har prioriterats (*Skogsstyrelsen*).

Prognosarbetet anses förenat med konsistensproblem. Framtagningen av prognoser och antaganden om omvärldsförutsättningar, skulle ha förtjänat en mer transparent beskrivning (*VTI*). Remissmaterialet anses mycket svårtillgängligt (*Upplands-Bro kommun*)

Den mera öppna processen genom dialoger nationellt-regionalt kring systemanalysarbetet och åtgärdsplaneringen har dock inneburit ett nytt arbetssätt som principiellt sett varit positivt och lärande för alla (*Region Dalarna*). Underlag till modeller, effektsamband och kalkylvärden går inte ut på remiss (*VTI*).

Vissa påståenden om objekt saknar grund (*Region Blekinge*)