

**Handläggare**

Paula Lindgren

Infrastrukturdepartementet

[i.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.remissvar@regeringskansliet.se)

[i.transport.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.transport.remissvar@regeringskansliet.se)

[peter.kalliopuro@regeringskansliet.se](mailto:peter.kalliopuro@regeringskansliet.se)

## Trafikverkets Rapport: Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033

Sveriges geologiska undersökning (SGU) har den 2021-11-30 tagit emot ovanstående ärende för yttrande. Med anledning av detta vill SGU framföra följande:

SGU vill här framför allt betona att i stora framtida projekt som ingår i nationell plan för transportinfrastrukturen är det viktigt att beakta och arbeta med de geologiska förutsättningarna tidigt i planeringen. För att få de geologiska underlagen tidigt i planeringsprocessen behövs att SGU och Trafikverket samverkar och planerar tillsammans vilken grunddata behövs för projektet. Detta kan fungera som viktig grunddata för vidare fördjupade undersökningar. Det blir även lättare att förutse kostnader som annars kan dyka upp vid oförutsedda geologiska utmaningar i byggfasen.

För specifika synpunkter i olika delar av rapporten se nedan:

### Sid 11

Trafikverkets arbete med kostnadsstyrning (s 11), kan genom tillgång till modernt geologiskt underlag ge säkrare och effektivare kostnads kalkyler för kommande projekt om detta utförs i ett tidigt skede. Det geologiska underlaget kan även bidra till att minska kostnadsökningar i byggfasen genom att geologiskt komplexa områden kan identifieras tidigt. SGUs insamling och analys av geologiska data (påverkan på skyddsvärt yt- eller grundvatten, förekomst av sura sulfatjordar, sulfidbärande bergarter, markens bygghälsa, bergmassors kvalitéer, masshantering med mera) kan göra mycket nytta i ett tidigt planeringsskede för att undvika eller förutse stora kostnader.

### Sidan: 14

*”Den bedömda kostnaden för nya stambanor enligt nuvarande systemutformning är 325 +/- 55 miljarder kronor. Trafikverket har fördjupat arbetet kring möjligheter att reducera investeringskostnaderna och bedömer att det finns betydande potential när det gäller förenklade tårtortspassager och stationsutformningar, anpassade fordon, anpassade tekniska standarder, landbroar, masshantering och industrialisering. Trafikverkets mål är att investeringskostnaderna för hela systemet ska reduceras med 65 miljarder kronor jämfört med den bedömda kostnaden för nuvarande systemutformning.”*

Masshantering är en viktig fråga. Tidig kunskap om losshållna och uppgrävda massors egenskaper är ett viktigt underlag för planering för masshantering i projekt. Detta gäller både massor som skall nyttiggöras i projektet och planering för hantering av eventuella överskottsmassor.

**Sid 16:**

*”En fortsatt bärighetsatsning bidrar till att de viktigaste vägarna för tung trafik ska kunna upplåtas för den högsta bärighetsklassen (BK4) och för att kunna upprätthålla nivån på framkomligheten för tung trafik året runt. Vägnetets robusthet på dessa delar kommer också att förbättras genom åtgärder för att minska sårbarheten för klimatrelaterade händelser som högre vattenflöden och ökade ras- och skredrisker. De vägar som åtgärdas via bärighetsatsningen kommer därför att vara robusta och tillgängliga för både tung och lätt trafik.”*

En god kontroll över jordartsgeologiska förhållanden, marklutning och stabilitet i bergsslänter är viktigt i områden med högre vattenflöden och ökade ras- och skredrisker. Detta bör beaktas i ett tidigt skede av linjeval. Bärighetsatsningar (som vidare nämns på sidorna 77 och 147) är också viktigt för att säkra tillgång och underlätta hållbar råvaruförsörjning. Det är bra att Trafikverkets plan nämner detta och planerar satsningar för att upprätthålla och utveckla bärighet.

**Sidan: 17**

Planen innehåller ökade medel för att minska miljöpåverkan från transporter och infrastruktur, bland annat en särskild pott till miljöåtgärder längs statlig infrastruktur. Planen omfattar exempelvis medel till sanering av förorenad mark, viltpassager, bekämpning av invasiva arter, vattenskydd, bullerskydd, landskap (natur- och kulturmiljö) och vatten. Bra maringeologiskt underlag behövs för att planera muddringprojekt och planlägga hantering av muddermassor i samband med till exempel underhåll eller uppgradering av farleder. För att dessa medel ska kunna utnyttjas effektivt behövs i de flesta situationerna ett modernt geologiskt underlagsmaterial.

**Sidan 129:**

*”Av den ovan nämnda kostnadsreduktionen förutsätter 5–10 miljarder kronor förändringar av juridiska regelverk och andra styrande parametrar som ligger utanför Trafikverkets mandat. I följande frågor är Trafikverket beroende av stöd från andra parter för att realisera kostnadsreduktioner:*

- *Förändrad lagstiftning för effektivare och mer hållbar masshantering.*
- *Särskilt uppdrag till länsstyrelser och andra myndigheter gällande samverkan kring stabila planeringsförutsättningar och effektiva processer för nya stambanor. (Se vidare avsnitt 7.6.6)”*

SGU instämmer i att masshanteringsplanering är viktigt, inklusive tidig planering för mellanlagring av massor och förändrad lagstiftning där massor som ej nyttjas inte automatiskt klassas som avfall. Det behövs också myndighetssamverkan och ett tydligare uppdrag för Länsstyrelserna att göra en materialförsörjningsplanering. Materialförsörjningsplanering är en mellankommunal fråga eftersom olika kommuner kan ha olika förutsättningar att tillgodose samhällets behov av material, och materialförsörjningsplanering bör därför göras i regional skala, exempelvis av Länsstyrelserna. För att kunna ta fram bra materialförsörjningsplaner behövs ett bra geologiskt underlag i respektive område.

**Sidan 209:**

*”Den nationella planen täcker en lång tidsperiod. Objekten som ingår i planen har kommit olika långt i planering och genomförande. Ny kunskap om till exempel geologiska förutsättningar tillkommer och omprövningar och avvägningar av innehåll i objekten behöver göras under resans gång. Det är en viktig anledning till att innehållet i den nationella planen normalt uppdateras vart fjärde år, och också behöver kunna omprövas om väsentlig ny kunskap framkommit.”*

SGU instämmer. Bra att detta tas upp i Trafikverkets plan.

Beslut i detta ärende har fattats av generaldirektör Anneli Wirtén. I den slutliga handläggningen av ärendet har även, statsgeologerna Thomas Eliasson, Mattias Gustafsson, Paula Lindgren och Eva Wendelin deltagit. Enhetschef Mugdim Islamovic har varit föredragande.

Anneli Wirtén

Mugdim Islamovic