



REGERINGSKANSLIET

Promemoria

2010-01-15

N2009/6374/TE

Näringsdepartementet

Transportenheten

Magnus Axelsson

Thomas Lindh

Jeannette Jarmlinger

Björn Olsson

**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 | 23 |
| 3 Funktionsmålet anses gå före hänsynsmålet..... | 36 |
| 4 Planen tillämpar i huvudsak fyrstegsprincipen – men tillämpningen är otydlig..... | 52 |
| 5 Planen innehåller rimliga prioriteringar – men storstad går före landsbygd..... | 61 |
| 6 Sambanden med utrikes planer kan förtydligas | 101 |
| 7 Hänsyn till de regionala planerna kan öka | 113 |
| 8 Medfinansieringen kan öka genom avgifter och mer offensiva ansökningar..... | 134 |
| 9 Bärighetsanslaget anses behövas för bärighet, inte förstärkning av vägrenar | 154 |
| 10 Tung godstrafik på smala vägar hotar vattentäkter | 163 |
| 11 Kalkylmodellerna ger missvisande bild av objektens lönsamhet | 173 |
| 12 Processen har varit öppen men materialet brister i transparens | 180 |
| 13 Övriga synpunkter..... | 185 |
| Bilaga 1 Remissinstanser | 196 |

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.

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 ojämlig 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 vägrenar

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. 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.

Myndigheter

Naturvårdsverket menar att planen ökar den kortväga biltrafiken mer än resandet med kollektivtrafik i absoluta tal vilket gör att omställningen till ett energieffektivt transportsystem skjuts på framtiden.

Skogsstyrelsen finner generellt att förslagen i planen har fokus på resenärers, företags och samhällets behov och stödjer trafikslagsövergripande transportlösningar samt bidrar till de transportpolitiska målen.

Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) menar att i de samlade effektbedömningarna ingår nyttan för resenärerna, företag och samhälle. VTI bedömer att trafikverken i stora delar väljer att maximera denna nytta när det gäller nya investeringar och drift- och underhållsåtgärder. Härmed tar man stor hänsyn till resenärers, företags och samhällets effektivitet möjligen på bekostnad av fördelningseffekterna. För de stora bundna objekten är slutsatsen mindre tydlig.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) anser inte att förslaget beskriver hela samhällets behov på ett tydligt sätt. Fokus verkar vara näringslivet och storstäderna. MSB menar att ett robust transportsystem innebär att det grundläggande behovet av transporter i hela samhället är tillgodosett samt att extraordinära händelser kan hanteras så att acceptabel kontinuitet i transportsystemet kan upprätthållas. Planen bör utvecklas så att det tydligare framgår hur det kan åstadkommas.

Rikstrafiken kan i allt väsentligt ställa sig bakom vad trafikverken anför i förslaget till Nationell plan för transportsystemet 2010 - 2021. Så vitt Rikstrafiken kan bedöma svarar även förslaget på ett tillfredsställande sätt upp mot de frågeställningar som anges i remissens missivbrev.

Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) har uppfattningen att förslaget till plan utgår från en analys av prognostiserade behov i stort. Vad som är mindre belyst i planen är i vilken utsträckning som dessa behov i högre grad skulle kunna mötas med åtgärder som inte förutsätter

en ökad rörlighet. I delar av planen framhålls rörlighet (för varor eller personer) som behovet som måste mötas, snarare än som en metod för att uppnå tillgänglighet.

Boverket anser att planen utgår från och syftar främst till att tillfredsställa arbetslivets behov av resor och transporter, medan vardagslivets behov (förutom för dem som gör längre pendlingsresor) behandlas mer i marginalen. Boverket anser det angeläget att komplettera med en helhetssyn på människors vardagsliv och det transport- och resebeteende som där utvecklas. Både inom miljö- och klimatområdet liksom beträffande jämställdhet kan planens systemförändrande kraft ifrågasättas, samtidigt som en sådan förändring förutsätts såväl i de transportpolitiska målen som i miljö-, klimat- och jämställdhetspolitiska mål. Enligt Boverkets uppfattning underskattas de stora infrastruktur- anläggningarnas barriärskapande effekter för människor och vardagsrörligheten i landskapet. Dessa frågor är av särskild betydelse i tätorternas närhet, där en viktig och efterfrågad kvalitet i boendemiljön är att nå omgivande terräng för vardaglig utevistelse. Barriäreffekter är också ett viktigt skäl till att bil väljs som färdmedel i stället för gång cykel och kollektivtrafik. En särskild fråga är effekterna av 1+2 – vägarna, som i stor utsträckning har blockerat möjligheterna att cykla utefter dessa vägar. Eftersom satsningen på dessa fortsätter är det angeläget att samlat se över deras effekter för cykeltrafiken.

Diskrimineringsombudsmannen (DO) vill framhålla att trots att planen nämner att strategin för att uppnå jämställdhetsmålet är att alla beslut ska präglas av ett jämställdhetsperspektiv kunde planen eventuellt förtydligas genom att konkretisera de åtgärder som ska vidtas enligt åtgärdsplanen. Det är av vikt att alla typer av funktionsnedsättningar som påverkar en persons möjlighet till att utnyttja transportsystemet inkluderas vid planering av transportsystemet. DO vill därför betona att målet måste vara att inte enbart personer med nedsatt förflyttnings- eller orienteringsförmåga prioriteras såsom det anges i kap. 18.3.4.

Tillväxtanalys anser att det finns ett tydligt fokus på resenärer, företag och samhällets behov.

Riksantikvarieämbetet menar att det nu föreliggande planförslaget inte utnyttjar den potential som ligger i förvaltningen och utvecklingen av transportsystemet att bidra till en hållbar utveckling och goda livsmiljöer. Den miljömässiga ”utväxlingen” av planen kan uppfattas som låg i förhållande till de enorma resurser som satsas. Riksantikvarieämbetet anser att de nationella och regionala transportplanerna är rätt sammanhang att hantera övergripande landskapsfrågor. Om de inte hanteras här så förskjuts frågor om landskapets fragmentering eller långsiktiga förutsättningar för exploatering helt till projektplaneringen. Projektplaneringen äger i normalfallet rum på en skalnivå där sådana övergripande frågor vare sig kan överblickas eller hanteras.

Miljökonsekvensbeskrivningen gör tydligt att den nationella planen inte bygger på några analyser av övergripande landskapsfrågor.

VINNOVA menar att i många av de forsknings- och innovationsmiljöer som idag börjar etableras med stöd från bl.a. VINNOVA är såväl trafikverken som företag inom de olika sektorerna engagerade. Trots verkens engagemang och att regeringen i sin strategi betonar offentliga aktörers roll i att medverka till utvecklingen av attraktiva miljöer har detta inte fått något större genomslag avseende Trafikverkens interna processer.

Arbetsmiljöverket vill vidga fokus och ta med arbetsmiljöaspekterna. Det är viktigt att behandla arbetsmiljöaspekterna i en nationell plan för transportsystemet. Arbetsmiljöaspekterna påverkar både företagen och samhället. För båda dessa intressenter är det viktigt med en god arbetsmiljö.

Länsstyrelser

Länsstyrelsen i Värmland säger ja, [fokus finns] men problemet är att föreslagen anslagsram inte alls räcker till för att långsiktigt tillgodose behoven. En höjning av anslagsramen med minst 15 % bör vara grunden för den aktuella planeringsomgången.

Länsstyrelsen i Blekinge län anser att de beskrivande och analyserande avsnitten i den nationella planen har fokus på resenärers, företag och samhällets behov.

Länsstyrelsen Kalmar och *Regionförbundet Kalmar* säger ja, [fokus finns] – men planen är tyvärr också tydlig i att satsningar inte avses ske likvärdigt över landet vilket missgynnar de delar av Sverige som inte är storstadsregioner – eller korridorer dem emellan. Därmed missgynnas också Smålandsregionens resenärer, företag och samhällen.

Länsstyrelsen i Kronobergs län anser att förslaget har ett ambitiöst anslag där ett trafikslagsövergripande synsätt fått genomslag.

Länsstyrelsen i Dalarnas län bedömer att planförslaget har fokus på resenärers, företags och samhällets behov och att fyrstegsprincipens intentioner har tillämpats i planen.

Länsstyrelsen i Skåne län anser att vid prioritering av åtgärder inom respektive trafikslag är fokus satt på användarna. Det faktum att medelsttilldelningen är fördelade på respektive transportslag innebär dock att användarfokus saknas på den övergripande nivån. De ekonomiska ramar som getts i den nationella transportplanen är små i förhållande till de

behov som finns i Skåne. Att ramarna skiljer sig markant från behoven riskerar att hämma utvecklingen i länet och övriga landet.

Länsstyrelsen i Östergötlands län anser att planförslaget har ett tydligt fokus på resenärers, företags och samhällets behov i de övergripande skrivningarna. Däremot lyckas man sämre med ”överlämningen” till vad som måste hanteras på regional och lokal nivå för att uppnå de uppsatta målen.

Länsstyrelsen i Västerbottens län anser att tillgänglighetsproblemen i vägnätet idag är påtagliga. Detta är särskilt allvarligt för skogsindustrin och för besöksnäringen. Pendlingsmöjligheterna med kollektivtrafik är bristfälliga. Även om länet har bristande infrastruktur och trafiklösningar så finns goda förutsättningar för att med rätt satsningar skapa ett fungerande transportsystem trots det geografiska läget, kalla klimatet och de långa avstånden. En fungerande infrastruktur och effektiva transporter är några av grundförutsättningarna för att ta tillvara de potentialer som finns för tillväxt i området.

Länsstyrelsen i Gotlands län anser att fokus finns men att åtgärderna för att det gotländska samhället kan medverka till att möta de angivna utmaningarna är begränsade. Det saknas tillräckliga insatser för att knyta kommunikationerna till och från Gotland till de nationella/ internationella trafiksystemen, speciellt på den södra färjelinjen och möjligheten att resa kollektivt till och från Oskarshamn.

Länsstyrelsen i Jämtlands län menar att den intressanta frågan är hur dessa olika behov, liksom behoven i landets olika delar, har vägts mot varandra och om det samlade förslaget kan sägas utgå från en rimlig avvägning av olika, och ibland motsäende, behov och intressen. Planen har inte beaktat behoven utifrån den växande turistnäringen. Genom åtgärder på vägnätet skulle i många fall nuvarande hastigheter kunna bibehållas samtidigt som trafiksäkerheten ökar.

Länsstyrelsen i Kronobergs län anser att förslaget har ett ambitiöst anslag där ett trafikslagsövergripande synsätt fått genomslag.

Regionförbund / Kommunförbund

Region Blekinge anser att de samlade föreslagna åtgärderna har ett sådant fokus [på behoven]. Viss tveksamhet finns dock med hänsyn till utvecklingen av nya handelsmönster och internationell transportutveckling samt anpassning till EU:s transportpolitik.

Regionförbundet Örebro anser att fokuset är tydligare än i tidigare planomgångar, men den röda tråden mellan den omfattande beskrivningen av mål och funktioner å ena sidan och prioriteringarna i

planen å andra sidan är inte självklar. Det kan bero på att den alltför låga ekonomiska ramen inte medger konsekvent fokus på resenärer, företag och samhälle.

Region Skåne anser att det i bakgrundsbeskrivningen för planförslaget ges en god bild av tillståndet i transportsystemet och utvecklingstrender. Region Skåne kan instämma i de strategier som presenteras för att möta resenärers, företags och samhällets behov men utfallet i konkreta åtgärder är alltför otillräckliga för att tillgodose de behov som beskrivs.

Region Dalarna anser att de regionala prioriteringarna kopplade till turismnäringen får inget märkbart avtryck i den nationella infrastrukturplaneringen, trots att det i de regionala systemanalyserna framgår investeringar som skapar tusentals nya jobb under planperioden.

Regionförbundet Uppsala län anser att förslaget svarar i stora drag mot regionens behov av åtgärder men det finns fortsatt en del brister.

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.

Sydöstra Skånes kommuner anser att kopplingen mellan östra och västra Skåne behöver förbättras för att knyta de större tätorterna samman med pendlingsområdet. Simrishamnsbanan i hela sin sträckning är ett överlevnadsprojekt för östra och sydöstra Skåne. För att Skånes invånare skall få bra boendekvalitet samt ur miljö- och trängselsynpunkt är det helt nödvändigt att befolkningen sprids över hela Skåne. En satsning på infrastrukturen i östra och sydöstra delen av Skåne avlastar trafiksystemet i västra Skåne. God tillgänglighet både till västra och östra Skåne är en förutsättning för en gemensam bostads- utbildnings- och arbetsmarknad. IT-infrastrukturen är också en viktig faktor för att sprida utvecklingen över hela Skåne. Planen borde även väga in aspekten att värna den goda åkerjorden, som framförallt finns i västra Skåne.

Skåne Nordost anser att de mycket snäva finansiella ramarna enligt förslagen kan knappast tillgodose ens de primära behoven. För näringslivet är sambandet med Stockholm viktigt. De strategiska förbindelserna är med Kristianstad Airport, Södra Stambanan och E4-23/19-117. Flera stora företag är starkt beroende av goda förbindelser mellan Västkusten och nordöstra Skåne och Blekinge. Särskilt för gods är förbindelsen viktig. Sydostlänken med koppling till Södra Stambanan

bildar tillsammans med Tvärleden ett viktigt stråk som i utbyggt skick binder samman målpunkterna.

SMÅKOM anser att beslutet att göra regionerna funktionellt större var ett av de viktiga besluten i Riksdagen i december 2001 när den nu gällande regionala utvecklingspolitiken fastställdes. Efter beslutet har inte så mycket hänt bortsett från vägutbyggnader kring samt från och till storstäderna samt utökad pendling med tåg i samma områden.

Landsting

Norrbottens läns landsting menar att persontransporterna på stambanan är idag av begränsad omfattning, vilket särskilt beror på att banan inte passerar de kustnära städerna där huvuddelen av Norrlands befolkning bor. Norrbotniabanan kommer att innebära att kuststråkets städer och större mellanliggande orter knyts samman på ett mycket effektivt sätt. Goda kommunikationer är en nödvändighet i norra Sverige och arbetsmarknadsregionernas storlek påverkas främst genom insatser i järnvägsinfrastrukturen.

Kommuner

Sundsvalls kommun anser att fokus hamnar på storstadsregionerna och verken ser inte till helheten.

Strängnäs kommun anser att i planen behandlas också bl.a. mindre åtgärder som ger värdefulla bidrag till klimatmålet, förutsättningar för näringslivsutveckling, ökad effektivitet i transportsystemet etc.

Storfors kommun anser att förslaget andas ett resenärs-, företags- och samhällsfokus utifrån planupprättarnas syn och tolkningar av behoven. Det överensstämmer, enligt vårt förmenande, inte alltid med verkliga behov.

Sollefteå kommun anser att planens omfattning, struktur och upplägg försvårar möjligheten att tydliggöra ett tydligt fokus. Planen upplevs dock fokusera i högre grad på persontransporterna än övriga transporter. Kommunen saknar kraftfulla förslag om hur godstransportsystemet ska stärkas. Kommunen saknar också ett större statligt engagemang för satsningar som kopplar övriga anläggningar av regional betydelse som flygplatser, hamnar och järnvägsterminaler till transportsystemet.

Mölnåls stad menar att för att klara Göteborgsregionens utveckling är det nödvändigt att Söder/Västerleden kan utvecklas för såväl biltrafik som kollektivtrafik. Mölnåls stad vill framhålla att förslaget med utökad ram + 15% är nödvändigt för att kunna utveckla leden och för att bygga ut trafikplatsen Sisjömot/Eklandamot i kommungränsen till Göteborg.

Mariestads kommun säger ja i allt väsentligt [har planen fokus på behoven].

Linköpings kommun anser att tyvärr saknar förslaget en tillräcklig analys av framtida persontrafik i Sverige. Detta är förmodligen förklaringen till att bra målsättningar som ökad tillväxt, fler växande företag, fler arbetstillfällen, klimatsäkring och långsiktig hållbarhet inte följs upp med tillräckliga åtgärder.

Lidingö stad ser positivt på förslaget till nationell plan för transportsystemet 2010 – 2021.

Västerås stad anser att förslaget inte samtidigt kan förväntas ha ett tydligt fokus på resenärers, företags och samhällets behov. Genom den valda snäva tillämpningen av de samhällsekonomiska kalkylerna för prioriteringar belyses inte individ- och företagsperspektiven. Därmed kommer t.ex. social hållbarhet och företagsekonomiskt relevanta överväganden med arbetsmarknadseffekter inte att värderas adekvat.

Hedemora kommun anser att förslaget innebär betydande satsningar på kollektivtrafik.

Linköpings kommun anser att förslaget tyvärr saknar en tillräcklig analys av framtida persontrafik i Sverige. Detta är förmodligen förklaringen till att bra målsättningar som ökad tillväxt, fler växande företag, fler arbetstillfällen, klimatsäkring och långsiktig hållbarhet inte följs upp med tillräckliga åtgärder.

Malmö stad anser att det är beklagligt att den tillgängliga ramen för infrastruktur i reella termer har minskats, samtidigt som problemen vad avser regional tillgänglighet och tillväxt, miljöutmaningarna och storstadsproblematiken riskerar att förvärras.

Oskarshamns kommun anser att Kalmar läns situation beträffande funktionella kommunikationer, för bland annat konkurrenskraft och näringslivets behov av transporter och kompetensförsörjning, riskerar med de förslag som för närvarande läggs fram från samtliga trafikverk att bli alltmer eftersatt.

Trelleborgs kommun anser att förslaget har ett tydligt fokus på resenärers, företags och samhällets behov, stöder en tydlig utveckling mot trafikslagsöverskridande transportlösningar och bidrar till en uppfyllelse av de transportpolitiska målen.

Haparanda kommun anser att det internationella perspektivet bör lyftas än mer liksom Sveriges roll i Europa och EU även i åtgärdsdelen. Det viktiga samarbetet med våra grannländer bör intensifieras. Regiontänkandet bör inte stanna vid riksgränser utan exempelvis Nordkalotten bör utvecklas gemensamt av Norge-Sverige-Finland genom samordnad planering och samordnade investeringar. Detta är särskilt viktigt för Sverige då en stor del av landets exportintäkter kommer från Norrbotten. Ett mycket gott exempel på en nygammal region är Öresundsregionen som genom samarbete uppnått en mycket positiv utveckling, samma tänkande behövs för Nordkalotten och Barents. Effektiva godstransporter från exportintensiva regioner bör lyftas fram. Bottniska korridoren från södra och mellersta Sverige till norra Sverige och till Finland bör prioriteras. Sverige behöver samarbeta konkret med sina grannländer genom att bl.a. Rikstrafiken samarbetar med sina norska/finska motsvarigheter för att lösa Nordkalottens behov av gränsöverskridande järnvägs- och flygtransporter över gamla riksgränser.

Härjedalens kommun pekar på att turismens omsättning i Härjedalens turistområden har ökat med 40 % de senaste sex åren. Ca 95 % av besökarna till västra Härjedalen reser med buss eller egen bil. De stora stråken är E 45 och rv 84/83. De förslag som finns i planen är inte tillräckligt för att vägarna i sin helhet skall motsvara de krav som ställs på en trafiksäker och, till avstånd och trafikmängd, väl anpassad resväg till besöksmålen! För den satsning på ett bioenergikombinat som planeras i Sveg är kvaliteten på Inlandsbanan och avgörande. Inlandsbanan skulle även kunna utvecklas till att bli ett attraktivt alternativ för turister till, framför allt, Vemdalenområdet.

Hörby kommun menar att de mycket snäva finansiella ramarna enligt förslagen knappast kan tillgodose ens de primära behoven. För näringslivet är sambandet med Stockholm viktigt. De strategiska förbindelserna är med Kristianstad Airport, Södra Stambanan och E4-23/19-117. Flera stora företag är starkt beroende av goda förbindelser mellan Västkusten och nordöstra Skåne och Blekinge. Särskilt för gods är förbindelsen viktig. Sydostlänken med koppling till Södra Stambanan bildar tillsammans med Tvärleden ett viktigt stråk som i utbyggt skick binder samman målpunkterna.

Pajala kommun pekar på att det idag finns 6350 invånare i Pajala kommun och enligt prognoserna kommer befolkningen att mer än fördubblas de närmaste åren till följd av etableringen.

Västerås stad anser att förslaget inte samtidigt kan förväntas ha ett tydligt fokus på resenärers, företags och samhällets behov. Genom den valda snäva tillämpningen av de samhällsekonomiska kalkylerna för prioriteringar belyses inte individ- och företagsperspektiven. Därmed kommer t.ex. social hållbarhet och företagsekonomiskt relevanta överväganden med arbetsmarknadseffekter inte att värderas adekvat.

Filipstads kommun anser inte att så är fallet. Förslaget andas ett resenärs-, företags- och samhällsfokus utifrån planupprättarnas syn och tolkningar av behoven. Det överstämmer inte enligt vårt förmenande alltid med verkliga behov.

Kristinehamns kommun anser att den nationella planens innehåll liknar i mångt och mycket Ulf Lundins utredning om kollektivtrafiken, dvs. man tar fokus på kundernas behov utifrån ett storstadsperspektiv. I ett län som Värmland handlar det om stora avstånd och relativt få användare i förhållande till storstäderna. Behoven i Värmland skiljer sig enligt vår mening väsentligt från planupprättarens syn.

Luleå kommun ser en tendens till att persontransporterna tillåts dominera. Förslag om hur godstransportsystemet ska stärkas verkar ha fått en underordnad betydelse framför exempelvis storstädernas persontrafikproblem och förslag kring järnvägar för höghastighetståg. En godsstrategi för hela landet och för de olika regionerna som visar hur Sverige ska bibehålla och stärka vår konkurrenskraft på den internationella marknaden bör tas fram. Vi efterlyser också ett större statligt engagemang för investeringar i, och förbindelser till, anläggningar av stort samhällsintresse såsom nationella flygplatser, strategiska hamnar och järnvägsterminaler. Efter den genomgång vi gjort av materialet har vi inte funnit någon betoning på barnperspektivet. Har dessas behov beaktats och hur har de i så fall vägts in i de lagda förslaget?

Svalövs kommun anser att det finns en hel del att invända mot denna plan och den inriktning som den representerar. Det finns knappast något som på ett konkret sätt förhåller sig till den nya situation som landet befinner sig i ekonomiskt och miljömässigt.

Eda Kommun finner att den sammanhållna trafikslagsövergripande nationella planen har tydlig fokus på resenärers, företags och samhällets behov som kan leda till ett mer samverkande transportsystem.

Håbo kommun välkomnar huvuddelen av förslaget till nationell plan för transportsystemet 2010-2021. Förslaget är på många sätt genomarbetat. När det gäller resenärsperspektivet och miljön finns brister i analyserna kring vad en höjning av banavgifterna med 700 miljoner per år kommer att få för effekter.

Jönköpings kommun anser att det angeläget att det kan tas ett beslut som innebär ett förverkligande om utbyggnad av höghastighetsjärnvägar i Sverige. Den tätare knytningen till Europa skulle innebära förbättrad konkurrenskraft för näringslivet i hela landet. Höghastighetsjärnväg skulle även ge helt andra förutsättningar för regional utveckling genom företags och enskildas möjligheter att verka inom väsentligt mycket större arbetsmarknadsregioner. Jönköpings kommun framhåller också

att kommunen gärna samverkar med trafikverken och andra aktörer i ett tidigt skede för att skapa så effektiva lösningar som möjligt. Det är därför positivt att den nationella planen även omfattar mindre investeringsobjekt och sektorsåtgärder vilka, som framhålls i planen, många gånger är kostnadseffektiva, ger bred måluppfyllelse och är efterfrågade av medborgarna.

Köpings kommun anser att det finns inga objekt i förslaget till nationell plan inom Köpings kommun. Kommunen konstaterar att (objekt SjöV_004) Södertälje sluss, Mälaren, finns med i den utökade planeringsramen + 15% med 1 450 000 kkr. Köpings kommun anser att detta är ett mycket viktigt objekt med tanke på att kunna bevara en konkurrenskraftig sjöfart till mälärhamnarna och de arbetstillfällena som genereras av detta i bl. a. Köping. Kommunen tycker att detta projekt skall prioriteras högre upp i planen. Köpings kommun har vidare noterat att Banverket i juli 2009 har fattat beslut om att projektet avseende utbyggnad av Mälärbanan på den yttre delen ska drivas vidare. Den yttre delen utgörs av sträckan Barkarby – Kallhäll. Vilket innebär att denna sträcka kan vara klar innan 2021. På den inre sträckan Barkarby – Tomtebodas finns ännu inga beslut tagna, vilket innebär att önskemålet om fullständiga fyrspar på Mälärbanan, med den långa planerings och byggtiden 10- 15 år, inte kan stå klart förrän kring 2030. Att få till stånd fullständiga fyrspar på sträckan Kallhäll –Tomteboda är viktigt både för kapaciteten hos SL:s pendeltågstrafik och för regionaltågtrafikens funktion. En försenad utbyggnad av fullständiga fyrspar innebär också ett underutnyttjande av citybanan, som står klar att tas i bruk 2017.

Markaryds kommun anser att betydligt fler satsningar måste göras med hänsyn till marknadens och näringslivets behov. Genom att skapa förutsättningar för en bra spårbinden kollektivtrafik skulle mindre investeringar ge ökade möjligheter till en regional tillväxt i södra Kronoberg och nordöstra Skåne, vilket skulle vara positivt för hela södra Sverige. Markaryds kommun konstaterar också att av den totala planeringsramen har en stor andel bundits i pågående projekt, bl.a. Citytunneln i Malmö, tunneln genom Hallandsåsen samt fyra spår Malmö – Lund. Genom att en så stor del av de totala resurserna ianspråkats för stora, visserligen angelägna, projekt, bromsas mindre projekt som annars skulle bidragit till en positiv regional tillväxt i andra delar av södra Sverige. Det är inte acceptabelt att de mindre satsningarna ska vara avhängiga när och om de stora miljardprojekten genomförs.

Sigtuna Kommun påpekar att mot bakgrund av betydelsen av infrastrukturinvesteringar i regionen har kommunerna i Arlandaregionen - Sigtuna, Upplands Väsby, Vallentuna, Knivsta - valt att i ett gemensamt yttrande framföra sina synpunkter på den nationella planen för transportsystemet 2010-2012, vars förslag till investeringar också ingår i förslaget till länsplan för regional transportinfrastruktur.

Skellefteå kommun anser att arbetet med att bygga en förbifart för väg E4 bör påbörjas snarast. Bygget av en förbifart ska inte vara beroende av att regeringen anslår ytterligare medel till den nationella transportplanen. Skellefteå kommun begär att regeringen anslår medel för byggande av E4, förbifart Skellefteå. E4 utgör en del av den Bottniska korridoren med tät trafik och tunga fordon. En förbättrad standard skulle medföra såväl kortare restider som ökad säkerhet och bättre miljö. Skellefteå kommun anser att sträckan snarast bör byggas om. Regeringen måste avsätta medel för förbättring av E4 genom mellersta Västerbotten.

Timrå kommun påpekar att Västernorrland står för nära hälften av de skogsbaserade intäkterna i de fyra norrlandslänen, 20 miljarder kronor av totalt 42,4 miljarder kronor (källa: SCB). Trots detta har länet fortfarande i mycket stor omfattning vägar med låg bärighet och standard. Kommunen har därför med stor oro konstaterat att bärighetsåtgärderna i den nationella planen både förändrats och fördelats enligt en ny modell där glesare regioner missgynnas framför mer tätbefolkade områden samt att fler åtgärder ska rymmas inom potten för bärighet.

Töreboda kommun anser att kapacitetstillskott för person- och godstrafiken på Västra stambanan bör komma till stånd tidigare än vad som föreslås i planförslaget. Annars kommer flaskhalsen in mot Göteborg att vara ett hinder för överflyttning av trafik till järnväg. Det är viktigt att bygga ut väg E20 enligt långsiktig målstandard d.v.s. som fyrfälts- eller motorväg i hela sin sträckning. Delarna Vårgårda-Vara, Götene/Holmestad-Mariestad och Förbi Mariestad bör prioriteras. Oavsett det ovanstående bör inom snar framtid åtgärder vidtas för att förbättra standarden på den del av väg E20 norr om Mariestad där vägbredden nu är nio meter.

Åre kommun menar att för en utpräglad turistkommun som Åre är det av största vikt att den trafik som genereras genom turismen ingår när man ska beräkna hur samhällsekonomiskt lönsam infrastrukturen är. Potential för en större andel kollektivresande finns, men insatserna som ska främja kollektivtrafikresande är otillräckliga. Planen möter inte de stora trafikflöden som den pågående och förväntade tillväxten i besöks- och skogsnäringarna innebär. Planen avspeglar inte de mycket stora behov som processen identifierat - endast omkring en sjättedel av behoven rymms inom den preliminära budgetramen.

Tjörns kommun anser att för transporter till och från Tjörn krävs förbättringar för att få en effektivare infrastruktur och minska köbildning på Tjörnbroleden.

Västerviks kommun anser att planen innehåller en konsekvent satsning på E 22 samt insatser på riksväg 40.

Karlstads kommun anser att planen är framtagen med delvis nya och oprövade metoder, framförallt gällande medfinansiering av det trafikobjekt som staten har ansvar för. Därigenom har de lokala och regionala behoven styrts investeringsordningen i stor omfattning.

Arvika kommun finner att den sammanhållna trafikslagsövergripande nationella planen har ett tydligt fokus på resenärers, företags och samhällets behov som kan leda till ett mer samverkande transportsystem.

Bergs kommun anser att hänsyn inte tagits till regionala skillnader utan mest fokuserat på de befolkningstäta områdena i landet.

Trafikhuvudmän/operatörer

SJ AB och *Branschföreningen Tågoperatörerna* anser att förslaget innebär en tydlig prioritering av vägsektorn och att långväga tågresenärer, godskunder och järnvägsoperatörer är ställda i andra hand.

Länstrafiken i Mälardalen AB anser att planen anger på ett förtjänstfullt sätt betydelsen av att bättre knyta arbetsmarknadsregioner samman och nå regionförstoring. Där anges bland annat även att tillgängligheten måste öka och att transportsystemet ska vara långsiktigt hållbart

Infrastrukturförvaltare

Göteborgs hamn AB (GHAB) tycker att det är rätt att Göteborgs hamn lyfts fram som en prioriterad målpunkt, både som hamn och kombi-terminal, för att kunna säkerställa de infrastrukturella förutsättningarna till och från Göteborgs hamn. GHAB anser att infrastrukturens utveckling i planen dock inte är tillräcklig för att Göteborgs hamn ska kunna tillgodose näringslivets behov.

Bransch- och intresseorganisationer

Sveriges åkeriföretag anser att det finns en hög ambitionsnivå i underlaget att tydliggöra behoven och samverka med aktörer har varit omfattande.

Svenska Bussbranschens riksförbund anser att förslagen uppfyller grundläggande krav på att sätta resenärernas, företagens och samhällets behov i förgrunden

Swedtrain anser inte att dagens järnvägsinfrastruktur är tillräckligt utbyggd och har kapacitet att i tillräcklig grad uppfylla resenärers och transportköparens förväntningar på tillgänglighet och tillförlitlighet.

Svenska Transportarbetareförbundet anser att det offentliga bör ta ett större ansvar till samordning med marknadsaktörerna gällande utveckling av "smart citylogistik" inom distributionstransporterna och framtagande

av alternativ för att lösa storstads- och innerstadsproblematiken. För detta behövs en ordentlig finansiering.

Näringslivets Transportråd menar att föreslagen anslagsram inte alls räcker till för att långsiktigt tillgodose näringslivets behov av transporter. En höjning av anslagsramen med minst 15 procent bör ligga till grund för den nationella planen för 2010-2021. För att långsiktigt åtgärda flaskhalsar och öka kapaciteten i transportsystemet behövs ytterligare resurser.

Riksorganisationen Sveriges Motorcyklister (SMC) anser att det utifrån ett motorcykelperspektiv inte finns något specifikt förslag.

Väggruppen i Hedesunda framhåller att utbyggnaden av Valbo Köpcentrum medför trafikökning på Rv 56 både i form av tung trafik för varuförsörjning och av ökad tillströmning av kunder. Även utbyggnaden av Gävle hamn medför ökad tung trafik.

Bergslagsdiagonalen anser att det utifrån de tydligt upplevda tunga gods-transporterna genom Bergslagen och Dalarna är otillfredsställande att det utpekade tunga godsstråket Rv50 Mjölby-Örebro inte också fortsätter på Rv50 norrut från Örebro .

Dalabanans Intressenter anser att Dalabanen i sin mellersta och norra del är en viktig gods bana som betjänar flera av landets viktigaste exportföretag. Flera av regionens storföretag poängterar behovet av att ha god kvalitet på persontrafiken till Stockholm och Arlanda då den trafiken är av stor omfattning och har strategisk betydelse för företagets verksamhet.

Gröna Bilister anser att det fortsatt saknas ambitiösa, genomtänkta och konkreta upplägg för att minska det totala transportbehovet.

Intresseföreningen Bergslaget anser att det är bra att planen innehåller ökade satsningar på drift och underhåll, men att det saknas en helhetssyn på hur de ökade godsmängderna skall hanteras.

Partnerskap Bergslagsbanan delar den principiella utgångspunkten i förslaget, att de prioriterade stråken på vägar och järnvägar ska ha hög kapacitet, tillgänglighet och framkomlighet och binda samman viktiga noder. Deras uppfattning är dock att förslaget, bland annat på grund av begränsade resurser, inte lever upp till den avsedda stråksynen.

Baltic-Link Association anser att det är glädjande att upprustningen av Kust till kustbanan, delen Karlskrona – Emmaboda, finns med i samtliga tre alternativ, nämligen Nivå 0, Nivå +15 % och Nivå -15 %. Denna satsning synes helt riktig bl.a. med hänsyn till den ”Systemanalys för Sydöstra Sverige – med fokus på järnvägsgodstrafik” som tagits fram.

Handelskammare

Västsvenska Industri- och Handelskammaren anser att planens ambition att utgå från resenärer och företags behov är mycket positivt.

Stockholms Handelskammare anser att det är utmärkt att den nationella planen lyfter fram storstädernas behov och den särskilda trängselproblematik som utgör ett hot mot regionförstoring och tillväxt i Stockholmsregionen.

Handelskammaren Mittsverige och *Mellansvenska Handelskammaren* anser att det måste vara ett tydligare fokus på genomförandet, strategierna finns sedan länge.

Handelskammaren Mälardalen anser att kraven på förkortade ledtider och leveransprecision ökar men i trafikverkens planförslag kvarstår sårbarheten och störningskänsligheten i viktiga godsstråk under lång tid.

Övriga företag

Volvo Personvagnar AB anser att sträckningen mellan Göteborg och Örebro behöver byggas ut till motorvägsstandard med endast kortare avsnitt som 2+1 väg. Sträckan Göteborg till Skara och avfart Skövde (väg 49) är mycket hårt belastad (gäller både gods och person), och är för Volvo den mest betydelsefulla länken för försörjning av motorer från Skövde till fabriker världen över. Full motorvägsstandard på hela sträckan bör prioriteras med närtidssatsningar.

Jernhusen AB konstaterar med viss besvikelse att plandokumentets ambitiösa målformuleringar inte motsvaras av de åtgärder på järnvägsnätet som föreslås.

Utländska remissinstanser

Danska *Öresundskomiteen* anser att Öresundsregionen behandlas mycket kortfattat och finner det anmärkningsvärt att inte en region med snart fyra miljoner invånare behandlas mer djupgående.

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.

Myndigheter

Energimyndigheten stödjer den transportövergripande ansatsen i Nationell plan för transportsystem.

Skogsstyrelsen finner generellt att förslagen i planen har fokus på resenärers, företags och samhällets behov och stödjer trafikslags-

övergripande transportlösningar samt bidrar till de transportpolitiska målen.

Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) gör bedömningen att förslaget har genomförts trafikslagsövergripande och VTI bedömer att förslaget på ett bättre sätt än tidigare tar hänsyn till trafikslagsövergripande frågor men utvecklingsbehov finns fortfarande inte minst avseende godsanalyser i stråk och noder.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) anser att förslaget stödjer en utveckling i riktning mot att hitta lösningar på problem i transportsystemet som involverar flera transportslag, men MSB ser behov av att fortsätta analysera vad som mer kan göras. MSB håller med om att den nationella planen ska flytta fokus från enstaka åtgärder till systemsyn och från trafikslag till hela transporten. Det är dock viktigt att de åtgärder som man ser utifrån ett helhetsperspektiv sedan anpassas till det som är specifikt för varje transportslag. Generellt noterar MSB att sjöfarts- och luftfartssektorerna inte har redovisat samma detaljerade underlag i planen som väg- och järnväg har gjort. Det saknas analyser kring hur sjöfarts- och luftfartsinfrastrukturen skulle kunna utvecklas. Dessa två transportslag bör integreras på ett tydligare sätt med övriga transportslag i planeringen. MSB saknar även en beskrivning av hur man inom dessa sektorer långsiktigt arbetar för att öka säkerheten.

Rikstrafiken kan i allt väsentligt ställa sig bakom vad som trafikverken anför i förslaget till Nationell plan för transportsystemet 2010 - 2021. Så vitt *Rikstrafiken* kan bedöma svarar även förslaget på ett tillfredsställande sätt upp mot de frågeställningar som anges i remissens missivbrev.

Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) bedömer att planen innebär ett viktigt steg mot att uppnå en trafikslagsövergripande planering. Det finns dock många områden inom vilka samordningen kan bli ännu bättre.

Tillväxtverket anser att ett transportslagsövergripande synsätt har goda förutsättningar att stärka den hållbara tillväxten. Tillväxtverket är således positivt inställd till detta arbetssätt som har satt sin prägel på framtagandet av förslag till Nationell plan för transportsystemet.

Boverket anser att arbetet med den nationella planen innebär ett viktigt steg på vägen mot en transportslagsövergripande planering, och att den regionala ansatsen med funktions- och systemanalyser öppnar för en samverkan med bebyggelseplanering. Bland sektorsåtgärderna tas trafikverkens medverkan i tidiga skeden i samhällsplaneringen upp. Det är viktigt att detta sker inom ramen för planeringsarenorna enligt PBL där trafikverkens kompetens kan ge viktigt tillskott till en lokal och regional helhetssyn på markanvändning och strukturutveckling.

Tillväxtanalys anser att det är positivt att man ser de olika transportslagen som en helhet och arbetar mot en sådan lösning i dialog med regionerna.

Riksantikvarieämbetet anser att planen har en slagsida mot investeringar i vägtransportsystemet. Riksantikvarieämbetet uppfattar att detta bland annat beror på att många vägobjekt är låsta i planen eller ingår i den så kallade närtidssatsningen. Detta bör ha begränsat utrymmet för förutsättningslösa prövningar av alternativa åtgärder i linje med fyrstegsprincipen. Riksantikvarieämbetet anser att planerings- och beslutsprocessen för transportsystemet på sikt måste utvecklas mot större flexibilitet i val av åtgärder, detta inte minst för att möta samtidens och framtidens stora utmaningar på miljöområdet.

VINNOVA anser inte att ansvaret för transportslagsövergripande frågor faller tydligt in i sakmyndigheternas ansvar utan ansvarig myndighet måste utses.

Länsstyrelser

Länsstyrelsen i Värmlands län anser att det är positivt att planeringen utgår från ett transportslagsövergripande synsätt. Länsstyrelsen saknar bl.a. en diskussion kring möjligheterna att i större utsträckning använda de inre vattenvägarna för godstransporter för att därigenom avlasta parallella vägar och järnvägar.

Länsstyrelsen i Blekinge län anser att förslaget stödjer som princip mera trafikslagsövergripande transportlösningar, men i genomförandet finns en uppenbar brist i att sådana lösningar, med utnyttjande av järnväg, lastbil och sjöfart i Karlshamns hamn, inte tas tillvara.

Länsstyrelsen i Kalmar län och *Regionförbundet Kalmar* menar att fokus finns delvis. Det faktum att planen behandlar flera transportslag samtidigt är ett steg på väg mot det transportslags övergripande synsättet. De nuvarande skillnaderna i t.ex. Väg- respektive Banverkets regionala geografiska organisation medför dock svårigheter att kunna diskutera och planera väg- och järnväg på ett likvärdigt och transportslagsövergripande sätt ute i länen/regionerna. Ett transportslagsövergripande synsätt borde kunna ha analyserat vilka delar av landet som ligger i trafikskugga och hur man kan förändra det. Ett transportslagsövergripande synsätt hade även kunnat identifiera vilka potentialer det finns i olika delar av landet beroende på vilken infrastruktur man har och hur den kan trafikeras samt vilka miljö-, klimat- och samhällsekonomiska vinster som kan göras vid en samlad logistikplanering för olika transportslag. I storstadsregionerna är den transportslags övergripande

planeringen tydligare, främst av skälen att det redan finns ett redan varierat utbud av såväl väg/järnväg som fordon, en stor kundkrets, samt en fysisk platsbrist som tvingar fram ett transportslagsövergripande synsätt. I Kalmar län, liksom i en övervägande stor del av landet finns dock inte denna möjlighet att på ett likvärdigt sätt jämföra, eller använda flera transportslag för vare sig privatpersoner eller företag. Detta beror helt enkelt på att det finns få realistiska alternativ till att köra bil på ett ofta underutvecklat vägnät. Planen måste därför tillföras flera satsningar på förbättrade järnvägar och vägar för att möjliggöra en samlad planering av rese- och godstransport i regionen/Småland.

Länsstyrelsen i Västra Götalands län anser att det är mycket positivt att Regeringen uppdragit åt trafikmyndigheterna att presentera ett samlat trafikslagsövergripande förslag till nationell transportplan.

Länsstyrelsen i Dalarnas län menar att förslaget har ett transportslagsövergripande synsätt och stödjer utvecklingen mot ett helhetstänkande.

Länsstyrelsen i Gävleborgs län anser att planens trafikövergripande perspektiv är bra. Det är trafiksystemens gemensamma effekter och deras samverkan i transportarbetet som är viktiga.

Länsstyrelsen i Skåne län anser att för första gången har en transportslagsövergripande nationell transportplan tagits fram. Detta ger förutsättningar att fördela medel till de åtgärder som ger störst nytta för användarna och för samhället. Genom att initialt fördela specifika medel till respektive transportslag försvåras möjligheterna att utveckla trafikslagsövergripande lösningar.

Länsstyrelsen i Södermanlands län menar att ytterligare en aspekt att framhålla när det gäller Ostlänken är det trafikslagsövergripande perspektivet. Stockholm-Skavsta flygplats i Nyköping är Sveriges tredje största flygplats med 2,5 milj passagerare 2008.

Länsstyrelsen i Östergötlands län har uppfattningen att förslaget stödjer en utveckling mot mer trafikslagsövergripande transportplanering genom att åtgärdsförslagen nu är samlade i en gemensam plan. Länsstyrelsen bedömer dock att ett tydligare resonemang om tidsprioriteringen mellan olika åtgärder skulle förstärka intentionerna med en samlad plan.

Länsstyrelsen i Gotlands län säger ja, men det är nödvändigt att arbetet med att utveckla en långsiktig godstransportstrategi i samverkan med marknadsaktörer fortsätter. I avvaktan på beslut om förslaget att avskaffa det s.k. Gotlandstillägget i samband med den nya avtalsperioden för Gotlandstrafiken 2015 krävs en avreglering under ordnade former och att åtgärder för förbättrad konkurrens vidtas. En ökad godshantering

i Klintehamn medför behov av både breddning och fördjupning av farleden, vilket bör inrymmas i den nationella planen.

Länsstyrelsen i Jämtlands län menar att skapandet av omlastningsmöjligheter underlättar trafikslagsövergripande transportlösningar. Klimatförändringarna gör det därför mycket viktigt att överväga kraftfulla insatser för att ändra såväl godsströmmar som trafiklösningar för att minska utsläppen av växthusgaser. En ökad överföring av vägtransporter till sjö och järnväg måste vara högt prioriterat. Vi saknar tydliga förslag i den riktningen. Omlastningskostnadens andel av den totala transportkostnaden blir allt mindre ju längre avstånden är. Den blir också relativt lägre vid höjningar av drivmedelspriser. Vid höjda drivmedelspriser kommer omlastningar till järnväg eller sjötransport bli lönsamma vid kortare avstånd än idag. Det talar för ett tätare nät av kombiterminaler än vad som nu föreslås. För att inte konkurrensen ska snedvridas mellan olika delar av landet är det viktigt att staten inte bara ger stöd till de största terminalerna, utan att stödet utformas på ett sådant sätt att företag i olika delar av landet kan konkurrera på likvärdiga villkor. Långt gångna planer finns på att etablera en kombiterminal i Brunflo, strax utanför Östersund

Länsstyrelsen i Jönköpings län noterar med tillfredsställelse att trafikverken för första gången samverkat för att ta fram en trafikslagsövergripande plan för hela transportväsendet.

Regionförbund / Kommunförbund

Region Blekinge menar att i och med att det finns både väg- och järnvägssatsningar som ökar möjligheten till alternativa transportlösningar måste svaret bli jakande.

Region Gävleborg ser positivt på uppdraget att den nationella planen skall vara transportslagsövergripande. Det bidrar till uppfyllelse av de transportpolitiska målen samt att tillämpningen av fyrstegsprincipen blir mer genomförbar. Planens uppfyllelse av de transportpolitiska målen och systemtänkande blir tydlig i planens 115% -alternativ. Region Gävleborg anser att detta utökade anslag är ett minimum för att möjliggöra den utveckling av transportinfrastrukturen som behövs för att tillfredsställa resenärers, företags och samhällets behov. Det krävs en medelstildelning som svarar upp mot detta alternativ om effekterna av den nationella planen skall bidra till måluppfyllelse. Region Gävleborg anser vidare att det är en fråga om trovärdighet för den demokratiska planeringsprocessen att medelstildelningen följer planen.

Regionförbundet Örebro anser att det finns flera exempel på ett trafikslagsövergripande synsätt till exempel utpekandet av ett nationellt godsnet och nationella godsnoder. Det trafikslagsövergripande arbetssättet kan sannolikt utvecklas betydligt.

Regionförbundet Östsam anser att det är mycket positivt att det i det remitterade materialet finns en redovisning för godstransporter som har karaktären av en samlad analys som berör de olika transportslagen (transportslagsövergripande perspektiv). Den redovisas med text- och kartdel. Fortfarande saknas dock motsvarande resonemang när det gäller persontransporter. Det är en stor brist som försvårar bedömningen av planen.

Region Skåne anser att det är positivt att trafikverken presenterar en sammanhållen plan för infrastrukturåtgärder och förslaget kan ses som startpunkt för en fortsatt trafikslagsövergripande planering. Direktiven att fördelningen av nya investeringar mellan väg och spåråtgärder är given begränsar dock möjligheten till trafikslagsövergripande prioriteringar.

Region Dalarna anser att de regionala systemanalyserna har inte fått tillräckligt genomslag i den nationella åtgärdsplaneringen bland annat utifrån avsaknaden av en reellt sammanvägd nationell systemanalys, varför förslaget inte stödjer ett trafikslagsövergripande synsätt i den utsträckning som kan förväntas. Genomförandet av planen måste inriktas mot åtgärder för sammanhängande stråk och noder i transportsystemet.

Sydöstra Skånes kommuner anser att det är väldigt stor skillnad mellan tillgängligheten för resa i bil i jämförelse med resa med kollektivtrafiken. Kollektivtrafiken är f.n. inte tillräckligt konkurrenskraftig. Infrastruktur-satsningar krävs framförallt i järnvägstrafik men även i snabb och tät busstrafik enligt pendelkonceptet i fler relationer för att förbättra kollektivtrafikens konkurrenskraft i förhållande till bilen. Det krävs också att turtätheten ökar på Ystadsbanan och Österlenbanan och att Simrishamnsbanan byggs ut i hela sin sträckning.

Kommunförbundet Norrbotten anser att det är betydelsefullt att de slutsatser och prioriteringar som kommit fram i de utredningar som gjorts avseende flygplatser, hamnar och kombiterminaler får genomslag i den nationella planen för transportsystemet 2010-2021. T.ex. Sweden Seaport med Luleå som nav, fungerande isbrytarverksamhet i Bottenhavet och Bottenviken, staten måste ta ett ekonomiskt ansvar och skapa förutsättningar för tillgänglighet i alla delar av landet genom upphandlad flygtrafik.

Skåne Nordost och Hörby kommun framhåller Åhus hamn och att en förbättring av järnvägskopplingen måste ske på sikt för att överföra gods från lastbil till tåg. Strategiska landanslutningar är järnvägen och väg 118/1648. Hässleholm Nord är den naturliga knutpunkten för överlastning av gods mellan bil och tåg. Utbyggnaden skapar Södra Sveriges största industri- och logistikpark med kombiterminal. I en

första etapp satsas 200 milj kronor på ett område på 150 hektar direkt vid Södra Stambanan. Området är strategiskt placerat med direkta kopplingar till Köpenhamn/ Malmö, Mälardalen/Stockholm och Göteborg/Oslo. De viktigaste anslutningarna är Södra Stambanan/Skånebanan, vägarna 21, 23/13, 117. Kristianstad Airport i anslutning till väg 19 är den nödvändiga fjärrlänken för nordöstra Skånes befolkning och näringsliv.

SMÅKOM är rent generellt positiva till en sammanhållen transportplan istället för de traditionella sektorsplanerna även om helhetsgreppet på dessa frågor behöver utvecklas längre än vad nu aktuellt planmaterial redovisar.

Landsting

Landstinget i Jönköpings län anser att den nationella trafikslagsövergripande planen i huvudsak är positiv.

Kommuner

Storfors kommun anser inte att så är fallet. Materialet visar på att Infrastrukturverken har en gemensam vilja till trafikslagsövergripande lösningar men att man fortfarande jobbar i sina egna stuprännor när förslag till åtgärder presenteras.

Sollefteå kommun anser att planen prioriterar vägnätet på järnvägens bekostnad, dock utan att därmed kraftfullt förbättra förutsättningarna för vägnätet i vår region.

Mariestads kommun säger ja i allt väsentligt.

Gislaveds kommun anser att det är ett framsteg att den långsiktiga infrastrukturplaneringen nu sker transportslagsövergripande. Det förstärker förflyttningen från en syn på infrastrukturbyggande som ett mål i sig till en syn på infrastrukturbyggande som ett medel för att skapa bättre förhållanden för företagen, medborgarna och miljön.

Västerås stad anser att samordningen av åtgärder för samtliga transportslag i förslaget till ny plan är bra och nödvändig för fortsatt tillväxt, för jobben och för klimat- och miljöåtaganden, förutsatt att indata och effektsamband av åtgärder värderas lika för samtliga transportslag.

Gislaveds kommun anser att det är ett framsteg att den långsiktiga infrastrukturplaneringen nu sker transportslagsövergripande. Det förstärker förflyttningen från en syn på infrastrukturbyggande som ett mål i sig till en syn på infrastrukturbyggande som ett medel för att skapa bättre förhållanden för företagen, medborgarna och miljön.

Hedemora kommun anser att ja, resultatet har flyttat fokus från enskilda transportåtgärder till en vidare transportsystemsyn.

Ronneby kommun menar att förslaget ger på ett bättre sätt än tidigare förutsättningar för ett transportslagsövergripande synsätt och ett systemtänkande.

Upplands-Bro kommun anser att det är positivt att trafikverken har försökt utgå från en systemsyn i sin planering.

Västerviks kommun skriver att det är bra med ett transportslagsövergripande synsätt.

Linköpings kommun är mycket positiv till den trafikslagsövergripande arbetsmetod som det talas om i den nationella planen för transportsystemet.

Malmö stad anser att det är bra att planen stödjer sig på en transportövergripande ansats, och tar ett samlat grepp på energi-, miljö- och klimatfrågorna i och med den så kallade EET-strategin.

Norrköpings kommun ser positivt på det trafikslagsövergripande synsätt som finns i förslag till nationell plan.

Oskarshamns kommun menar att intrycket är att varje transportslag ser till sin verksamhet, men att man inte beaktar konsekvenserna sammantagna för länet och tillämpar det trafikslagsövergripande synsättet som regeringen efterlyser.

Trelleborgs kommun anser att förslaget har ett tydligt fokus på resenärers, företags och samhällets behov, stöder en tydlig utveckling mot trafikslagsöverskridande transportlösningar och bidrar till en uppfyllelse av de transportpolitiska målen.

Haparanda kommun anser att förslaget bör miljöanpassas genom större satsningar på järnväg och kollektivtrafik på väg och järnväg. Lösningarna för persontransporterna borde kunna ha större miljöfokus med satsningar på spårbunden trafik och kollektivtrafik istället för vägtrafik.

Kiruna kommun påpekar att man ska inom kort tillsammans med Banverket utreda lokaliseringen av en ny järnvägsstation. Ett sådant arbete kräver ett engagemang från staten när det gäller långsiktiga lösningar med flera transportslag involverade. Flyg och tåg är viktiga transportmedel i en perifer region.

Västerås stad anser att samordningen av åtgärder för samtliga transportslag i förslaget till ny plan är bra och nödvändig för fortsatt

tillväxt, för jobben och för klimat- och miljöåtaganden, förutsatt att indata och effektsamband av åtgärder värderas lika för samtliga transportslag.”

Filipstads kommun anser inte att så är fallet. Materialet visar på att Infrastrukturverken har en gemensam vilja till trafikslagsövergripande lösningar men att man fortfarande jobbar i sina egna stuprännor när förslag till åtgärder presenteras.

Kristinehamns kommun anser att intentionerna i utredningen visar en vilja till gemensamma lösningar men sett till åtgärderna som redan i dag presenteras verkar det vara en bra bit att gå innan något påtagligt kommer Värmland till del.

Luleå kommun anser att prioriteringen av vägnätet på bekostnad av järnvägsnätet inte stödjer transportslagsövergripande transportlösningar. De huvudsakliga kapacitetsproblemen, framförallt för godset, finns på järnvägssidan och där-för bör en större del av investeringarna göras i en utbyggnad av järnvägen.

Eksjö kommun menar att för att uppnå transportpolitiska behöver de olika transportslagen komplettera varandra. Kommunen anser förslaget till nationell plan handlar främst om behovet att utveckla den befintliga järnvägsstrukturen. Bland angelägna åtgärder som kräver investeringar nämns utveckling av Jönköpingsbanan, mötesspår och standardhöjning på sträckan Nässjö - Vetlanda samt sträckan Nässjö - Oskarshamn. Om höghastighetståg i någon form kommer till stånd är det av yttersta vikt att hur anslutningsmöjligheter gentemot regionala banor som Jönköpingsbanan ordnas för att åstadkomma en positiv regional utveckling. I förslaget finns två strategiska noder i Jönköpings län, Nässjö och Jönköping. Vidare skrivs att "noden Jönköping är föremål för särskilda utredningar beträffande lokalisering av kombiterminal och anslutningsmöjligheter". I Jönköpings län finns och pågår utvecklingsarbete kring logistikcentra i flera kommuner. Godsterminal Gamlarp i Nässjö kommun har flera dimensioner. Nationellt blir terminalen en byggsten i det svenska samhällets miljöomställning. Regionalt främjar satsningen både tillväxt och utveckling av både näringsliv och arbetsmarknad. Därför är det viktigt att godsterminalen Gamlarp ges goda förutsättningar att utvecklas.

Jönköpings kommun menar att för att skapa ett hållbart transportsystem för framtiden är det viktigt att se det trafikslagsövergripande. Det är också viktigt att se hela resan som en helhet och en fungerande kedja. Därför måste nationella, regionala och lokala trafiksystem fungera väl tillsammans. Omfattande investeringar kommer att krävas på lokal nivå. Det är därför positivt att den nationella planen även omfattar mindre investeringsobjekt och sektorsåtgärder vilka, som framhålls i planen,

många gånger är kostnadseffektiva, ger bred måluppfyllelse och är efterfrågade av medborgarna.

Nässjö kommun menar att godsterminal Gamlarp i Nässjö kommun har flera dimensioner. Nationellt blir terminalen en byggsten i det svenska samhällets miljöomställning. Regionalt främjar satsningen både tillväxt och utveckling av både näringsliv och arbetsmarknad. Därför är det viktigt att Godsterminalen Gamlarp ges goda förutsättningar att utvecklas. Avseende behövs det underhåll och nyinvesteringar i Södra stambanan. Mot bakgrund av gods- och järnvägssituationen i länet samt Gunnar Malms utredning kring ett framtida höghastighetsnät med knutpunkt för Götalandsbanan och Europabanan i Jönköpings län så finns anledning för Trafikverket att ta ett helhetsgrepp kring järnvägsfrågorna i Jönköpings län och samordna planer för framtida höghastighetståg med den nationella planen.

Karlskrona kommun anser det positivt att vi nu har en gemensam nationell plan för hela transportsystemet. Detta leder med all sannolikhet till ett mer rationellt resursutnyttjande.

Karlstads kommun anser att den nya ansatsen med trafikslagsövergripande planering är bra och tydliggör prioriteringen mellan de olika trafikslagen.

Bergs kommun säger nej, den nationella transportplanen innehåller inga planer för alternativ till bilresor i Bergs kommun. Inlandsbanan som korsar kommunen, Jämtlands län, och inlandet i nord-sydlig riktning finns inte med som nationellt objekt för satsningar som innebär ökad användning av befintlig spårana.

Trafikhuvudmän

Skånetrafiken (Region Skåne) instämmer i att planeringen och utbyggnaden av infrastrukturen bör utgå från ett trafikslagsövergripande perspektiv.

SJ AB och Branschföreningen Tågoperatörerna menar att för att trafikslagsövergripande transportlösningar ska komma till stånd i samband med persontrafik krävs att järnvägsresan eller godstransporten ska vara så tillgänglig och attraktiv att den blir ett valbart alternativ. Om detta påverkas positivt av en nationell plan som prioriterar vägar är ju tveksamt.

Infrastrukturförvaltare

Bransch- och intresseorganisationer

Sveriges åkeriföretag anser att tankarna finns men medlen räcker inte till.

Svenska Bussbranschens riksförbund anser det vara förslag som stödjer en utveckling mot trafikslagsövergripande transportlösningar och som verkligen försöker uppfylla de allmänt hållna transportpolitiska målen.

Swedtrain anser att planen saknar en strategi och övergripande plan för utbyggnad av spårburen stadstrafik, framförallt spårvägar. Visserligen är detta på många sätt en kommunal och regional angelägenhet, men i en Nationell plan för transportsystemet bör belysas hur förutsättningarna för spårväg ser ut finansiellt, planeringsmässigt och juridiskt.

Svenska Transportarbetareförbundet påpekar att det saknas fortfarande efter lång tid ordentliga genomförandalternativ när det gäller det framtida järnvägssystemet för gods och samspelet mellan järnväg och väg.

Näringslivets Transportråd anser att [planen] inte i tillräcklig utsträckning [stödjer en trafikslagsövergripande utveckling]. Investeringar i projekt för ökad intermodalitet som ingår i ett strategiskt nät av viktiga stråk och noder för näringslivets transporter bör ges en ökad prioritet inom en utökad investeringsram för 2010-2021. Det konkreta genomförandet av planförslaget måste systematiskt inriktas på ett möjliggörande av sammanhängande stråk och noder i transportsystemet. Staten har det yttersta ansvaret för underhållet och utbyggnaden av infrastrukturen och särskilt de nationella godsstråken och anslutningarna till noderna.

Motormännens Riksförbund stödjer det trafikslagsövergripande arbetssättet i planeringen, vilket ger ett långsiktigt mer hållbart resultat.

Skogsindustrierna pekar på att i förordet till Åtgärdsplaneringen anges att generaldirektörerna 'hoppas att den nationella planen ska bidra till att flytta fokus från enstaka åtgärder till systemsyn och från trafikslag till hela [...] transporten'. Man anser inte att detta har åstadkommit i tillräckligt stor utsträckning. ... Skogsindustrierna anser att det saknas en systemsyn på viktiga stråk för godstransporter.

Miljöförbundet Jordens Vänner menar att regeringen har redan bestämt att förbifarterna i Stockholm, Göteborg, Umeå, Sundsvall mm skall prioriteras, och dels att minst 50 % av de kvarvarande begränsade pengarna skall satsas på vägprojekt. Detta omöjliggör många av de järnvägssatsningar som kan få över gods och människor från lastbil och

inrikesflyg, t ex Norrbotniabanan, Ostlänken, Götalandsbanan, Västlänken, Bohusbanan och en offentlig rustning av Dalabanan.

Kommunikationspolitiska rådet i Norrbotten anser att ambitionen att få till stånd en utveckling mot mera trafikslagsövergripande transportlösningar är mycket positivt men tillräckliga satsningar i förslaget till nationell plan saknas för att uppnå det.

TransportGruppen konstaterar med glädje att deras synsätt börjar få genomslag. Trafikverkens gemensamt presenterade nationella plan för transportsystemet, där exempelvis nationella och regionala systemanalyser gjorts med ett övergripande perspektiv, är ett steg på vägen till ett transportslagsövergripande arbetssätt. Denna utveckling kommer förhoppningsvis cementeras i och med skapandet av det nya Trafikverket. TransportGruppen välkomnar detta transportslagsövergripande samarbete som underlättar prioriteringen av projekt och åtgärder av betydelse för hela transportsystemet och motverkar risken för att olika transportslag ställs mot varandra.

Baltic-Link Association anser att det är positivt att vi nu har en gemensam nationell plan för hela transportsystemet. Detta leder med all sannolikhet till ett mer rationellt resursutnyttjande.

Inlandsbanan AB menar att processen att flytta gods från väg till järnväg pågår men hindras av eftersatt underhåll och flaskhalsar i de regionala järnvägssystemen. Exempel på detta är de stängda järnvägarna mellan Arvidsjaur - Jörn och Orsa - Bollnäs som var för sig skulle kunna ersätta 40 miljoner tonkm landsvägstransport per år eller 10 000 lastbilstransporter tur och retur.

Gröna Bilister är positiva till den sektorsövergripande approach som kännetecknar förslaget till handlingsplan, framtagen av de fyra trafikmyndigheterna i samverkan. Därmed har varje verks tendens att favorisera sitt eget transportslag i viss mån motverkats

Handelskammare

Handelskammaren Mittsverige och *Mellansvenska handelskammaren* ser positivt på uppdraget att den nationella planen ska vara transportövergripande. Det bidrar till uppfyllelse av de transportpolitiska målen men tyvärr räcker inte anslagsramen till för att genomföra de visioner och mål för transportsystemets utveckling som anges. Vidare så måste man vara öppen och ha beredskap för de eventuella förändringar som kan ske i samhället under planperioden samt att placeringarna av kombi-terminalerna ses ur ett marknadsperspektiv.

Övriga företag

Volvo Personvagnar AB anser att förslaget ger stöd till inriktningen att prioritera godsstråk mellan noder/terminaler. En tydligare koppling mot TEN-T och de Transoceana sjösystemen hade varit önskvärd. Ej acceptabelt att flertalet av de föreslagna godsstråken ej blir färdigställda förrän efter planperiodens slut. De måste prioriteras i mycket högre utsträckning, och tydligt säkerställa den prognostiserade volymtillväxten i transportsystemen.

Falun Borlänge-regionen AB anser att de regionala systemanalyserna inte har fått tillräckligt genomslag i den nationella åtgärdsplaneringen bland annat utifrån avsaknaden av en reellt sammanvägd nationell systemanalys, varför förslaget inte stödjer ett trafikslagsövergripande synsätt i den utsträckning som kan förväntas. Genomförandet av planen måste inriktas mot åtgärder för sammanhängande stråk och noder i transportsystemet

Jernhusen AB anser att angelägna godstransportrelaterade infrastruktur-satsningar ej har prioriterats visavi persontrafikrelaterade satsningar då de samhällsekonomiska kalkylmodeller som används gynnar persontrafiken genom högre tidsvärdering.

Utländska remissinstanser

Universitet och högskolor

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.

Myndigheter

Energimyndigheten anser att det inte varit möjligt att på en översiktlig nivå bedöma om planen bidrar till att nå klimatmålet.

Naturvårdsverket anser att den föreslagna planen inte bidrar till att klimatmålen nås. Planen strider mot de transportpolitiska målen och uppfyller inte kraven i Regeringens direktiv för ÅP.

Skogsstyrelsen finner generellt att förslagen i planen har fokus på resenärers, företags och samhällets behov och stödjer trafikslagsövergripande transportlösningar samt bidrar till de transportpolitiska målen.

Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) pekar på att under framtagandet av förslaget har regeringen föreslagit att det övergripande målet att säkerställa en samhällsekonomisk effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet kompletteras med ett tillgänglighetsmål och ett hänsynsmål istället för de tidigare sex delmålen. VTI:s bedömning är att förslaget för de nya investeringar och drift- och underhållsåtgärder i relativt stor utsträckning baserats på samhällsekonomisk effektivitet och därmed bidrar till det övergripande målet. För så kallade bundna investeringar övertygar inte redovisningen att de leder mot det övergripande målet. Det är förståeligt att trafikverken för de nya tillgänglighets- och hänsynsmålen inte har utarbetat tydliga mått och beskrivningar. Ett mått är att studera tillgänglighetsvinster i form av minskade restider vilka är betydande i förslaget. Hänsynsmålet har en mindre framträdande roll då trafiksäkerhetseffekterna är positiva men mycket måttliga och klimat-effekterna som väntat mycket små (1/10 procent år 2020) om man bortser från den underliggande EES-strategin.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) anser att förslaget generellt bidrar till uppfyllandet av de transportpolitiska målen, men säkerhetsperspektivet behöver ännu mer lyftas fram och vara en integrerad del i planen. Det är bra och nödvändigt att man formulerar mål när det gäller säkerhet för respektive trafikslag, men man skulle kunna gå vidare och utveckla samarbetet mellan transportslagen och lära av varandras erfarenheter på ett systematiskt sätt.

Rikstrafiken kan i allt väsentligt ställa sig bakom vad som trafikverken anför i förslaget till Nationell plan för transportsystemet 2010 - 2021. Så vitt Rikstrafiken kan bedöma svarar även förslaget på ett tillfredsställande sätt upp mot de frågeställningar som anges i remissens missivbrev.

Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) anser att planen tydligt redovisar i kapitel 18 de beräknade effekterna på samhällsekonomisk

effektivitet, i termer av genomsnittlig NNK för de namngivna objekten i planen. Det sägs emellertid inget om den andra delen i det övergripande målet – långsiktig hållbarhet. Det förefaller därmed som trafikverken avstått från att göra den bedömningen, eller ansett att långsiktig hållbarhet täcks in av samhällsekonomisk lönsamhet. NNK avspeglar INTE vare sig hållbar utveckling eller samhällsekonomisk effektivitet. För en sådan bedömning måste även de ej prissatta effekterna (t.ex. regional utveckling, trängsel, fördelningseffekter och flera miljöeffekter) inkluderas i analysen. I åtgärdslistan (bil. 2b) får NNK en dominerande ställning och i bil. 2c omnämns ej prissatta effekter och miljöpåverkan på ett mycket summariskt sätt, utan stöd till läsaren för hur dessa faktorer ska sammanvägas med NNK eller andra prissatta nyckeltal till en helhetsbedömning av samhällsekonomisk effektivitet.

Tillväxtverket vill betona vikten av att klimatpåverkande emissioner bör hanteras på ett sektorsövergripande sätt. Inom vissa produktionsprocesser kan ökade transporter till och med resultera i att den totala mängden klimatpåverkande emissioner minskar. Det kan därför vara kontraproduktivt utifrån ett klimatperspektiv att höja banavgifterna, vilket föreslås i planen.

Boverkets intryck är att tillgänglighetsmålet prioriteras tydligt över hänsynsmålen i den nationella transportplanen, vilket framgår vid läsningen av miljökonsekvensbeskrivningen. Det saknas alternativa fördelningar av medlens användning utifrån olika viktning/profilering av miljöaspekterna som ingår i de transportpolitiska målens hänsynsmål. En sådan ansats med konsekvensbedömning av alternativen hade kunnat öppna för en diskussion om planens systemförändrande effekter, vilket enligt Boverkets uppfattning måste komma upp på dagordningen om klimat- och energimålen ska nås. Ett annat exempel är jämställdhetsfrågan. Planens påverkan på och mål beträffande människors vardagsliv värderas i planmaterialet huvudsakligen utifrån den nuvarande ”manliga” normen att arbetspendla med långa bilresor. En systemförändrad ansats hade däremot utgått från en diskussion om och på vilket sätt transportsystemet kan bidra till att skynda på utvecklingen mot ett jämställt samhälle respektive ett mer hållbart samhälle utifrån klimat- och miljöaspekter.

Tillväxtanalys anser att förslaget har arbetat mot de transportpolitiska målen, både de tidigare och de nuvarande så långt det är möjligt.

Riksantikvarieämbetet uppfattar att den nu föreslagna nationella transportplanen i huvudsak är inriktad mot att uppfylla det transportpolitiska funktionsmålet och i liten utsträckning mot hänsynsmålet om säkerhet, miljö och hälsa. En parallell läsning av planen och miljökonsekvensbeskrivningen ger intryck av att integrationen mellan planprocessen och miljöbedömningen har varit svag. Det är svårt att

bedöma i vilken utsträckning miljöbedömningen har återverkat på utformningen av planen.

Vinnova delar den Nationella planens uppfattning att forskning är ett nödvändigt verktyg för trafikverken för att möjliggöra en fortlöpande förbättring av transportsystemet. Vinnovas uppfattning är att ansvaret för behovsmotiverad och tillämpad forskning bör ligga på de myndigheter som har sakansvar inom respektive område och att denna roll förutsätter ett tydligt uppdrag även rörande finansiering av FUD .

Arbetsmiljöverket anför att ofta innebär funktionella vägar, järnvägar och hamnar mm förbättringar för flera yrkeskategorier som exempelvis chaufförer, lokförare och medarbetare i hemtjänst och färdtjänst.

Länsstyrelser

Länsstyrelsen i Värmlands län anser att i viss mån [uppfyller planen målen] men viktiga klimat- och miljömål för transportsektorn kommer inte att kunna uppnås inom föreslagen plan. Ett tydligare fokus på nationella transportstråk och noder krävs för att möjliggöra effektivare intermodala transporter.

Länsstyrelsen i Blekinge län anser att förslaget beaktar såväl funktionsmålet som hänsynsmålet i den transportpolitiska målsättningen.

Länsstyrelsen i Jönköpings län anser att såväl nationella som regionala mål för transportsektorn siktar på betydelsen av god tillgänglighet, vilket underlättar en större rörlighet och kompetensförsörjning inom och mellan arbetsmarknadsregioner. I detta sammanhang har kollektivtrafiken en viktig funktion att på ett säkert och långsiktigt hållbart sätt bidra till ökad rörlighet på arbetsmarknaden. Av planförslaget framgår bland annat att föreslagna åtgärder ger möjlighet till upprustning av stationsmiljöer, förbättringsåtgärder vid hållplatser, särskilda körfält för kollektivtrafiken med mera.

Länsstyrelsen i Kalmar län säger nej, inte i de delar som inte är storstadsregioner. Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Det kommer inte att uppfyllas med förslaget till nationell plan eller med de regionala planerna. Vid sidan om att bidra till goda utvecklingsmöjligheter i landets olika delar måste också en av planperiodens viktigaste uppgifter vara att koordinera transportsystemen så att de minskar utsläppen av växthusgaser. Satsningar för att föra över mer gods från väg till järnväg, kombiterminaler och annat för att gynna denna utveckling är positiva. Vi anser dock inte att planen är tillräckligt tydlig för att uppnå sådana mål. För Kalmar län måste såväl ambitionsnivå som

styrmedel vara kraftigare i detta avseende för att målen ska vara inom räckhåll.

Länsstyrelsen i Kronobergs län är positiv till föreslagna åtgärdsområden ”Miljöinvesteringar” och ”Trimning och effektivisering för tillväxt och klimat” där bl.a. bulleråtgärder och tätortsinsatser återfinns.

Länsstyrelsen i Västra Götalands län anser att det nya målsystemet på ett tydligare sätt uttrycker transportsystemets grundläggande funktion att skapa tillgänglighet, samtidigt som hänsyn ska tas till hälsan, säkerheten och miljön. På så sätt framgår vad som utgör ett hållbart transportsystem: ett transportsystem som gör det möjligt för medborgarna att på ett säkert, miljöanpassat och hälsosamt sätt resa till arbete, service och fritidsaktiviteter.

Länsstyrelsen i Dalarnas län anser att om problem uppmärksammas som en effekt av planens genomförande (t.ex. ökad transportvolym), så bör det beskrivas hur andra åtgärder måste till för att få en acceptabel begränsning av miljöeffekterna.

Länsstyrelsen i Gävleborgs län menar att mellanliggande sträckor med låg kapacitet begränsar framkomligheten för transittrafiken. Uppfyllelsen av de transportpolitiska målen begränsas eller uteblir.

Länsstyrelsen i Skåne län menar att då medelstilledningen är låg ryms enbart de mest angelägna objekten i den nationella planen. Detta medför att kapacitetsproblem i järnvägsnätet kvarstår vilket begränsar person- och godstrafiken. Likaså riskerar trängsel problemen i vägnätet att tillta. Detta innebär svårigheter att uppnå de transportpolitiska målen bl.a. avseende att säkerställa en långsiktigt hållbar transportförsörjning, att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet samt att miljö- kvalitetsmålen uppnås.

Länsstyrelsen i Östergötlands län anser att planförslaget har ett tydligt fokus på resenärers, företags och samhällets behov i de övergripande skrivningarna. Däremot lyckas man sämre med ”överlämningen” till vad som måste hanteras på regional och lokal nivå för att uppnå de uppsatta målen.”

Länsstyrelsen i Gotlands län säger ja, men det finns dock behov av ytterligare insatser inom delar av funktionsmålen, speciellt när det gäller barns och funktionshindrades möjligheter att använda transportsystemet och att vistas i trafikmiljöer.

Länsstyrelsen i Jämtlands län anser att när det gäller miljömässig hållbarhet är en överföring av trafik från väg till järnväg angelägen för att begränsa klimatpåverkan. Satsningarna på att ändra dagens mönster när det gäller såväl persontrafik som godstrafik är alltför små. När det gäller

begreppet ”hela landet” måste betydligt större satsningar göras i vår del av landet för att uppnå en samhällsekonomisk och effektiv transportförsörjning.

Länsstyrelsen i Jönköpings län menar att såväl nationella som regionala mål för transportsektorn siktar på betydelsen av god tillgänglighet, vilket underlättar en större rörlighet och kompetensförsörjning inom och mellan arbetsmarknadsregioner. I detta sammanhang har kollektivtrafiken en viktig funktion att på ett säkert och långsiktigt hållbart sätt bidra till ökad rörlighet på arbetsmarknaden. Av planförslaget framgår bland annat att föreslagna åtgärder ger möjlighet till upprustning av stationsmiljöer, förbättringsåtgärder vid hållplatser, särskilda körfält för kollektivtrafiken med mera.

Regionförbund / Kommunförbund

Regionförbundet i Kalmar län säger nej. Det övergripande målet för svenska transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Det kommer man inte att uppfylla med förslaget till nationell plan eller med de regionala planerna.

Region Blekinge anser att bidraget består av både ökad tillgänglighet som åtgärder som ökar trafiksäkerheten och har positiva effekter på miljö och hälsa.

Regionförbundet Örebro anser att den ekonomiska ramen är för liten för att målen ska vara möjliga att nå. Det gäller speciellt klimatmålen.

Region Skåne anser att förslaget utgör för Skånes del åtgärdande av de mest akuta behoven. Investeringsnivån är dock inte tillräcklig för att kunna bidra till uppfyllelse av de transportpolitiska målen. Uteblivna spårinvesteringar för att möta ett ökat kollektivt resande, ytterligare trängsel på vägarna samt fortsatta begränsningar för godstransport på järnväg medför negativa effekter för klimatpåverkan och hämmar regional utveckling.

Region Dalarna anser att planförslaget förefaller att bidra till relativt god uppfyllelse av de transportpolitiska målen och samhällsekonomisk lönsamhet, men att det i hög grad grundas och redovisas på objektinriktad nivå. Det saknas tydliga redovisningar av samhällsekonomiska kalkyler utifrån ett stråk- och systemtänkande.

Sydöstra Skånes kommuner anser att Riksdagens beslut om ekonomiska ramar för åtgärdsplaneringen 2010-2021 synes helt otillräckliga för att uppfylla de transportpolitiska målen. Investeringsnivån bör vara minst 125 % med tanke på de kostnadsförordningar som troligen kommer. En

rimlig investeringsnivå bör vara 150 % eftersom satsningarna på infrastruktur i Sverige borde komma upp i samma nivå som den är i övriga Europa. Planeringsramen för den regionala planen för Skåne är alltför låg och behöver höjas väsentligt.

Kommunförbundet Norrbotten menar att de transportpolitiska målen inte kommer att bli uppfyllda pga för snålt angivna budgetramar och bidrar därför inte till nämnvärda förbättringar avseende tillgänglighet och en positiv regional utveckling. Ambitionen att få till stånd en utveckling mot mera trafikslagsövergripande transportlösningar är mycket positivt men tillräckliga satsningar i förslaget till nationell plan saknas för att uppnå det.

Kommunikationspolitiska Rådet i Norrbotten instämmer med *Kommunförbundet Norrbotten* i att de transportpolitiska målen inte kommer att bli uppfyllda pga. för snålt angivna budgetramar och bidrar därför inte till nämnvärda förbättringar avseende tillgänglighet och en positiv regional utveckling.

SMÅKOM menar att visserligen är den nu aktuella planen förankrad i riktlinjerna för regeringens policy i enlighet med innehållet i proposition 2008/09:35 – Framtiden resor och transporter – men blir härigenom inte mindre perspektivlös sett i relation till växande investerings- och driftskostnadsbehov i större delen av den svenska landsbygden.

Landsting

Kommuner

Sundsvalls kommun konstaterar med tillfredsställelse att planförslaget inom vägområdet i allmänhet och E4 Sundsvall i Synnerhet är välavvägt, tillväxtorienterat och bidrar till att uppfylla de trafikpolitiska målen.

Storfors kommun anser inte att förslaget kommer att innebära uppfyllelse av de transportpolitiska målen, därtill är målen för stora och grova och tilldelade resurser alltför små.

Sollefteå kommun anser att planen prioriterar vägnätet på järnvägens bekostnad, dock utan att därmed kraftfullt förbättra förutsättningarna för vägnätet i vår region.

Mariestads kommun säger ja, i vissa delar [uppfyller planen målen]. Dock ej beträffande t.ex. E20, menar man.

Lindesberg kommun bedömer att prioriteringarna i planen i huvudsak är korrekta och att planen kommer att bidra till uppfyllelse av de transport-

politiska målen, under förutsättning att anslagsramen höjs med minst 15 procent.

Västerås stad anser att efterfrågan på ett väl fungerande transportsystem lång ifrån har en motsvarighet i redovisade ekonomiska planeringsramar, vilket tydliggörs av att inga nya utbyggnader i praktiken är möjliga att påbörjas före 2016, trots att ett antal lönsamt bedömda objekt är klara att genomföras. I detta avseende uppfyller planförslaget inte de transportpolitiska målen.

Hedemora kommun anser att det finns goda förutsättningar för att realisera här nämnda funktionskrav och målsättningar under planperioden.

Västerviks kommun anser att den regionala obalansen förstärks, vilket står i strid med övergripande transportpolitiska mål.

Linköpings kommun anser att förslaget tyvärr saknar en tillräcklig analys av framtida persontrafik i Sverige. Detta är förmodligen förklaringen till att bra målsättningar som ökad tillväxt, fler växande företag, fler arbetstillfällen, klimatsäkring och långsiktig hållbarhet inte följs upp med tillräckliga åtgärder.

Malmö stad anser att det är oklart om planen bidrar till att uppnå de transportpolitiska målen. Framförallt oroas Malmö stad över att planens åtgärder inte bedöms kunna bidra till miljömålen, eller att miljöpåverkan bedöms som oklar, alternativt att bedömningar är svåra att genomföra av olika skäl.

Oskarshamns kommun 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. Det kommer man inte att uppfylla med förslaget till nationell plan eller med de regionala planerna.

Trelleborgs kommun menar att förslaget har ett tydligt fokus på resenärers, företags och samhällets behov, stöder en tydlig utveckling mot trafikslagsöverskridande transportlösningar och bidrar till en uppfyllelse av de transportpolitiska målen.

Haparanda kommun anser att förslaget bör miljöanpassas genom större satsningar på järnväg och kollektivtrafik på väg och järnväg.

Kiruna kommun anser att för att skapa ett långsiktigt hållbart transportsystem måste ansträngningarna att föra över långväga transporter till järnväg ökas. Malmbanan måste på sikt bli dubbelspårig.

Piteå kommun anser att förslaget till Nationell plan lyfter återkommande fram klimatperspektivets avgörande roll för prioriteringar i planen. Att Trafikverket trots detta gör valet att utelämna Norrbotniabanan är för Piteå kommun obegripligt när miljö och klimat får allt större betydelse i samhället.

Härjedalens kommun konstaterar att det begränsade ekonomiska utrymmet inte medger att högt prioriterade vägar/[gång/cykel]-vägar kan åtgärdas under perioden. Med hänsyn till riksdagens och regeringens transportpolitiska mål om bl.a. tillväxt och tillgänglighet är det därför av största betydelse att mera resurser tillförs Jämtlands län!

Västerås stad anser att efterfrågan på ett väl fungerande transportsystem lång ifrån har en motsvarighet i redovisade ekonomiska planeringsramar, vilket tydliggörs av att inga nya utbyggnader i praktiken är möjliga att påbörjas före 2016, trots att ett antal lönsamt bedömda objekt är klara att genomföras. I detta avseende uppfyller planförslaget inte de transportpolitiska målen.

Filipstad kommun anser inte att förslaget kommer att innebära uppfyllelse av de transportpolitiska målen, därtill är målen för stora och grova och tilldelade resurser alltför små.

Luleå kommun anser att med tanke på materialets omfattning har vi inte kunnat bilda oss en heltäckande uppfattning om detta men vi vill trycka på att för att skapa ett långsiktigt hållbart transportsystem måste ansträngningarna att föra över långväga transporter till järnväg ökas. Vi ser att planen fokuserar på utbyggnad av vägar istället för järnvägar. Då detta är den första nationella transportplanen som tas fram sedan klimatuppvaknandet borde greppet vara annorlunda. Här saknas alternativ som möjliggör en jämförelse mellan olika alternativ på olika sträckor. En infrastrukturplanering av detta slag och åtgärder som föreslås borde i större utsträckning bidra till minskade utsläpp av växthusgaser än vad som görs i denna plan.

Kungsörs kommun anser att ett jämställt transportsystem bör eftersträvas. Vägverkets dokument om jämställdhetsintegrering (Vägverket 2007 :60) uttrycks i fem strategier, bl.a. För att uppnå en jämställd transport försörjning, som samtidigt är både samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar, måste kvinnor och män ha lika möjlighet att utnyttja vägtransportssystemet. Vi anser att ombyggnaden av E 20 mellan Kungsör och Arboga gör det omöjligt för flera kategorier att färdas efter vägen.

Eda Kommun anser att de redovisade anslagen för investeringar i väg och järnväg utanför storstadsområdena är helt otillräckliga för att de trafikpolitiska målen skall kunna uppnås.

Strömsunds kommun anser att investeringsbehoven för Norrlands inland har blivit rejält undanträngda. Strömsunds kommun har förståelse för de standardförbättringar som planeras för landets tätbebyggda områden. Det betyder inte att vi godtar att en stor del av Sverige negligeras mer eller mindre fullständigt till och med år 2021.

Hudiksvalls kommun konstaterar med tillfredställelse att planförslaget inom vägområdet är välavvägt, tillväxtorienterat och bidrar till att uppfylla de trafikpolitiska målen.

Hylte kommun konstaterar att det omnämns inga investeringar i förslaget till nationell plan 2010-2021 angående övriga delar av järnvägsnätet i Halland. HNJ-banan saknar elektrifiering, vilket är nödvändigt för att näringslivet ska kunna transportera mer gods på sträckan.

Åre kommun menar att för att möjliggöra en snabbare tågtrafik måste dubbelspår och mötesplatser planeras och byggas. Med hänsyn till riksdagens och regeringens transportpolitiska mål om bland annat tillväxt och tillgänglighet är det därför av största betydelse att mera resurser tillförs Jämtlands län. Bärighetsåtgärder i Jämtlands län kommer bli mycket knappt tilltagna i förhållande till de identifierade behoven på dryga 4.200 miljoner kronor.

Arvika kommun anser att de redovisade anslagen för investeringar i väg och järnväg utanför storstadsområdena är helt otillräckliga för att de trafikpolitiska målen skall kunna uppnås.

Bergs kommun säger nej, som påpekats är både de regionala länsanslagens storlek och de nationella åtgärderna fokuserade till de befolkningstäta områdena i landet. Jämtlands läns glesa struktur i kombination med den låga tilldelningen av regionalt anslag, samt total avsaknad av objekt från Bergs kommun i den nationella planen, innebär att en "en samhälls-ekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet" inte kan säkerställas. Samma sak gäller för funktions målet "tillgänglighet" där transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge "alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet." Detta är långt ifrån den verklighet som råder i Bergs kommun där bilinnehav i stort sett är en förutsättning för att nå nödvändig basservice.

Gävle kommun menar att farleden till Gävle inte uppfyller de säkerhetskrav som ställs idag.

Habo kommun menar att syftet med åtgärden (för Rv 26) är att förbättra transportkvaliteten, trafiksäkerheten och framkomligheten för alla trafikantkategorier.

Växjö kommun menar att en investering i Alvesta Resecentrum skulle förutom ökad tillgänglighet och säkerhet leda till ett mer tillförlitligt trafiksystem i hela södra banregionen då denna investering skulle leda till att Alvesta skulle kunna fjärrstyras från Malmö, vilket inte är fallet idag då resenärer måste passera spåren vid tågbyte och tågresor. När det gäller Växjö bangård har Banverket i sin bas prognos för persontrafik fram till 2020, vilken ligger till grund för denna planomgång, konstaterat att bangården i Växjö redan idag är underdimensionerad och att någon ytterligare tågtrafik inte kan bli aktuell innan denna åtgärdats.

Östhammars kommun menar att sett till den mycket stora diskrepans mellan klimatmålen och det resultat planen ger inom klimatområdet, borde den nationella planen för transportsystemet mera kraftfullt inrikta sig på att minska utsläppen av växthusgaser. Planen borde ha en tydligare strävan att uppnå målen i regeringens klimatproposition.

Karlskrona kommun anser att de transportpolitiska målen inte uppfylls helt när det gäller åtgärderna i sydöstra Sverige.

Trafikhuvudmän

SJ AB påpekar att samhällsutvecklingen går vidare under planperioden. Det innebär förändrade krav och behov jämfört med dagsläget. Genom ett antal nyinvesteringar på järnvägsområdet inte förefaller komma till stånd och heller inte en tillräcklig nivå på reinvesteringar och förebyggande underhåll kommer att finansieras, ser SJ en risk att samhället kommer att stå längre från uppfyllandet av dagens transportpolitiska mål år 2021. Särskilt som en stor del av föreslagna järnvägsinvesteringar inte skapar nytta förrän sent i planperioden eller efter dess slut.

Infrastrukturförvaltare

Bransch- och intresseorganisationer

Sveriges Åkeriföretag anser att ja, [förslaget] bidrar, men är långt ifrån tillräckligt.

Svenska Bussbranschens riksförbund anser att planen innehåller förslag som stödjer en utveckling mot trafikslagsövergripande transportlösningar och som verkligen försöker uppfylla de allmänt hållna transportpolitiska målen.

Svenska Transportarbetareförbundet bedömer att [förslaget] på lång sikt inte leder till den kapacitetsutveckling inom transportindustrin som krävs för att uppnå framtidens samhällsekonomiska och klimatmässiga mål. Det gäller framförallt medlen som tilldelats för nya prioriteringar och i synnerhet för järnvägsinvesteringar.

Näringslivets Transportråd menar att viktiga klimat- och miljömål för transportsektorn inte kommer att kunna uppnås om inte transportinfrastrukturen snabbare och långsiktigt uppgraderas för ett ökat möjliggörande av intermodala transporter. En förbättrad infrastruktur går hand i hand med en bättre miljöeffektivitet.

Riksorganisationen Sveriges Motorcyklister (SMC) menar att det övergripande transportpolitiska målet får anses vara uppfyllt. Tillgänglighet och säkerhet hade kunnat belysas bättre för motorcyklister och mopedister. Ett sätt att öka både säkerhet och tillgänglighet för motorcyklister och mopedförare är att tillåta motorcyklar och moped klass 1 i kollektivkörfält och samtidigt avsätta medel för detta för att göra det möjligt i hela Sverige. Detta är tillåtet enligt lag i bland annat Norge. Stockholm var den första staden i Europa som tillät detta. Det är ett enkelt sätt att öka motorcyklisters synbarhet och minska olyckor. SMC har föreslagit en utökning av försöket i Stockholm men inte fått gehör för detta. Hänsynsmålet är absolut inte uppfyllt. Inget i transportsystemets utformning, funktion och användning har gjorts för att öka motorcyklisternas säkerhet. Det två vanligaste objekten motorcyklister dödas av i singelolyckor är räcken och stolpar, alltså väghållarens fasta installationer. Tyvärr finns inga medel avsatta inom den närmaste tioårsperioden för att göra några riktade insatser för att öka motorcyklisternas säkerhet. SMC påpekade till Vägverket att man i ”Schablonmodell för beräkning av nuvärdeskvot och trafiksäkerhets nyckeltal för sidoområdesåtgärder på 90-vägar” saknar motorcyklar och även moped klass 1 i resonemanget. De räcken man diskuterade i dokumentet är inte optimala ur en MC-synpunkt, menar SMC.

Skogsindustrierna anser att med den av regeringen angivna planeringsramen kommer viktiga klimat- och miljömål för transportsektorn inte att kunna uppnås om inte transportinfrastrukturen snabbare och långsiktigt uppgraderas för ett ökat utnyttjande.

Cykelfrämjandet menar att för att åstadkomma ett effektivt resursutnyttjande måste cykeln med i planen som ett transportfordon. För att klimatmålet ska kunna uppfyllas krävs att cykelåtgärder prioriteras. Säkerhetsmålet mellan olika trafikantgrupper måste avvägas mot varandra. Cyklismen är dessutom mycket lönsam när man i samhällsekonomiska beräkningarna tar hänsyn till hälsoeffekter vid 30 minuters cykling per dag. Förbättring för cyklismen kan alltså bli mycket lönsamt för samhället som helhet. Den trafikpolitiska plan som Riksdagen antog december 2008, angav bland målen att underlätta cykling mellan mindre

orter, bl.a. för arbetspendling. Cykelfrämjandet ser inte att den nationella planen ger tillräcklig tyngd åt detta.

Miljöförbundet Jordens Vänner anser att det hade varit intressant att i ett alternativ vända på resonemanget, och se vilka investeringar som skulle behövas om priserna höjdes så att regeringens klimatmål uppnåddes även inom trafiksektorn. Det skulle då troligen visa sig att trängselproblemen på spåren skulle bli oöverstigliga utan stora investeringar, och att många av de skissade väginvesteringarna skulle vara överdimensionerade och olönsamma.

Svensk Kollektivtrafik menar att i remissunderlaget listas de kriterier som ska vara avgörande för vilka åtgärder som ska komma med i planen. Det handlar om positiv påverkan på klimat, jobb och företagande, att skapa en sammanhängande helhet samt en samhällsekonomisk bedömning. Vi noterar dock att regeringen går emot detta i sina direktiv till myndigheterna då de säger att minst hälften av obundna medel för investeringar ska användas till väginvesteringar. Som företrädare för integrerad kollektivtrafik noterar vi denna motsägelse i urvalskriterierna.

Naturskyddsföreningen anser att det remitterade materialets rubrik ”Förslag till Nationell plan för transportsystemet 2010-2021” är missvisande. För detta är ingen plan för det svenska transportsystemet. Det är en plan för hur transportinfrastrukturen ska förvaltas och byggas ut. Infrastrukturen är emellertid endast en del av transportsystemet och infrastrukturplanering därför bara en del av transportpolitiken. Hur väl trafiksystemet lyckas svara upp mot de transportpolitiska målen bestäms i minst lika hög grad av bl.a. de regelverk och de ekonomiska styrmedel som påverkar trafiken -aspekter som i princip inte alls hanteras i materialet.

Branschföreningen Tågoperatörerna menar att de transportpolitiska målen är inte mätbara. Samhällsutvecklingen kommer inte att stå stilla under planperioden. Det kommer att innebära förändrade krav och behov över tiden jämfört med dagsläget. Genom att ett antal nyinvesteringar på järnvägsområdet inte förefaller komma till stånd och heller inte en varaktigt tillfredsställande nivå på reinvesteringar och förebyggande underhåll är i sikte, ser Branschföreningen en risk att samhället generellt kommer att stå längre från uppfyllandet av dagens transportpolitiska mål år 2021. Särskilt då en stor del av föreslagna järnvägsinvesteringar inte skapar nytta förrän mycket sent i planperioden eller efter dess slut.

Dalabanans Intressenter menar att en upprustning av Dalabanan till en modern järnvägsförbindelse mellan Mora och Uppsala kommer att leda till en tydlig regionförstoring, vilken i sin tur innebär ett positivt bidrag till en god regional utveckling genom en betydande förstärkning av regionens arbetsmarknad samt andra positiva effekter, såsom ökad tillgänglighet, bättre miljö och jämställdhet.

Gröna bilister pekar på att i planförslaget redovisas en stor mängd mål för transportplanen, flertalet kända sedan tidigare men några angivna av regeringen såsom speciella utgångspunkter för just detta planarbete. Flertalet mål är vart och ett för sig invändningsfria, men vad som händer när olika mål står mot varandra klargörs inte, då det inte finns någon egentlig målhierarki. Den första meningen i remissversionen lyder ”Transporter har inget egenvärde, utan är ett medel för att uppnå hållbar utveckling och tillväxt”. Vi väljer att se detta som ett övergripande mål; att säkerställa en minimering av onödiga och oönskade transporter. Detta har dock inte tillräckligt genomsyrat planen, menar man.

E22 AB anser att det är anmärkningsvärt att planförslaget inte fastlägger att E22 skall tillhöra det nationella strategiska vägnätet för godstransporter och pekar på att konsultföretaget WSP [i en studie] visar på en oroande utveckling längs E22, med nära tre gånger så många omkomna i förhållande till trafikmängden som längs E4.

Järnvägsfrämjandet hänvisar till att ett robust transportsystem med minskad klimatpåverkan nämns som en av tre utmaningar planen skall uppfylla. De andra är att ge väl fungerande arbetsmarknader och ett godstransportsystem för internationell konkurrenskraft. Ingendera utmaningen kommer att klaras. Investeringen i transportsystemet är alltför liten för det och det som satsas motverkar ökad hållbarhet och konkurrenskraft.

Handelskammare

Handelskammaren Mittsverige menar att målen inte kommer att uppnås då anslagsramen är för liten. Bra infrastruktur som är transportövergripande behövs också för en bättre miljöeffektivitet.

Handelskammaren Mälardalen uppmanar till att sätta fokus på genomförandefrågor. Staten har ett huvudansvar för de nationella godsstråken och anslutningarna till noderna. Men utan erforderliga resurser för investeringar/drift och underhåll förblir stråk- och nod perspektivet endast en idé som inte kan omsättas i praktiskt genomförande. De viktiga klimat- och miljömålen för transportsektorn kommer inte att uppnås om infrastrukturen inte får tillräckliga resurser.

Övriga företag

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 målbilden över delsystemen, dels svårt att utläsa effekterna av olika förslag inom respektive delsystem och

hur dessa aggregerar tillbaka till den övergripande målbilden. En trafikslagsövergripande plan blir ett effektivt styrmedel för att skapa förutsättningar för en kostnadseffektiv transportinfrastruktur om målen blir kommunicerbara.

Volvo Personvagnar AB menar att genom deras prioriteringar reduceras de negativa miljöeffekterna av godstransporter på väg. De reduceras även av att godsstråk prioriteras.

Falun Borlänge-regionen AB bedömer att planförslaget förefaller att bidra till relativt god uppfyllelse av de transportpolitiska målen och samhällsekonomisk lönsamhet, men att det i hög grad grundas och redovisas på objektrinriktad nivå. Det saknas tydliga redovisningar av samhällsekonomiska kalkyler utifrån ett stråk- och systemtänkande.

Inlandsbanan AB menar att koldioxidutsläppen från lastbilstransporterna i landet inte kommer att ha minskat, utan ökat ännu mera vid planperiodens slut och planen i detta avseende inte är nog proaktiv.

Jernhusen AB skulle gärna ha sett att den nationella planen redovisade alla åtgärder både avseende drift/underhåll och investeringar som erfordras för att verkligen uppnå de högt ställda målen. ... Jernhusen tror att det är viktigt att koppla samman plan- och åtgärdsarbetet med verkens målsättning. Det är därför viktigt att koppla samman de bedömda effekterna av enskilda prioriterade åtgärder med att visa hur de leder till ökad måluppfyllelse, t.ex. redovisa hur en enskild åtgärd bidrar till nöjdare resenärer.

Utländska remissinstanser

Danska *Öresundskomiteen* pekar på att i trafikverkens egen analys över brister utifrån önskvärda funktioner från den 30 juni anges att 'Den snabba tillväxten i storstadsområdet Malmö/Lund/Helsingborg medför att trängselproblemen i transportsystemet, såväl på väg som järnväg, accentueras.' samt att 'Pendlingsströmmarna skall samsas med det stora flödet av godstransporter till de skånska färjehamnarna och till Öresundsbron och Köpenhamn.' Detta ställer krav på ökad kapacitet i transportsystemet.

Universitet och högskolor

Kungliga Tekniska Högskolan (KTH) påpekar att det övergripande målet för transportpolitiken är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Det finns alltså två övergripande aspekter, dels ska transportförsörjningen vara samhällsekonomiskt effektiv och dels ska det vara långsiktigt hållbart. Först kan man dock konstatera att dessa

två aspekter inte synes ha samma roll i utformandet av planen. På flera ställen i dokumenten noteras att den samhällsekonomiska effektiviteten har varit vägledande i arbetet. Motsvarande skrivningar för den långsiktiga hållbarheten saknas i stor utsträckning. Det synes alltså som att den samhällsekonomiska kalkylen får bestämma utformning i betydligt större utsträckning än den långsiktiga hållbarheten.

Luleå Tekniska Universitet anser att de tidigare delmålen var svåra att mäta då de inte var tydligt preciserade, och universitetets uppfattning är att funktionsmålet är än mer otydligt i dess nuvarande form. Exempelvis så ställer sig universitetet frågande inför hur begreppen grundläggande tillgänglighet, Kvalitet, Användbarhet och Jämställdhet och deras bidrag till skapandet av utvecklingskraft i hela landet ska mätas och utvärderas på ett entydigt och vederhäftigt sätt.

SLU UPPSALA anser att i relation till uppsatta mål för minskning av koldioxidutsläppen, samt med hänsyn till att genomslagskraften för EET-styrmedel (Effektiva Energi- och Transportsystem) är osäker, borde ambitionsnivån i transportplanen ha varit högre. Eftersom transportsystemet står för ca en tredjedel av växthusgasutsläppen borde den kunna bidra väsentligt till en utsläppsminskning.

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 *SIKA, 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 Rädda Grimstaskogen (ARG), Gröna Bilister och Örebro universitet* menar att fyrstegsprincipen har tillämpats på ett bristfälligt eller otillräckligt sätt.

Myndigheter

Energimyndigheten anser att fyrstegsprincipen är en bra metodik för att utveckla åtgärdsförslag men anser att alternativa förslag till infrastruktur-satsningar bör tydliggöras bättre.

Naturvårdsverket befarar att EET-scenariot har tagits som intäkt för att klimatmålen nås utan att infrastrukturplaneringen behöver bidra. I kortversionen av planen framställs t.ex EET-scenariot i princip som en förväntad effekt av planen. Samma budskap finns i planen; 'Ett flertal steg-ett-åtgärder [enl fyrstegsprincipen] i form av styrmedel [från EET] återfinns därför i planen.' Det är klart missvisande.

Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) framför att en av de grundläggande insikterna som finns nedlagda i fyrstegsprincipen är att det kan vara mest effektivt att lösa transportsektorns problem med generella ekonomiska styrmedel. Denna insikt kommer till uttryck genom att planens analyser av EET-strategin och dess konsekvenser för

koldioxidutsläpp. I övrigt syns få spår av denna insikt. Det innebär att det finns en stor potential att analysera hur styrmedel som knapphetsvärden för tåglägen, trängselskatter i tätorter, strängare tillämpning av marginalkostnadsprincipen för samtliga transportslag skulle påverka behovet av infrastruktur som inte har tagits till vara. Även styrmedel som hastighetsövervakning kan vara mer kostnadseffektivt än investeringar för att nå förbättrad trafiksäkerhet.

Rikstrafiken kan i allt väsentligt ställa sig bakom vad som trafikverken anför i förslaget till Nationell plan för transportsystemet 2010-2021. Så vitt *Rikstrafiken* kan bedöma svarar även förslaget på ett tillfredsställande sätt upp mot de frågeställningar som anges i remissens missivbrev.

Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) framför att fyrstegsprincipen anges på sidan 53 vara den ram som använts för att ta fram åtgärdsförslagen. Men även om det framgår att den har använts så är det svårt att bilda sig en uppfattning om hur den tillämpats, eftersom hänvisningar till underlagsmaterial saknas. Av särskilt intresse vore det att få närmare redovisat om hur det trafikslagsövergripande perspektivet tagits till vara i tillämpningen av fyrstegsprincipen. Det kunde med fördel belysas med några olika exempel på objektsnivå. Finns det exempel på objekt där en lösning med spårbunden trafik ställts emot en väglösning? Har några objektsförslag kunnat undvikas genom kapacitetshöjande insatser inom ett annat trafikslag?

På sid 15 [i förslaget] beskrivs hur EET-strategin ingått som en förutsättning för prognoserna. EET-strategin innefattar ett flertal åtgärder enligt fyrstegsprincipens första steg. Detta kan enligt trafikverken tolkas som att planen innehåller ett flertal steg 1-åtgärder, vid en analys utifrån fyrstegsprincipen. *SIKA* instämmer till viss del i denna tolkning. Men dessa åtgärder är inte analyserade av trafikverken i jämförelse med andra åtgärder, utan steg 1-åtgärderna kommer från ett antagande om regeringens politik i framtiden.

SIKA anser att trafikverken kan utveckla denna analys och beskriva mängden steg 2- och 3 åtgärder i förhållande till steg 4-åtgärder. En sammanställning av värdet av åtgärder i de olika stegen skulle ge en tydligare bild av fördelningen av åtgärder mellan de olika stegen i fyrstegsprincipen. Dessutom bör det påpekas att denna process med antagande om framtida politik skiljer sig från mönstret i tidigare planeringsomgångar. Till exempel finns det ännu inte några planer på att införa kilometerskatt enligt EET-strategins förslag, vilket torde ha stor påverkan på de prognoser planen bygger på.

Boverket anser att fyrstegsprincipen tillämpats, men hur detta gått till är inte transparent i förslaget. En förutsättning för att tillämpa fyrstegsprincipens båda första steg är som *Boverket* i olika sammanhang framhållit att lokaliseringsfrågor och utvecklingen av samhällets fysiska strukturer kan behandlas inom ramen för en sektorövergripande

helhetssyn på samhällsutvecklingen. Att utgå från transportslags-övergripande funktionsanalyser som i denna omgång av åtgärdsplaneringen är ett viktigt steg och bör vidareutvecklas i samspel med bebyggelse- och markanvändningsplanering på såväl lokal som regional och nationell nivå.

Tillväxtanalys anser att det av förslaget framgår hur den s.k. fyrstegsprincipen ska tillämpas.

Riksantikvarieämbetet menar att planförslaget saknar en tydlig och genomslutlig redovisning av hur fyrstegsprincipen har tillämpats. Det sägs att den har tillämpats, men det är svårt att utläsa vilka kollektivtrafiksåtgärder eller trimnings-/ombyggnadsåtgärder, som eventuellt har ersatt påtänkta nyinvesteringar och vice versa. Planens förslag till sektorsåtgärder lyfter dock fram fyrstegsprincipen som ett verktyg för hållbar samhällsutveckling. Likaså att samspelet i planeringen av transportsystem och bebyggelse är en viktig förutsättning för att åstadkomma hållbara städer och regioner.

Länsstyrelser

Länsstyrelsen i Blekinge län anser att fyrstegsprincipen är mycket viktig och finns relativt väl redovisad i förslaget.

Länsstyrelsen i Jönköpings län anser att tillämpningen av fyrstegsprincipens två första steg – att undersöka åtgärder som kan påverka efterfrågan på transporter och valet av transportsätt respektive åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur – är oklar och behöver konkretiseras.

Länsstyrelsen i Kalmar län anser att det till viss del framgår av planförslaget att fyrstegsprincipen har tillämpats. Länsstyrelsen vill också framhålla att 4-stegsprincipen i grunden är positiv. Svårigheten är att den är tillämplig med olika grad av framgång i olika delar av landet. I storstadsmiljöer med en väl utbyggd och varierad infrastruktur är det lättare att tala om, och få effekt av steg 1 och 2-åtgärder, medan i övriga delar av landet BEHÖVS just steg 3 och 4-åtgärder i större utsträckning dels för att det finns få transportalternativ, dels för att större väg- och järnvägsåtgärder som aldrig utförts fortfarande behöver utföras för att nå målet om en samlad fungerande infrastruktur i t.ex. Småland.

Länsstyrelsen i Västra Götalands län menar att inte minst sektorsverksamheten är viktig för att tillämpa fyrstegsprincipen i planeringen. Länsstyrelsen menar att sektorsåtgärder i vissa fall borde kunna ersätta fysiska åtgärder, t ex att ett trafikproblem löses genom åtgärder som minskar trafiken, i stället för att bygga ut infrastrukturen.

Länsstyrelsen i Dalarnas län bedömer att planförslaget har fokus på resenärers, företags och samhällets behov och fyrstegsprincipens intentioner har tillämpats i planen.

Länsstyrelsen i Skåne län menar att fyrstegsprincipen använts framgångsrikt av transportplanen. På vilket vis den fått genomslag framgår delvis men kunde ha redovisats tydligare.

Länsstyrelsen i Östergötlands län menar att det inte särskilt tydligt är visat hur fyrstegsprincipen har tillämpats eftersom det inte syns vad som har valts bort ur planen.

Länsstyrelsen i Gotlands län menar att det framgår att fyrstegsprincipen har tillämpats.

Länsstyrelsen i Jämtlands län anser att fyrstegsprincipen på en översiktlig nivå beskrivs väl. När det gäller de enskilda objekten eller åtgärderna redovisas dock sällan förslagen utifrån fyrstegsprincipen. I de dialoger vi fört med trafikverken har fyrstegsprincipen tillämpats, men i det nu redovisade planförslaget framgår inte detta alltid.

Regionförbund / Kommunförbund

Regionförbundet i Kalmar län anser att det till viss del framgår av planförslaget att fyrstegsprincipen har tillämpats, men därmed inte sagt att den tillämpas på ett bra sätt eller är tydlig. I Kalmar läns regionala transportplan har vi i alla stråk redogjort för möjliga åtgärder enligt fyrstegsprincipen. Vi har även gjort en samlad bedömning över hur mycket av pengarna som går till de olika stegen. Det hade varit önskvärt att fått en sådan redovisning i den nationella planen.

Region Blekinge framhåller att fyrstegsprincipen har varit det ramverk som använts för att peka ut förslag till åtgärder på samma vis som gjorts i regional systemanalys och i förslag till länsplan.

Region Dalarna menar att det framgår tydligt av planförslaget att fyrstegsprincipen tillämpats, genom att stora summor avsatts i potter för en mix av steg 1-3 åtgärder såsom trimning och effektivisering av transportsystemet, för tillväxt och klimat samt för miljöinvesteringar. Trafikverkens strävan efter att följa fyrstegsprincipen kopplad till en mix av åtgärder och potter är positiv, men det kommer att sätta ytterligare fokus på regelbundna dialoger mellan nationell och regional nivå, vilken betonas i planförslaget.

Sydöstra Skånes kommuner anser att det framgår vad fyrstegsprincipen innebär. Sydöstra Skånes kommuner hävdar att nyinvesteringar måste göras, speciellt i järnvägar, annars klarar vi inte Skånes befolkningsökning och näringslivsutveckling framöver. Den ökande godstrafiken

kräver också investeringar i ny infrastruktur. Om inte nyinvesteringar görs kan befolkningstillväxten inte spridas utanför redan tätbefolkade områden av Skåne.

Region Skåne anser att det framgår av planförslaget att fyrstegsprincipen har tillämpats.

Landsting

Landstinget Sörmland anger att det i förslaget pekas på den s.k. fyrstegsprincipen som det ramverk, vilken även använts för att ta fram åtgärdsförslagen. I denna modell lyfts i ett första steg åtgärder som minskar transportefterfrågan eller för över transporter till mindre utrymmeskrävande, säkrare eller miljövänligare färdmedel. I all den statistik som redovisas pekar dock alla trendframskrivningar på en ökad transportefterfrågan, nära nog oaktat färdmedel.

Landstinget i Jönköpings län menar att det kan ses som motsägelsefullt att öronmärka ca hälften av medlen för väginvesteringar. Det tar till viss del bort de goda intentionerna som finns i den s.k. fyrstegsprincipen.

Kommuner

Storfors kommun anser att i vissa avsnitt kan dessa principer utläsas men att till största delen saknas detta tänk i förslaget.

Sollefteå kommun förstår hur fyrstegsprincipen tillämpas, det framgår i planen. Kommunen kan dock ej tydligt se hur principen använts i framtagandet av aktuell plan. Kommunen saknar även en tydlig balans i fördelningen av resurser mellan stora investeringsobjekt och åtgärder för att förbättra användandet av transportsystemet.

Mariestads kommun anser att framgår av planförslaget att fyrstegsprincipen har tillämpats.

Leksands kommun anser att analys, mål och problembeskrivningar känns rimliga. Fyrstegsprincipens genomslag i planen är både positiv och nödvändig.

Västerås stad påpekar att det framgår att den s.k. fyrstegsprincipen tillämpats, men att denna inte är relevant för alla överväganden, t.ex. där behov föreligger men ingen åtgärd genomförs, eller där marknadsmekanismer är starkt styrande. Det gäller godstransporter såväl som för kollektivtrafik.

Ronneby kommun anser att användandet av fyrstegsprincipen är positivt och det har så vitt vi kan bedöma haft genomslag i planeringen.

Haparanda kommun framför att den korta remisstiden föranleder att kommunen inte har kunnat analysera materialet till fullo. Inga synpunkter.

Filipstads kommun anser att i vissa avsnitt kan dessa principer utläsas men att till största delen saknas detta tänk i förslaget.

Luleå kommun anser att hur principen ska tillämpas framgår men det går inte att dra några slutsatser om i vilken utsträckning den har tillämpats i framtagningen av aktuellt förslag till plan. Med tanke på fördelningen mellan resurser till stora investeringsobjekt respektive till åtgärder för att förändra och effektivisera användningen av transportsystemet anser vi att resurserna till de senare kunde ha varit större.

Strömsunds kommun menar att det är ett stort framsteg att trafikverken nu samverkar vad gäller långsiktig planering. Det bör väsentligt underlätta att skapa en god helhetslösning inom ramen för beviljade anslag. En betydelsefull inriktning är att trafikslagen nu ska samverka, inte konkurrera. Fyrstegsprincipen bör förstärka detta förhållningssätt och bli ett effektivt framtida planeringsstöd.

Arvika kommun framför att en tillämpning av den så kallade fyrstegsprincipen innebär en nödvändig hushållning med redan förknäppa medel.

Järfälla kommun Kommunledningskontoret anser att ansatsen att hålla samman planeringen och att det ska vara ett trafikslagsövergripande perspektiv är angeläget och rätt. Resultatet speglar dock ännu inte den ambitionen. Länsplanen och den nationella planen måste kunna ses i ett sammanhang och remissmaterialet måste göras mer tillgängligt för att det ska gå att utläsa de samlade effekterna för regionen och för den enskilda kommunen. På grund av remissmaterialets omfattning och det sätt det presenteras är det inte möjligt för kommunen att ge svar på alla de frågor som ställs i remissen. Järfälla kommun kommenterar i huvudsak de delar av planen som direkt berör kommunen och regionen.

Bergs kommun anser att det framgår av planförslaget att fyrstegsprincipen har tillämpats och att trafikverken har beskrivit den arbetsmetod som eftersträvas för att nå en effektiv resursanvändning och Bergs kommun stödjer den ambitionen.

Karlskrona kommun framför att investeringen (Karlskrona-Emmaboda) också är i enlighet med den s.k. fyrstegsprincipen dvs att man i första hand ska prioritera åtgärder i befintlig infrastruktur.

Kungsörs kommun framför att Motorvägen E18/E20 Arboga - Örebro som togs i bruk år 2000 underutnyttjas i dagsläget, eftersom länken Reutersberg - Gräsnäs/Arboga inte är utbyggd. Framförallt den tunga trafiken fortsätter att köra genom Arboga och gamla Elö fram till Slyte trafikplats.

Trafikhuvudmän

SJ AB anser att det framgår av planförslaget att fyrstegsprincipen har tillämpats.

Bransch- och intresseorganisationer

Norrbottenabanan AB framför att i en prövning enligt den s.k. fyrstegsmodellen konstateras att det inte finns något alternativ till Norrbottenabanan.

Skogsindustrierna anser att man ska börja med de akuta flaskhalsarna i de centrala stråken för godstrafiken. Det är också grundidén i den fyrstegsprincip som skall styra åtgärdsplanen.

Naturskyddsföreningen anser att man i planen nästan helt koncentrerat sig på fysiska åtgärder utan att t ex diskutera en ökad användning av ekonomiska styrmedel för att nå målen betyder att varje hänvisning i planförslaget till att den utformats utifrån fyrstegsprincipen haltar. Såvitt vi kan förstå har man i vissa fall på "mikronivå" sökt enklare lösningar på olika konkreta problem i syfte att undvika större och mera dyrbara satsningar. Generellt sett består dock fokus på dyrbara nybyggen, en tendens som snarast förstärkts ytterligare av den öppning för medfinansiering som skett.

Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen (ARG) menar att rätt hanterad skulle fyrstegsprincipen t.ex. ha förhindrat att en väg som Förbifart Stockholm fortfarande är aktuell. Men i praktiken fungerar den inte om ansvarigt verk redan från början har sin uppfattning klar och exempelvis sätter upp krav om att vägkapaciteten måste förstärkas.

Baltic-Link Association framför att investeringen (Emmaboda-Karlskrona) också är i enlighet med den s.k. fyrstegsprincipen dvs. att man i första hand ska prioritera åtgärder i befintlig infrastruktur.

Kollektivtrafikant Stockholm framhåller att det är mycket viktigt att fyrstegsprincipen kommer in på projektnivå. Inom Stockholmsöverenskommelsen verkar den inte alls tillämpad, vilket är anmärkningsvärt.

Branschföreningen Tågoperatörerna anser att det framgår av planförslaget att fyrstegsprincipen har tillämpats.

Gröna Bilister bedömer att åtskilliga av de projekt som ingår i planen men som ”ärvt” från andra organ, har börjat i motsatt ände, framförallt på vägsidan, medan åtgärder för att minska det totala transportbehovet nästan helt lyser med sin frånvaro. Som ett övergripande mål ingår också i regeringens planeringsdirektiv att minst 50 procent av de medel som är obundna i ramen för utveckling av transportsystemet ska gå till väginvesteringar. Vi är mycket kritiska till att regeringen på detta sätt styrt myndigheternas arbete och aktivt frångått fyrstegsprincipen samt försvårat uppnåendet av de beslutade miljö- och klimatmålen.

Övriga företag

Falun Borlänge-regionen AB menar att det framgår tydligt av planförslaget att fyrstegsprincipen tillämpats, genom att stora summor avsatts i potter för en mix av steg 1-3 åtgärder såsom trimning och effektivisering av transportsystemet, för tillväxt och klimat samt för miljöinvesteringar. Trafikverkens strävan efter att följa fyrstegsprincipen kopplad till en mix av åtgärder och potter är positiv, men det kommer att sätta ytterligare fokus på regelbundna dialoger mellan nationell och regional nivå, vilken betonas i planförslaget.

Inlandsbanan AB anser att man med större tydlighet skulle kunna tillämpa denna princip (fyrstegsprincipen) speciellt vad avser val av transportsätt och utnyttjande av befintliga investeringar.

Universitet och högskolor

Örebro universitet framhåller att det är välkommet att den nationella planen denna gång, i enlighet med den s.k. ”fyrstegsprincipen”, har analyserat förutsättningarna för att på det trafikpolitiska området bidra till att uppnå de klimatpolitiska målen i ett flerstegsförfarande. Särskilt har man först studerat ett paket av tänkbara men ej beslutade ekonomiska styrmedel för att minska koldioxidutsläpp, sedan studerat investeringar i olika infrastrukturobjekt under förutsättningen att dessa styrmedel är i kraft. Det är beklagligt att denna metod, dvs. att först studera vad som kan åstadkommas med ekonomiska eller andra styrmedel som direkt påverkar trafiken innan mer kostsamma infrastrukturåtgärder övervägs, enbart tillämpas på den klimatpolitiska aspekten. Det är högst troligt att närmare analyser skulle visa att betydande bidrag till uppfyllandet av de trafikpolitiska målen skulle kunna erhållas med sådana styrmedel, bl.a. när det gäller tillgång till spårkapacitet, reducerad trängsel och förbättrad stadsluft (partikelhalt mm.). Eftersom sådana analyser inte gjorts i samband med denna åtgärdsplanering finns risk för att den har lett fram till samhälls-ekonomiskt ineffektiva prioriteringsförslag.

Kungliga Tekniska Högskolan (KTH) konstaterar att det står i texten att den så kallade fyrstegsprincipen har tillämpats, men anser inte att det framgår tydligt hur det har påverkat planen.

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 förslagens 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.

Myndigheter

Energimyndigheten anser att det har varit svårt att följa beräkningar för miljönyttan av föreslagna åtgärder. Energimyndigheten anser vidare att prognosen bör ha styrmedel som presenterades i klimatpropositionen som utgångspunkt.

Naturvårdsverket menar att det är svårt att förena regeringens direktiv med kraven på att ta fram planer med alternativ inriktning eftersom varken prioriteringen mellan objekt eller de enskilda objekten får variera mellan de olika beloppsnivåerna. En möjlighet skulle då vara att ta fram ett alternativ med olika inriktning men för alla tre beloppsnivåerna. Det har dock inte genomförts.

Skogsstyrelsen har inte detalj granskat de antaganden och förutsättningar som ligger till grund för prioriteringar av olika förslag. De metoder och modeller som används med koppling mot samhällsekonomisk effektivitet förefaller dock vara en bra grund för att prioritera mellan olika förslag och Skogsstyrelsen har inget att erinra mot trafikverkens förslag till plan.

Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) menar att den mängd prioriteringsgrunder som används och som ibland är överlappande gör att det inte är tydligt vilken grund som påverkat de olika prioriteringarna. Det mest genomarbetade underlaget rör den samhällsekonomiska effektiviteten. Huruvida avsteg från den prioriteringen har sitt motiv i de övriga prioriteringsgrunderna är inte klart. VTI noterar vidare den stora låsningen som finns i de s.k. bundna objekten för vilka effekterna inte har beskrivits i planen. VTI har ingen anledning att ifrågasätta det rimliga i de övriga prioriteringarna som trafikverken gjort.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) menar att det är bra att man försöker beskriva valda prioriteringar och vilka parametrar man tar hänsyn till när prioriteringarna görs. Det framgår på flera ställen i planen att storstadsregionerna är prioriterade. Det gäller både väg- och järnväg. I planen är det svårt att utläsa vad det kommer sig att kraven på ”robusthet” är större i storstäder än övriga delar av landet. Eftersom det är oklart vad som egentligen avses med robusthet är det svårt att dra slutsatser om rimligheten i prioriteringen. I det här sammanhanget återkommer MSB till vikten av att göra risk- och sårbarhetsanalys för respektive transportslag och hela transportområdet. Det framgår inte tydligt vilka riskanalyser som ligger bakom prioriteringen av storstäder och stamnät. Initiativet som beskrivs i del 2 avsnitt 11 om olika leveranskvalitéer är intressanta, men det finns ett antal frågor som behöver redas ut och tydliggöras. I avsnitt 11.2 definieras robusthet som en parameter för leveranskvalité för väg- och järnvägsnäten. Enligt definitionen har en

avgränsning gjorts till den inriktning som gällde i klimat- och sårbarhetsutredningen. Det framgår inte vilken avgränsningen enligt klimat- och sårbarhetsutredningen anses vara. MSB menar att det är viktigt att det klargörs vad det är som i planen avses med robusthet. Om det är ovanstående avgränsning (SOU 2007:60, avsnitt 2.1.3) som avses anser MSB att det är en snäv tolkning av begreppet robusthet som utgör underlag för prioritering i form av leveransskvalité för drift och underhåll. För att transportsystemet ska vara robust måste en förmåga finnas att hantera alla typer av extraordinära händelser, inte bara naturhändelser som ras och skred. I avsnitt 11.7 om kriterier för prioriteringar mellan leveransskvalitéer framkommer att en besparing genom standardförsämring aldrig kan tillåtas påverka säkerheten. Detta verkar inte riktigt stämma med det som står i avsnitt 11.7.1 om planering vid resursbrist. Där står att en leveransskvalité som tillfälligt kan eftersättas är kraven på ett robust vägnät och att det kan leda till viss ökad risk för skred eller ras i samband med stora regnoväder. MSB menar att detta inte bara är en fråga om robusthet utan även en fråga om säkerhet. Man vet inte när och, utan omfattande utredningar, inte heller i vilken omfattning ett skred eller ras kan inträffa och därför är det även en säkerhetsfråga.

Rikstrafiken kan i allt väsentligt ställa sig bakom vad som trafikverken anför i förslaget till Nationell plan för transportsystemet 2010-2021. Så vitt Rikstrafiken kan bedöma svarar även förslaget på ett tillfredsställande sätt upp mot de frågeställningar som anges i remissens missivbrev.

Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) framför att de objekt som lyfts fram i planen förefaller överlag vara motiverade och rimliga. Om frågan avser hur prioriteringar mellan leveransskvaliteter ska göras i händelse av resursbrist så verkar dessa vara rationella. Det är dock fullt möjligt att motivera andra prioriteringar. Goda kommunikationer och tillgång till säkra och snabba godstransporter anses allmänt vara viktiga faktorer för att stimulera ekonomisk utveckling och tillväxt. Omvänt torde det motsatta gälla, att försämrade kommunikations- och transportmöjligheter kan begränsa eller försvåra ekonomisk utveckling. Med de prioriteringar av leveransskvaliteter som trafikverken framhåller, kommer områden med svagare ekonomisk aktivitet systematiskt att prioriteras ned i händelse av resursbrist. Det kan bidra till en negativ utvecklingspiral i områden som är beroende av de objekt som prioriteras ner. Som framgår av redovisningarna av förändringar i geografiskt konsumentöverskott på sidorna 208 och 209 är det i expansiva kommuner som de största nyttorna kommer att uppstå. Trafikverken menar (sid 205, avsnitt 18.2.1) att nuvarande kalkylpraxis tenderar att snedvrیدا den relativa lönsamheten till nackdel för tätbebyggda, expanderande och högspecialiserade regioner. SIKA menar att detta påstående måste förklaras och verifieras. Kostnader för buller ingår överhuvudtaget inte i Samkalks beräkningar, kostnaderna för luftföroreningar är möjligen underskattade och intrångskostnader ingår inte. Det är därför ytterst

tveksamt om det kan sägas vara en generell slutsats att lönsamheten i tätbebyggda områden underskattas.

Prioriteringsgrunderna som redovisas i kapitel 5 listas på sid 51 i sju punkter. Listan ger intrycket att det är sju olika typer av prioriteringsgrunder som används samtidigt, men så är inte fallet. Att beräkna samhällsekonomisk lönsamhet och göra en samlad effektbedömning är i själva verket samma sak som att tillämpa de transportpolitiska målen. Det är även så att utgångspunkterna i infrastrukturpropositionen är en form av operationalisering av de transportpolitiska målen. Framställningen av prioriteringsgrunderna ger därmed en något förvirrande bild av de kriterier som planeringen bygger på. I kapitel 11.7 redogörs däremot med god tydlighet för hur Vägverket respektive Banverket prioriterar vilka leverans kvaliteter som prioriteras vid resursbrist. Samtidigt bör det nämnas att direktiven för genomförandet av åtgärdsplaneringen räknar upp ett antal olika prioriteringsgrunder, med varierande grad av överlappning. Detta har förmodligen inte underlättat trafikverkens arbete med att förankra förslagen i tydliga prioriteringar.

Tillväxtverket menar att i glesa befolkningsstrukturer, framförallt i landets norra delar utgör flyget en viktig länk i transportsystemet för privatresenärer, vilket det också påtalas i planen. Tillväxtverket vill dock peka på flygets stora betydelse för näringslivets utveckling i detta område och således den regionala tillväxten i berörda regioner. Tillväxtverket vill också lyfta fram begränsningarna med att enbart använda de samhällsekonomiska kalkylerna vid bedömningar av investeringar i transportsystemet. Detta är också någonting som lyfts fram i planen vad avser svårigheterna med att fånga in alla värden av investeringar i transportsystemet. Tillväxtverket håller med om att den samhällsekonomiska kalkylen bör utvecklas för att bättre kunna tillvarata regionförstoringseffekter. Det bör även övervägas att komplettera den samhällsekonomiska kalkylen med ytterligare beslutsunderlag.

Enligt *Boverket* bör en profil i planförslaget mot att öka andelen cykeltrafik i de korta resorna och kollektivtrafik i alla stråk där resandet är stort förstärkas betydligt. Cykelåtgärder finns framför allt i länstrafikplanerna, enligt en sammanställning av Per Kågeson (totalt 10% av investeringsvolymen), medan en knapp miljard satsas på cykelåtgärder i den nationella planen. Det innebär att totalt ca 2 % av investeringsramen satsas på cykelåtgärder. Ökad cykling har mycket stor betydelse såväl från klimatsynpunkt som från hälsosynpunkt. Med tanke på att ett bilanpassat infrastrukturbyggande under lång tid trängt ut cykeln från väg- och gatusystemet bör denna prioritering starkt övervägas. Boverket konstaterar också att eftersom förslaget innebär ökad trafik "äts" i princip de bulleråtgärder som ingår i planen upp av nya bullerstörningar till följd av den ökade trafiken. Därmed kan ambitionsnivån och prioriteringen beträffande bullerskyddande och bullerdämpande åtgärder

ifrågasättas. De prioriteringsgrunder som redovisas i förslagets allmänna del ger ett genomarbetat och systematiskt intryck. Hur dessa bryts mot de regionala kraven och de konkreta avvägningarna har inte varit möjligt för Boverket att tränga in i.

Tillväxtanalys har svårt att bedöma huruvida förslaget har rimliga prioriteringar då *Tillväxtanalys* kunskap inte är inriktad mot dessa områden.

Riksantikvarieämbetet uppfattar att prioriteringarna i den föreslagna planen mestadels har gjorts på andra grunder än de miljömässiga. Denna prioritetsordning kan ifrågasättas mot bakgrund av miljökonsekvensbeskrivningen, där transportsystemets samlade miljöbelastning på klimat, människors hälsa och landskapet lyfts fram. Miljökonsekvensbeskrivningen visar att utvecklingen av transportsystemet är nära kopplat till de stora och svåra framtidsfrågorna om miljön, inte minst klimatfrågan. Riksantikvarieämbetet anser därför att det transportpolitiska hänsynsmålet om säkerhet, miljö och hälsa bör väga tyngre i prioriteringarna för framtidens transportsystem.

Arbetsmiljöverket anser att tillgängligheten för människor med funktionsnedsättning är ett viktigt område för transportsystemet. Det borde ha uppmärksammats ytterligare i utredningsarbetet.

Länsstyrelser

Länsstyrelsen i Värmlands län menar att förslaget har en tonvikt på att lösa storstadsproblemen vilket i sig även är positivt för andra delar av landet. Men det får inte ske på bekostnad av att andra mindre tätbefolkade delar av landet missgynnas när det gäller utbyggnad av nödvändig infrastruktur. Det blir svårt att uppfylla de transportpolitiska målen om ett säkerställande av en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktig hållbar transportförsörjning i hela landet. Länsstyrelsen i Värmlands län menar vidare att prioriteringsgrunderna inte är helt tydliga eftersom det är svårt att se sambanden från vägledande prioritering till tidpunkten för objektens genomförande.

Länsstyrelsen i Blekinge län anser att prioriteringarna inte är rimliga och har synpunkter på avsnitt 14.5 Investeringar i Blekinge. Vägobjektet E22 Björketorp-Nättraby, ingår i gällande plan men hamnar nu utanför planen. Länsstyrelsens bestämda mening att båda dessa objekt ska ingå i planen. Ett av objekten innebär betydande miljöpåverkan. Från den utgångspunkten har länsstyrelsen inget att erinra mot den inbördes prioritering som föreslås. En allvarlig brist i förslaget är att två för länets utveckling viktiga järnvägsobjekt saknas, järnvägen Älmhult-Blekinge kustbana (Sydostlänken) och objektet Mötesspår på Blekinge kustbana. Länsstyrelsen finner det anmärkningsvärt att de diskussioner som förts om objektets angelägenhet, nytta och möjligheter till medfinansiering

inte kunnat leda fram till något förslag. Sydostlänken finns som en viktig del i det godkända Motorways-of-the-Sea-projektet Karlshamn-Klaipeda. Länsstyrelsen i Blekinge län anser att prioriteringen inom givna ramar är relativt tydlig med avseende på samhällsekonomisk nytta och fyrstegsprincipen.

Länsstyrelsen i Kalmar län anser inte att förslaget innehåller rimliga prioriteringar. Planens tydliga prioriteringar ligger på storstadsregioner och i korridorerna däremellan, samt gynnar områden och verksamheter som redan är fördelaktigt lokaliserade. Ett tydligt exempel är t.ex. att den landbaserade infrastrukturen kring hamnar stärks och prioriteras till de hamnar som är utpekade som strategiska (Hamnstrategi – strategiska hamnnodeer i det svenska godstransportsystemet, SOU 2007:58). Genom att så tydligt prioritera insatser kring dessa hamnar undandrar man möjligheterna för andra hamnar att växa och utvecklas i positiv riktning.

Detta påverkar också utvecklingsmöjligheterna negativt för näringar som är beroende av anslutande trafikslag till dessa hamnar med lägre prioritet. Genom att prioritera ett antal sedan länge dominerande hamnar riskerar man dessutom att cementera transportstrukturer på ett sätt som inte underlättar handelsutbyte med nya marknader, t.ex. de i östra östersjöområdet eller att stärka Oskarshamn som ett alternativ för utskeppning av produkter från västra och sydvästra Småland. Länsstyrelsen i Kalmar län ser en stor diskrepans mellan planens övergripande målsättningar och det faktiska förslaget.

Planens ansatser (transportslagsövergripande, med fokus på större geografiska områden) innebär att skillnaderna i satsningar över landet blir mycket tydliga. Återigen konstaterar Länsstyrelsen att sydöstra Sverige får stå tillbaka jämfört med andra regioner. En stor diskrepans föreligger mellan de övergripande målen för planen och vad som faktiskt föreslås. Kalmar län är uppenbarligen undantaget från de flesta av de punkter som planförslaget ska bidra till (stärkt utvecklingskraft och konkurrenskraft i alla delar av landet, möjligheter till alternativa transportsätt, minskade negativa miljöeffekter m.m.). I samband med samordningsuppdraget mot varsel efter finanskrisen har länets samordningsmän redovisat att den bristfälliga infrastrukturen är ett av de viktigaste hindren för att näringslivet snabbt ska återta förlorade marknader.

Då planen tydligt fokuserar på storstadsregioner med god tillväxt, medan satsningar uteblir i stora delar av landet med argumenten att planen ska gynna storstads-/tillväxtregioner skapar man ett moment 22 för stora delar av landet. Detta innebär att t.ex. Kalmar län nekas investeringar som skulle kunna medföra tillväxt, vilket kan generera problem både för företag och för en miljövänlig utveckling av länets transportsystem .

Länsstyrelsen i Västra Götalands län delar trafikverkens syn på de prioriterade projekten. Dock menar Länsstyrelsen att det är mycket olyckligt om inte Västlänken kan inrymmas i planen, ej ens i alternativet

+15 procent. Likaså menar Länsstyrelsen att det är anmärkningsvärt att man utelämnar utbyggnaden förbi Göta på E45. I avsnitt 2.5 görs prognoser för de framtida koldioxidutsläppen. Tabellen på sid 33 baseras på att EET-strategin genomförs. Som ovan påpekats förefaller detta inte sannolikt under den närmaste framtiden. Länsstyrelsen menar därför att transportplanens nollalternativ bör utgå från ett scenario utan EET, eftersom Regeringens intentioner angående denna strategi nu är kända. Eftersom Regeringens planerade åtgärder inte kan antas leda till den minskning av trafiken, som EET-strategin förutsatt, blir också kalkylerna för föreslagna vägobjekt mer lönsamma, eftersom de tillgodoser en större trafikefterfrågan. På samma sätt minskar lönsamheten för järnvägsobjekten. Enligt Regeringens direktiv ska den samhällsekonomiska lönsamheten spela en större roll vid prioriteringar. Som Länsstyrelsen uppfattar det kommer detta att leda till att väginvesteringar kommer att prioriteras, eftersom efterfrågan på vägtjänster ökar. Enligt Länsstyrelsens uppfattning riskerar detta att bli en ”självuppfyllande profetia”, som står i dålig samstämmighet med Regeringens mål att minska koldioxidutsläppen.

Länsstyrelsen i Dalarnas län anser att tillväxt och utveckling i hela Sverige har fått stå tillbaka för prioriteringar om ökad tillgänglighet inom storstadsregionerna. Intrycket är även att miljöaspekterna och framför allt climateffekterna samt möjligheter att nå uppsatta miljö- och klimatmål, inte har fått tillräckligt genomslag i åtgärdsavvägningen. Planens överväganden bör tydligare kopplas till hur transportsystemet används och miljöeffekter av denna användning. Länsstyrelsen anser att åtgärderna i centrala Mora och Ludvika är ytterst nödvändiga varför de ska prioriteras närmare i tid än vad som är föreslaget i den nationella planen.

Länsstyrelsen anser vidare att samma prioriteringsgrunder ska gälla för den nationella planen som för länsplanerna – transportpolitiska mål, infrastrukturpropositionens intentioner, de regionala systemanalyserna, anpassning till budgetrestriktioner, fyrstegsprincipen, effektbedömningar av samhällsekonomiska effekter och möjligheter till samfinansiering. Dessa prioriteringsgrunder är omfattande, komplexa och rymmer målkonflikter. En rimlig fråga att ställa är om förslaget tillräckligt prioriterar åtgärder som ger positiva miljöeffekter och tillräckligt nedprioriterar åtgärder som ger påtagligt negativa miljöeffekter. Steget från prioriteringsgrund till faktisk prioritering i form av budgetposter för olika typer av åtgärder har inte redovisats på ett tydligt sätt.

Länsstyrelsen i Gävleborgs län pekar på att kapacitetsbristen på järnvägen vid Gävle hamns anslutning till Ostkustbanan givits lägsta prioritet. Bristen åtgärdas först vid nivå +15. Länsplanens prioritering borde gälla.

Länsstyrelsen i Skåne län anser att den inbördes prioriteringen av åtgärder inom respektive transportslag är rimlig samt att grunderna för prioriteringarna är tydliga.

Länsstyrelsen i Södermanlands län anser att Ostlänken även fortsättningsvis ska finnas med i den ordinarie långtidsplanen, dvs för perioden 2010-2021. Genomförandet enligt planen måste koordineras med beslut om att bygga och särskilt finansiera det nationella höghastighetssystemet, där Ostlänken är en första etapp. Länsstyrelsen vill särskilt framhålla att en utbyggnad av Ostlänken är av synnerligen stor betydelse för den regionala tillväxten och samhällsplaneringen. Det är viktigt att beslut tas om investering i projektet snarast möjligt.

Länsstyrelsen i Västmanlands län noterar att förslaget innefattar tre länsobjekt upptagna för utbyggnad under perioden 2016 - 2021. I prioriteringsordning är det riksväg 70 Simtuna - Kumla, rv 56 Västjädra - Kvicksund och E18 Västerås - Sagån. I enlighet med den i länet antagna strategin: Västmanland i rörelse – Strategi för utveckling av transportinfrastrukturen till 2030 gör länet den omvända prioriteringen.

Länsstyrelsen i Östergötlands län bedömer att planens prioriteringar är rimliga med undantag av att Ostlänken samt övriga åtgärder längsmed Södra stambanan borde tas med. Länsstyrelsen anser att grunderna för prioriteringarna skulle kunna utvecklas, liksom sambanden med övriga planer, särskilt länstransportplaner. När det gäller kommunal planläggning anser Länsstyrelsen att sambanden med föreslagna objekt är mycket god. Detta borde framgå av planen. Länsstyrelsen har ingen kommentar till om hur sambandet med internationella planer ter sig.

Länsstyrelsen i Norrbottens län menar att förslaget refererar till de regionala systemanalyserna, men noterar att de välmotiverade satsningarna till stor del uteblivit i vår del av landet. Enligt länsstyrelsens mening är avsaknaden av bl. a en byggstart på Norrbotniabanan, otillräckliga bärighetsmedel till regionen och en proaktiv hållning till nödvändiga infrastrukturåtgärder i närtid med anledning av gruvetableringen i Pajalaområdet oacceptabel. Därtill bedöms den föreslagna regionala nivån för drift och vägunderhåll helt otillräcklig.

Länsstyrelsen i Västerbottens län tolkar kursändringen i den föreslagna planen som att en större del av medlen ska gå till investeringar på vägar, framförallt till storstadsregionerna, och det är en kursändring som Länsstyrelsen hoppas att man från Regeringens håll kan rätta till. Den kursändring som Länsstyrelsen föreslår är att satsa mer på miljövänliga transporter på järnväg samt förstärka de vägar som vi redan har och som på många håll i landet är av en oacceptabel standard.

Länsstyrelsen i Gotlands län menar att speciellt på Gotland är de enskilda vägarna viktiga för att upprätthålla en god samhällsservice på hela ön.

Därför är det nödvändigt att medel utöver de som finns i förslaget avsätts för att kunna upprätthålla en godtagbar standard på de enskilda vägarna. De medel som har avsatts för att utveckla både arbetspendling med cykel och cykelturismen hade troligt fått större effekt om medel även hade ansatts för att genomföra insatser längs länsvägar och andra vägar än de nationella vägarna. Länsstyrelsen anser att en ökad tydlighet vid jämförelse mellan de olika alternativen hade varit eftersträvansvärd.

Länsstyrelsen i Jämtlands län framför att de föreslagna investeringarna inte står i rimlig proportion till behoven i Jämtlands län. När det gäller enskilda objekt så är det en brist att förslaget till förbifart Brunflo för väg E 14 inte ses som en del i ett samlat investeringspaket för hela sträckan Optand – Pilgrimstad. Väg E14 utgör, tillsammans med Mittbanan, en viktig del i axeln Sundsvall – Östersund. Sträckan Lockne – Pilgrimsstad har idag dålig standard och har varit mycket olycksdrabbad. Av den anledningen har hastigheten på det aktuella vägavsnittet sänkts till 80 km/h från och med hösten 2008. Efter investeringen bör hastigheten kunna höjas till 100 km/h vilket skulle underlätta arbetspendlingen in till Östersunds lokala arbetsmarknad. Denna investering fanns med i Vägverkets nationella plan för vägtransportssystemet 2004- 2015 och de 17 km som avsnittet omfattar var då kostnadsberäknade till 130 mkr. nd – Trondheim. Denna axel har en stor utvecklingspotential, både när det gäller godstrafik och persontrafik. Länsstyrelsen anser således att medel för att öka bärigheten på Inlandsbanan mellan Sveg och Brunflo måste avsättas i den nationella planen. Länsstyrelsen anser inte att grunderna för prioriteringar när det gäller enskilda åtgärder är tydliga. När det gäller åtgärder eller objekt som inte har prioriterats anges ofta bara ”samhällsekonomisk ej lönsam” som enda förklaring. Detta trots att det tydligt angivits att de samhällsekonomiska kalkylerna endast är en av flera grunder för prioritering.

Regionförbund

Regionförbundet i Kalmar län menar att planens tydliga prioriteringar ligger på storstadsregioner och i korridorerna däremellan, samt gynnar områden och verksamheter som redan är fördelaktigt lokaliserade. Genom att prioritera ett antal sedan länge dominerande hamnar riskerar man dessutom att cementera transportstrukturer på ett sätt som inte underlättar handelsutbyte med nya marknader, t .ex. de i östra östersjöområdet. Ett annat exempel är hur man klassificerar järnvägsnätet och därefter bygger upp hela drift- och underhållsförslaget på denna klassificering. Kust till kustbanan, Kalmar-Växjö, har blivit klassad som en bana ”med mindre trafik”. Vi är beredda att medfinansiera denna bana för att kunna utöka trafiken . Vi menar att Banverkets klassning är uppenbart fel, och vittnar om ett synsätt att inte se trafikslagsövergripande och till helheten beträffande infrastrukturens situationen i sydöstra Sverige. Att ha otillräckligt underbyggda utgångspunkter och därefter även befästa dem ger ingen trovärdighet för trafikverkens

planering. Ytterligare exempel är förslaget på hur pengar till cykelvägar ska prioriteras. Det första kriteriet uppfylls endast i Stockholmsområdet och det andra även i Göteborgsområdet.

Inte ett enda område i övriga Sverige berörs av detta! Det är närmast en skymf mot den intensiva debatt som förts om cykelsatsningar. Ett sista exempel är hur nationella planen identifierar önskvärda funktioner och brister i transporter inom och till/från turistmål/turistområden. Tre fjällområden, Gotland och storstadsområdena nämns i en uppräkningslista. Däremot nämns inte alls ett av Sveriges turisttätaste områden; Öland och Småland med Glasriket, Astrid Lindgrens Värld och skärgården. Sommartid är trafiken på Ölandsbron i samma storleksordning som infartstrafiken mot Stockholm söderifrån och bristerna längs länets vägar är mycket besvärande. Kalmar läns besöksområden ska självfallet vara med i strategin över tillgänglighet för turismområden.

Region Västerbotten upplever att de namngivna åtgärderna i planförslaget indikerar en mycket stor kantring av resurserna till storstadsområdena. Genomförandet av Norrbotniabanan och en upprustning av Ostkustbanan är ett måste för att möta efterfrågan på transporter från industrin i norra Sverige. Då kommer också tvärbanornas betydelse att öka eftersom dessa öppnar möjligheter för omledning av trafik. Persontransporterna på stambanan är idag av begränsad omfattning, vilket särskilt beror på att banan inte passerar de kustnära städerna där huvuddelen av Norrlands befolkning bor. Norrbotniabanan kommer att innebära att kuststråkets städer och större mellanliggande orter knyts samman på ett mycket effektivt sätt. Goda kommunikationer är en nödvändighet i norra Sverige och arbetsmarknadsregionernas storlek påverkas främst genom insatser i järnvägsinfrastrukturen.

Skaraborgs kommunalförbund påpekar att plattformsförlängningarna förvisso finns med i planen men behöver en högre prioritering och bör utföras före 2016 eftersom Västtrafik upphandlar nya tåg som kommer vara i drift redan 2012.

Region Blekinge menar att utifrån Blekinges perspektiv saknas två angelägna investeringar, Sydostlänken och mötesspår på Blekinge Kustbana. Även trafikverkens prioritetsordning mellan sträckorna Nätraby- Björketorp och Lösen- Jämjö på E22 kan ifrågasättas. Här vill Region Blekinge att objekten byter plats i den nationella plan som regeringen ska besluta om. Region Blekinge menar att förutom fyrstegsprincipen och ekonomiska skäl kan inte någon klar tydlighet urskiljas. Region Blekinge konstaterar att det skett en förskjutning i prioritetsordningen med hänvisning till medfinansiering. Det framgår inte av planerna hur dessa objekt hade prioriterats utan medfinansiering. Region Blekinge anser att detta är en brist och kan ha inneburit att i grunden mer angelägna objekt inte ens kommit med i någon av nivåerna.

Region Gävleborg menar att transportsystemet måste ses i en helhet ur ett nationellt perspektiv. Ostkustbanan mellan Gävle och Sundsvall utgör hela landets port till norrland. Behoven av godstransporter på Ostkustbanan är elementära för hela landets transportsystem. Godsutredningen pekar tydligt på de behov som finns på kapacitetsstärkande åtgärder på Ostkustbanan. I och med Botniabanans utbyggnad och övrig trafikutveckling förväntas behovet av gods- och persontransporter på järnväg efter Ostkustbanan öka dramatiskt fram till år 2020. För att Ostkustbanan ska fortsätta att vara det viktiga transportstråket genom södra norrland som bidrar till regionens och hela landets utveckling, behövs åtgärder under den kommande planeringsperioden.”

Regionförbundet Örebro menar att det är svårt att avgöra om prioriteringarna är rimliga. Bland annat beror det på de bristfälliga redovisningarna av regionala funktioner och brister. Svårigheten att jämföra samhällsekonomiska beräkningar av väg- respektive järnvägsobjekt innebär också att det är svårt att bedöma de prioriteringar som gjorts.

Regionförbundet Östsm anser att det är märkligt att de växande kapacitetsproblemen på Södra och Västra stambanorna inte lyfts fram som ett centralt problem för landets transportplanering på samma sätt som i höghastighetsbaneutredningen. Enbart ett mindre stationsprojekt finns med på Södra stambanan utanför storstadsområdena före 2022! Regionförbundet Östsm menar vidare att de nuvarande genomfarternas bakbinder möjligheterna att utveckla centralorterna i de berörda kommunerna. Städerna delas bryskt upp (barriärer) med alltmer miljöstörningar och trafiksäkerhetsproblem som följd. Trafiken innebär i förlängningen ekonomiska uppoffringar genom att utvecklingsmöjligheterna hämmas. Nyttan av att få bort dessa begränsningar värderas lågt eller inte alls i den beräkningsmodell som tillämpas för att beräkna samhällsnyttan (nnk). Modellen utgår i huvudsak från sk restidsvinster vilket medför att det är svårt att erhålla hög beräknad samhällsnytta för förbifarter. Regionförbundet anser att samhällsnyttan av de ovan nämnda förbifarterna i länet kraftigt undervärderas med beräkningsmetoden.

Region Skåne anser att planförslaget innehåller rimliga prioriteringar och att grunderna för prioriteringar är tydliga förutom att betydelsen av medfinansiering är oklar vilket har skapat ett betydande mått av osäkerhet i planeringsprocessen.

Västra Götalandsregionen tillstyrker de åtgärder som föreslagits i den nationella planen och som ligger i Västra Götaland. Kapacitetstillskotten för både person- och godstrafiken behöver dock bli verklighet tidigare än vad planförslaget antyder. Vad gäller järnvägssektorn saknas främst

objektet ”Dubbelspårsutbyggnad mellan Mölnlycke och Bollebygd” som ingår i gällande framtidsplan med påbörjande i perioden 2013-2015

Region Dalarna menar att Infrastrukturpropositionens vägledande prioriteringar om ökad tillgänglighet för resenärers och samhällets behov inom storstadsregionerna fått ett kraftigt genomslag på bekostnad av de landsdelar som starkt präglas av bas- och exportindustri och en mycket kraftigt satsande besöksnäring. Också de långväga persontransporterna utanför storstadsregionerna präglas av denna allokering av resurser. Utifrån dessa aspekter kan man påstå att förslaget inte innebär rimliga prioriteringar. Vidare framgår det heller inte tydligt hur trafikverken säkerställer att ej kvantifierbara samhällsekonomiska effekter, i form av dynamiska effekter för en positiv regional utveckling, beaktas vid prioriteringar av åtgärder. Vår uppfattning är att åtgärder som bidrar till näringslivets konkurrenskraft och utveckling generellt underskattas i samhällsekonomiska kalkyler. Det framgår inte hur de regionala målen med tydliga och uttalade samlade, ej kvantifierbara samhällsekonomiska effekter, inklusive regional utveckling, vägs samman utifrån bland annat ett trafikslagsövergripande system- och stråktänkande.

Regionförbundet Uppsala län noterar att det inom Västmanlands län har tecknats en avsiktsförklaring mellan Sjöfartsverket, berörda hamnägare och Länsstyrelsen. Trots detta finns inte en utbyggnad av slussen i Södertälje och Mälarfalleden prioriterad i förslaget till Nationell plan i ramnivån. Endast vid en utökad ram kan investeringar för större sluss och fördjupad farled i Mälaren att rymmas.

Västmanlands kommuner och landsting konstaterar att i den remiss som trafikverken presenterar har de viktiga projekt som länet tidigare påtalat behovet av inte fått önskad prioritet. Södertälje sluss, Tomtebodabarkarby, E18, Rv56.

Sydöstra Skånes kommuner påtalar att eftersom Skåne är ett nationellt tillväxtcentrum med växande befolkning och näringsliv samt med den starka kopplingen till andra länder kring Östersjön, behöver det tillskapas någon typ av koordinator mellan region Skåne och regeringen som kan tydliggöra investeringsbehoven i infrastrukturen. Den förmodade etableringen av ESS i Lund kräver utbyggnad av infrastruktur och kollektivtrafik till övriga Skåne. Viktning mellan Skåne och andra delar av Sverige är inte tydliga. I den förra planen försvann vissa av de ursprungliga investeringarna vid revidering. Denna ryckighet är olycklig och skadar tilltron till planeringssystemet.

Skåne Nordost noterar att enligt 0-ramen står sträckan Linderöd – Vä inte färdig förrän 2021, om 12 år, vilket är en oacceptabelt sen tidpunkt bl a med tanke på en ny storanstalt som beräknas stå klar 2014. Sträckan behöver tidigareläggas för att stå klar 2014. Det är olyckligt om inte hela stråket genom Skåne färdigställs under planperioden. Vi anser att även

Fjälkinge - Gualöv och Rolsberga - Hörby N måste inrymmas i den nationella planen. Beträffande järnväg innebär förslaget, ställt i relation till Skånetrafikens tågstrategi, en alldeles för begränsad utbyggnad under planperioden. Risken är att Skånes tillväxt bromsas om inte större resurser tillförs.

Kommunförbundet Norrbotten motsäger sig bestämt den låga ambitionsnivån för norra Sverige i förslaget till nationell plan för transportsystemet och kräver att de föreslagna ramarna förändras. Vår bestämda uppfattning är att de angivna åtgärderna i planförslaget fördelar en mycket stor del av resurserna till storstadsområdena.

Småkom menar att stora delar av Sverige med vikande befolkning och stora infrastrukturproblem förbigåtts genom uteblivna eller högst marginella anslag till investeringar och driftskostnader. Flera regioners och landsbygdsdistrikts tillbakagång sysselsättnings- och befolkningsmässigt beror ju i stor utsträckning på undermålig eller dåligt fungerande infrastruktur.

Södertörnssamverkan påtalar att i länsplanen är Citybanans fortsättning norr om Tomtebodavägen förlagd till eventuellt genomförande 2022-2025. Objektet fanns med i Stockholmsförhandlingen men har nu skjutits fram till efter planperioden. En senareläggning av denna sträcka medför att Citybanans kapacitet inte till fullo kan nyttjas vid dess öppnande 2017.

Landsting

Jämtlands läns landsting anser att det inte är försvarbart att man inte under de närmaste 10 åren åtgärdar hela sträckan Lockne-Pilgrimstad eftersom denna del av E14 är så viktig för länet.

Norrbottens läns landsting anser att nedprioriteringen av Norra Sverige är oacceptabel. Enligt landstingets mening indikerar de namngivna åtgärderna i planförslaget en mycket stor kantring av resurserna till storstadsområdena. Om detta också blir regeringens beslut innebär detta att våra möjligheter att fortsatt bidra till den svenska välfärden allvarligt hotas.

Stockholms läns landsting påpekar att enligt SIKAs resvaneundersökning RES 2005-2006 sker hälften av alla kollektivtrafikresor under en vanlig vardag i Stockholms län. Förvaltningen anser därför att fördelningen av medlen i Nationell plan skulle ha tagit större hänsyn till var resorna faktiskt genomförs.

Kommuner

Storfors kommun anser att för stor prioritering lagts på åtgärder i de s.k. storstadsregionerna på bekostnad av resten av landet. Olika typer av

finansieringsmodeller bör här övervägas så att större andel trafikantavgifter kan användas till infrastrukturen i storstäderna medan den skattefinansierade delen bör användas till resten av landet. Vidare är grunderna är tydliga men inte är helt tillförlitliga och riktiga. I grunden använder sig transportverken av en samhällsekonomisk kalkyl som grundar sig på påvisbara trafiknyttor. Denna modell gagnar vägtrafik före annan trafik. Denna modell gagnar hårdtrafikerade regioner och områden mer än lågtrafikerade delar av landet. Denna modell missgynnar utvecklingen i hela landet och ökar på urbaniseringen till storstäder. Avsaknaden av regionalpolitiska instrument i kalkylen bidrar till en snedvridning av samhället.

Sollentuna kommun ställer sig bakom planens prioriteringar eftersom de utgår från Stockholmsöverenskommelsen som regionen står bakom. Att etablera en södra uppgång vid Häggviks station är en högt prioriterad åtgärd för Sollentuna och av betydelse för utvecklingen av den norra delen av den regionala kärnan. Banverkets planer på ett femte och sjätte spår är naturligtvis en konsekvens av insikten att Citybanan inte är tillräcklig för att klara trafiken på sikt. Mot den bakgrunden kan det finnas skäl att fundera över prioriteringen av Kistagrenen av Tvärspårvägen och det faktum att förlängningen till Sollentuna inte ens finns med i utblicken mot 2025. Det här är ny kunskap för oss och något som kanske också var okänt när Stockholmsutredningen gjordes.

Sollefteå kommun anser att principerna för hur resurserna fördelats över landet INTE är tydliga och väl motiverade. Kommunen anser att det finns en klar inriktning i planen som gynnar storstadsområdena och de södra delarna av landet. Denna inriktning ger inte regionen och de mer glesbefolkade områdena i inlandet kontinuerliga resurser för att förbättra, förvalta och utveckla transportsystemen. Detta gäller såväl för persontransporter för arbetspendling i allt större arbetsmarknadsregioner som för näringslivets behov för tillväxt. Kommunen ställer sig kritisk till Vägverkets pågående arbete med att sänka hastighetsgränserna på vägavsnitt i kommunen. Vägnetets stora betydelse för främst näringslivets transporter och för arbetspendling kräver att vägarna åtgärdas så att nuvarande hastigheter kan behållas. De särskilda problemen i regionen med ett vägnät med dålig bärighet måste beaktas i högre grad inte minst för skogsnäring, arbetspendling, turism och planerad storskalig vindkraftsutbyggnad. En strategi för att åtgärda vägnätets standard så att det hamnar i nivå med övriga landet är nödvändigt och detta måste avspeglats i fördelningen av medel till bärighet och underhåll till länet. Mot bakgrund av den vikt som tillskrivs utbyggnaden av storskaligt vindbruk på nationell nivå bör vägutrustning i samband med detta i huvudsak belasta en nationell ram för drift, underhåll och bärighet, snarare än ett enskilt läns budget för bärighet och investeringar. Det krävs infrastrukturella investeringar över hela landet för att kunna ta vara på de resurser som hela landet erbjuder.

Mariestads kommun menar att stråk till de större städerna bör prioriteras högre.

Lindesberg kommun bedömer att prioriteringarna i planen i huvudsak är korrekta och att planen kommer att bidra till uppfyllelse av de transportpolitiska målen, under förutsättning att anslagsramen höjs med minst 15 procent.

Västerås stad anser att endast en fastställd investeringsram om minst 115 procent är en realistisk utgångspunkt för prioriteringar, samt att medelsramen inte får tillåtas urholkas i kommande budgetpropositioner. Likaså att förslaget till prioriterat nät för godstransporter inte speglar de faktiska förhållandet i utvecklingen av logistikkedjor, logistiknoder och godsmarknader till och inom Västerås som "godsnod". Det motverkar därmed utvecklingen av "Gröna korridorer". Västerås stad anser vidare att planen inte tagit tillräcklig hänsyn till den regionala systemanalysen för Stockholm-Mälardalen som helhet. En geografiskt mer balanserad tillväxt blir som helhet mindre resurskrävande i form av nya bostäder samt i kompetens- och varuförsörjning.

Leksands kommun menar att med föreslagen nationell transportplan 2010-2021 kvarstår diskrimineringen av bland annat Dalarnas län.

Boden kommun anser att Norrbotniabanan är regionalt viktig för att stärka näringslivet, konkurrenskraften och bidra till regionförstoringen. Norrbotniabanan är också en strategisk länk i den Botniska korridoren och av vikt för Sverige som en del av det europeiska transportsystemet.

Bräcke kommun anser att planförslaget har lagt för stor vikt vid prioriteringar i storstadsområden.

Gislaveds kommun påpekar att flera av de redan beslutade objekten är mycket kostsamma storskaliga projekt i storstadsområdena. I förhållande till de summor som avsätts till dessa objekt är merparten av de åtgärder som önskas utanför storstadsområdena mycket blygsamma.

Heby kommun ifrågasätter nedprioriteringen av den nya sträckningen utanför åsen på Rv 56. "På sträckan Stingtorpet-Tärnsjö är vägen mycket smal med få omkörningsmöjligheter. Risken stor att en olycka med utsläpp av miljöfarliga ämnen kan förstöra stora grundvattenreserver. Sträckan är en rekommenderad väg för farligt gods. I ännu gällande plan 2004-2015 var en ny sträckning utanför åsen planerad att byggas 2008-2011. Det nya förslaget från trafikverken lägger emellertid detta objekt i perioderna 2016-18 och 2019-21 i huvudalternativet (0-nivån); i 15 %-nivån ligger det däremot i delperioden 2013-15 men i -15 %-nivån finns det inte med alls! Denna placering är förvånande, desto mer som arbetsplanen är färdig och antagen (om än överklagad) och arbetet för att förbereda byggandet fortsätter.

Ronneby kommun ifrågasätter att medfinansierade objekt prioriteras högre än likvärdiga projekt utan medfinansiering. Ronneby kommun motsätter sig detta då denna princip kan medföra att regioner med fler och större företag och kommuner kan "köpa sig före" svagare regioner vad gäller infrastrukturinvesteringar. Ronneby kommuns tolkning är att även förskottering av objekt i förra planen har lett samma effekt dvs. dessa objekt har haft möjlighet att hamna före andra lika högt eller till och med högre prioriterade objekt. Ronneby kommun säger också att beträffande E22 Björketorp – Nättraby var den sträckan med i den förra planen (2012-2015). Enligt det nu gällande förslaget tas denna sträcka med enbart om planeringsramen ökas med 15%. Istället har sträckan Lösen-Jämjö lyfts fram. Denna sträcka fanns inte med i förra planen men ligger nu med inom planeringsramen. Skälen som anges för detta är att man i enlighet med planeringsdirektivet har prövat sträckan igen. Idag har sträckan Björketorp-Nättraby en nettonuvärdeskvot på -0,1 medan sträckan Lösen-Jämjö har +0,1. Då vägen har en hög trafikbelastning på ÅDT 13000 vill Ronneby kommun ändå trycka på vikten av att sträckan Björketorp-Nättraby åtgärdas och vill därför att denna åtgärd lyfts in inom planeringsram och prioriteras före sträckan Lösen-Jämjö. Sett till bedömd kostnad på 63 miljoner kr och en nettonuvärdeskvot på 2,3-2,6 är det mycket anmärkningsvärt att ny mötesplats på Blekinge Kustbana inte finns med inom ram i den nationella planen.

Osby kommun noterar att enligt 0-ramen står sträckan Linderöd-Vä inte färdig förrän 2021, om 12 år, vilket är en oacceptabelt sen tidpunkt bl.a. med tanke på att en ny storanstalt som beräknas står klar 2014.

Upplands-Bro kommun ser det som helt oacceptabelt att trafikplats Kockbacka inte finns med bland de prioriterade objekten. I inledningen till kapitel 14 "Investeringar" står att det i bilaga 2d redovisas objekt som inte kunnat prioriteras, men som kan vara aktuella för kommande planeringsomgångar. Det står vidare att dessa objekt ofta inte är tillräckligt utredda och att det därför inte varit aktuellt att ta fram underlag, kalkyler m.m. Vi förstår inte hur trafikverken har kunnat applicera dessa kriterier på trafikplats Kockbacka. Kommunen kräver en motivering till varför trafikverken inte har prioriterat trafikplats Kockbacka i förslaget till Nationell plan. Den modell för prioritering som redovisas i planen förklarar inte detta. Vägverket har låtit göra flera samhällsekonomiska beräkningar för Kockbackaprojektet och samtliga beräkningar visar på ett mycket lönsamt projekt med en nettonuvärdeskvot (NNK) mellan 7,6 och 16,5 (enligt vägutredningen, samrådshandling 2008-10-29). Vi finner det mycket anmärkningsvärt att de projekt som prioriterats bara har en genomsnittlig nettonuvärdeskvot på 1,0 och vill ha en förklaring på varför mindre värderade projekt kan prioriteras före ett så lönsamt projekt som Kockbacka.

Älmhult kommun påtalar att Sydstälken underlättar för bl.a. Volvos systemtåg och IKEA, men har inte fått uppmärksamhet i planen.

Västerviks kommun anser att det är bra med en konsekvent och långsiktig satsning både inom och utom Kalmar län på E22.

Östersunds kommun anser att det inte är rimligt att trafikverkens prioritering enbart tycks utgå från invånarantalet i regionen och/eller årsmedeldygnstrafik och där ingen hänsyn tas till den trafik den intensiva turism- och besöksnäringen alstrar och vilken kräver högre persontrafikstandard för väg och järnväg. Avsaknaden av trafiksäkerhetshöjande åtgärder i stamvägnätet får konsekvensen att E14 och E45 i Jämtlands län under bestående framtid kommer vara låghastighetsvägar med sänkta hastigheter. Detta är inte acceptabelt utifrån den status europavägar utgör i det nationella och internationella vägnätet.

Linköpings kommun anser bland annat att det är bra att åtgärder i Norrköpingspaketet finns med i planen, till exempel spåranslutning till den nya kombiterminalen och containerhamnen på Händelö. Kommunen anser också att infarterna från E4:an till Linköping bör prioriteras eftersom de utgör viktiga länkar i det övergripande transportsystemet. När det gäller flygtrafiken motsätter sig kommunen att staten inte bidrar till att flygplatskapaciteten säkerställs i regionen. Det går omfattande tung trafik, i många fall med farligt gods, omvägen via staden för att nå Gärstadsområdet norr om motorvägen. Linköping ser därför behov av att trafikplats Staby och anslutande delar av E4:an byggs ut under planperioden. Åtgärden bör inrymmas i den nationella planen. Linköpings kommun menar vidare att förslaget till nationell plan i sin nuvarande utformning verkar bygga på ett beslut som inte finns – nämligen att höghastighetsbanor ska beslutas och finansieras i en särskild ordning.

Lunds kommun menar att när det gäller planeringsprocessen har den tydliga brister vad gäller tydlighet och transparens i hur prioriteringarna har genomförts. En skarp analys utifrån de angivna prioriteringsprinciperna (de transportpolitiska målen, de skånska utvecklingsmålen, hållbar utveckling och fyrstegsprincipen) är angelägen för att säkerställa att de omfattande investeringsvolymerna verkligen används på bästa sätt.

För *Malmö stads* del är utbyggnaden av Trelleborgsbanan mycket angelägen för järnvägstrafikens utveckling. Objektet bör absolut införas i den slutliga åtgärdsplanen för 2010-2021. Även Södra stambanans kapacitetsökning, fyrspåret mellan Malmö och Lund, behöver finnas i planen i ett tidigare skede. Planförslaget betyder att detta för hela landet angelägna projekt riskerar att försenas ytterligare, vilket inte är acceptabelt. Vidare anser Malmö stad att trafikverken bör vara återhållsamma med kapacitetsförstärkningar i vägnätet t.ex. enligt vad som beskrivs med utbyggnad av fyra till sex körfält på avsnitt av E6 och

E22 i Skåne. Detta mot bakgrund av att kapacitetsförstärkningar så tydligt behövs i första hand i järnvägsnätet, och att planen troligen inte klarar av att bidra till uppställda miljömål. Investeringar i vägnätet bör främst avse säkerhet och underhåll.

Oskarshamns kommun menar att planen tyvärr är tydlig i att satsningarna inte sker likvärdigt över landet vilket missgynnar de delar av Sverige som inte är storstadsregioner – eller korridorer dem emellan. Planens tydliga prioriteringar ligger på storstadsregioner och i korridorerna däremellan, samt gynnar områden och verksamheter som redan är fördelaktigt lokaliserade. Ett tydligt exempel är t.ex. att den landbaserade infrastrukturen kring hamnar stärks och prioriteras till de hamnar som är utpekade som strategiska (Birgerssonutredningen). Oskarshamns hamn är av staten utsett Riksintresse och även klassad som TEN-A hamn i det europeiska transportsystemet. Även anslutande transportnät av såväl vägar som järnväg är klassade som Riksintresse. Hamnen är den enda längs Smålandskusten med dessa förutsättningar. Hamnen är vidare en av två fastlandshamnar för Gotlandstrafiken med betydande gods- och passagerarvolym. Satsningar på dessa Riksintressen finns inte alls i den Nationella planen, vilket hindrar hamnens utveckling och försämrar konkurrenssituationen gentemot andra hamnar där satsningar görs.

Staffanstorps kommun påtalar att Malmö, Lund och Staffanstorp överenskom redan 2002 om medfinansiering av en andel av den dåtida järnvägsinvesteringen på Simrishamnbanan som också motsvarades av en lika stor finansiering i Region Skånes RTI-plan 2004 -2015. Dessförinnan fanns investeringen också i den nationella planen och i den regionala planen 1998-2007. Det är nu ett förödande slag mot tilltron till statens långsiktiga planering när banan helt stryks ur den nationella planen. Staffanstorps kommun anser att den kalkyl Banverket tagit fram för utbyggnaden är beräknad med en starkt förenklad modell. Kommunerna utmed Simrishamnbanan har nyligen låtit utomstående expertis granska kalkylen. Granskningen visar tydligt att modellen underskattar järnvägens effekt på resandet och därmed också dess samhällsekonomiska värde. I kompletterande kalkyler, där Banverkets metodik har använts, har hänsyn tagits till en mer realistisk resandeutveckling och då fås nettonuvärdeskvoter mellan -0,05 och + 0,47. Redan i Banverkets samhällsekonomiska kalkyl sägs att utbyggnaden medför avsevärt förkortade restider och att det kan uppstå betydande arbetsmarknads- och regionförstoringseffekter, vilka ska beaktas i den samlade bedömningen av banans lönsamhet. Läggs detta till resultatet av de kompletterande kalkylerna torde en lönsamhetsvärdering få ett kraftigt positivt resultat.

Trelleborgs kommun påtalar att Trelleborgsbanan har färdig avsiktsförklaring mellan parterna avseende medfinansiering, som innebär i korthet att av den för projektet totalt beräknade kostnaden om 490

Mkr svarar Trelleborgs kommun för 58 Mkr, Vellinge för 70 Mkr, Malmö Stad 35 Mkr, Region Skåne 47 Mkr, Skånetrafiken 5 Mkr och Banverket 275 Mkr. Enligt avsiktsförklaringen skall det bedrivas pågatåg på sträckan senast år 2016. En förutsättning för genomförandet är dock självklart att objektet finns med i den nationella planen. Med ovanstående bakgrund är det obegripligt för Trelleborgs kommun att trafikverken inte har med utbyggnaden av Trelleborgsbanan i ramnivån för planperioden 2010 - 2021, utan att detta kommer med först i nivån +15 procent. Objektet uppfyller alla förutsättningar för allra högsta prioritering, såväl ur behovssynpunkt, samhällsnytta, av miljöskäl som allmän utveckling och tillväxt i regionen. Härtill kommer att de berörda parterna på ett aktivt sätt – utifrån regeringens intentioner – tagit ett stort samhällsansvar genom sitt engagemang i frågan om medfinansiering av objektet. Trelleborgs kommun vill med kraft protestera mot den allvarliga felbedömning och felaktiga prioritering som verken hittills gjort i materialet till den nationella planen. Banverkets agerande med den nationella planen är särskilt anmärkningsvärt och utgör i förhållandet till samarbetsparterna enligt avsiktsförklaringen en trovärdighetsfråga för verket. Trelleborgs kommun anser inte att förslaget innehåller rimliga prioriteringar, grunderna för förslagen är inte tydliga och sambanden med andra relevanta planer inom Sverige och kanske framförallt andra länders planer – och då för Trelleborgs del Tyskland – framgår inte av förslaget.

Vellinge kommun finner det såväl med hänsyn till de positiva effekterna som de förhandlingar som initierats av staten för att finna medfinansiering, anmärkningsvärt att projektet (Trelleborgsbanan) ej ingår i den nationella planen.

Haparanda kommun menar att fokus på moderna miljövänliga transportsystem för gods- och persontrafik borde innebära större prioriteringar av järnvägstrafik, kollektivtrafik främjande åtgärder och bra möjligheter till gång- och cykeltrafik. Sveriges roll och nytta av EU/Europa borde framgå tydligare. Norrbotniabanan borde prioriteras. Haparanda kommun anser att sambandet mellan önskade mål och anslag är svåra att följa.

Järfälla kommun anser att hela den planerade utbyggnaden av Mäljarbanan Kallhäll – Tomtebodan måste ingå under planperioden 2010-2021. Banverkets investering i en utbyggnad av fler spår längs Mäljarbanan måste innehålla tillräckliga medel för att överbrygga den kraftfulla barriär som järnvägen innebär för natur och människor. Spårförbindelsen mellan Barkarby och Kista, som ingår i Stockholmsöverenskommelsens utblick, bör finnas med i slutet av planperioden. Rotebroleden, väg 267, måste finansieras i sin helhet av statliga medel. Det är en vägförbindelse av stor betydelse även utanför Stockholmsregionen. Kallhälls trafikplats bör inrymmas tidigt i planperioden och redovisas på ett mer entydigt sätt.

Den framtida Barkarby trafikplats kan inte vara ett exempel på en lämplig medfinansiering utan vara ett helt statligt ansvar.

Kiruna kommun anser att gods- och person transporter till Norrbotten och vidare till Norge och Finland är viktiga och ska prioriteras. De huvudsakliga kapacitetsproblemen, framförallt för godset, finns på järnvägssidan och därför bör en större del av investeringarna göras i en utbyggnad av järnvägen. Vidare anser Kiruna kommun att man ska, särskilt i tider av lågkonjunktur, stärka perifera regioner genom att satsa på infrastruktur. Här finns möjligheten att driva en utveckling som stärker periferin och gör dem mer jämlika storstadsområdena.

Piteå kommun har återkommande betonat vikten av att arbetet med mötesseparering längs bland annat E4 bör forceras, dels för att öka trafiksäkerheten och dels för att bibehålla en hastighetsstandard på 110 kilometer i timmen. Vi förutsätter därför att vårt prioriterade objekt (nr 3), mötesseparering på E4 delen Jävre – Kinnbäck, ges en hög prioritet när medlen till mittseparering ska fördelas i planen. Det är positivt att vårt viktigaste vägobjekt, E4 Boviken – Rosvik, är med i ordinarie ram för planen, dock inte i ramen – 15%. Kommunen känner ändå en tydlig besvikelse över att det ligger så långt bak i planen som 2016 -2018(et. 1) och 2019-2021(et 2).

Härjedalens kommun har tidigare, beträffande E 45 och eventuell ny sträckning Rengsjön – Älvros (2016 – 2021), krävt samtidiga åtgärder på sträckorna Rengsjön – Sveg och Sveg – Älvros. Denna åsikt kvarstår. De satsningar som sker på Inlandsbanan under perioden är bra som ett första steg mot att göra banan till ett kraftfullt transportalternativ för inlandet.

Hörby kommun konstaterar att enligt 0-ramen står sträckan Linderöd – Vä inte färdig förrän 2021, om 12 år, vilket är en oacceptabelt sen tidpunkt bl a med tanke på en ny storanstalt som beräknas stå klar 2014. Sträckan behöver tidigareläggas för att stå klar 2014. Det är olyckligt om inte hela stråket genom Skåne färdigställs under planperioden. Vi anser att även Fjälkinge - Gualöv och Rolsberga - Hörby N måste inrymmas i den nationella planen. Beträffande järnväg innebär förslaget, ställt i relation till Skånetrafikens tågstrategi, en alldeles för begränsad utbyggnad under planperioden. Risker är att Skånes tillväxt bromsas om inte större resurser tillförs.

Pajala kommun ser med glädje på att den nationella planen lämnat utrymme för finansiering av infrastruktur i Pajala kommun med omnejd inför den planerade gruvetableringen.

Avesta kommun anser att det är angeläget att tidigt under planperioden 2010-2021 färdigställa redan beslutade större infrastrukturinvesteringar i centrala stråk av betydelse för näringslivets transporter. Dubbelspår

Hallsberg – Mjölby och Bergslagsbanan/Väster om Vänern är viktiga för Avestas och regionens exportintensiva företag. Avesta Kommun påtalar även att stråk- och systemtänkande har varit ett genomgående budskap. Det är dock svårt att finna att detta synsätt fått genomslag i processen. Återgång till den ”traditionella” objektifierade åtgärdsplaneringen, där den samhällsekonomiska lönsamheten uppenbarligen fokuserats på enskilda objekt istället för att bättre lyfta fram lönsamheten utifrån ett stråk- och systemtänkande, känns påtalig. Dalabanan och riksväg 70 kan tas som exempel på detta.

Falu kommun kan nu konstatera att föreliggande förslag inte innehåller några åtgärder på sträckan Falun – Borlänge i anslagsnivå 0. I anslagsnivå +15% finns Etapp 1 med för åren 2016 – 2018. Detta är ytterst otillfredsställande. Falu kommun anser att åtminstone Etapp 1 måste lyftas in i anslagsnivå 0 under åren 2016 – 18. Allra helst ska hela sträckan Falun – Borlänge ligga inom anslagsnivå 0 och genomföras i anslutning till genomförandet av Resecentrum Falun. Detta är av avgörande betydelse för utvecklingen av Dalarna och Falun-Borlängeregionen. En satsning på järnvägen är dessutom mycket viktig ur klimatsynpunkt.

Filipstads kommun anser att för stor prioritering lagts på åtgärder i de sk storstadsregionerna på bekostnad av resten av landet. Olika typer av finansieringsmodeller bör här övervägas så att större andel trafikantavgifter kan användas till infrastrukturen i storstäderna medan den skattefinansierade delen bör användas till resten av landet. Filipstads kommun anser vidare att grunderna är tydliga men inte är helt tillförlitliga och riktiga. I grunden använder sig transportverken av en samhällsekonomisk kalkyl som grundar sig på påvisbara trafiknyttor. Denna modell gagnar vägtrafik före annan trafik. Denna modell gagnar hårdtrafikerade regioner och områden mer än lågtrafikerade delar av landet. Denna modell missgynnar utvecklingen i hela landet och ökar på urbaniseringen till storstäder. Avsaknaden av regionalpolitiska instrument i den kalkyl bidrar till en snedvridning av samhället.

Kils kommun ser med oro på att många av de satsningar som berör Värmland dels ligger sent i planperioden, men också endast finns med i en utökad ram. Här vill Kils kommun lyfta fram järnvägsobjekten ombyggnad bangård Karlstad och Fryksdalsbanan som särskilt viktiga. Satsningen på E 18 väster Karlstad ser Kils kommun som nödvändig och mycket viktig att den genomförs.

Kristinehamns kommun anser att prioriteringarna får anses vara mycket storstadsinriktade.

Luleå kommun menar att det i planförslaget talas om en prioritering av åtgärder som främjar gång- och cykeltrafik. De resurser som avsätts till detta är dock anmärkningsvärt små. Denna typ av åtgärder är ofta relativt billiga vilket innebär att en marginell minskning av stora investeringar för

biltrafiken till förmån för gång- och cykeltrafiken skulle innebära att man kan vidta kraftfulla åtgärder för dessa trafikanter. Om talet om att prioritera gång- och cykeltrafik ska vara trovärdigt, och det är nödvändigt inte minst ur miljösynvinkel, måste prioriteringen också synas i medelstilledningen. Luleå kommun anser vidare att grunderna för hur resurserna har fördelats över landet inte är tydliga. Kommunen ser en tendens till att en allt större andel går till storstadsområdena och de södra delarna av landet både i den nationella och i de regionala planerna. Det är mycket olyckligt om de mindre tätbefolkade delarna av landet inte får tillräckliga resurser att vidmakthålla och utveckla transportsystemen. Särskilt för näringslivet som är beroende av goda transportmöjligheter över hela landet och över hela året. De särskilda problem i form av kapacitetsbrister för godstransporter och ett vägnät med ofta låg bärighet som finns i norra Sverige måste beaktas i större utsträckning.

Svalövs kommun konstaterar att planen tar avstamp i infrastrukturpropositionen och lyfter in dubbelspår mellan Ängelholm och Maria samt en anpassning vidare av järnvägen i denna del av Västskustbanan. Detta är mycket positivt då det är en beslutad, dvs pågående investering, och att propositionen anger att sådan investeringar skall fullföljas. Men där slutar anpassningen till direktiven. I Skåne finns också Söderåsbanan - en beslutad investering - med goda förutsättningar att bidra till en förbättrad trafiksituation, nya inriktningar för persontransporter, ett bidrag till regionförstoring men framför allt en viktig pusselbit i det Västskånska trafiksystemet som ett godsstråk. Det är en befintlig bana som kan trafikeras efter anpassningar till dagens krav. På så sätt uppfyller objektet många kriterier, enligt anvisningarna, för objekt som skall prioriteras. En rimlig analys är också att en trafikering på banan kan komma igång snabbt och bidra till positiva effekter i hela västra Skåne. De analyser som gjorts, så här långt, när det gäller samhällsekonomiskt värde är bristfälliga och lämnar ute flera viktiga komponenter i värderingen. Detta objekt är reducerat till etapp 1 i planen vilket innebär att banan uppgraderas så att godståg kan trafikera banan. Det ursprungliga beslutet innebar att banan skulle bli stommen i "Godsstråket genom Skåne" men också trafikeras med persontrafik med start 1 januari 1999. Det är uppenbart att trafikverken inte känner sig helt bundna till propositionens direktiv och tillåter sig göra ett kraftigt avsteg från Svensk planeringstradition, nämligen att planera in "bakgårdar" som en konsekvens av utvecklingsambitioner. Detta är inte rimligt! Svalövs kommun framför vidare att det föreligger en krampaktig diskussion kring samhällsekonomiska effekter av satsningar som dock upptas helt av finansiella riskanalyser och osäkerheter i räntor och liknande. De samhällsekonomiska effekterna är långt mer vidgående än så och man kan förvänta sig seriösa, mer fördjupade analyser och en verklig samhällssyn i ett begrepp som tillmätts så stor tyngd i ett prioriteringssammanhang.

Vansbro kommun framhåller att åtgärder på Rv 71 måste tidigareläggas i planen. Detta för att trafiksituationen på vägen vintertid är besvärlig. Finansiering av detta bör kunna ske genom att nyttja medel från både Länstrafikplan och Nationell trafikplan.

Arboga kommun anser att E20 mellan Gräsnäs och Reutersberg bör prioriteras högre och att E18 sträckan Köping-Halstahammar bör finnas med i nuvarande planering. Arboga kommun är positiva till att man bygger om E18 till motorvägsstandard men anser att sträckan Köping-Halstahammar borde finnas med i nuvarande planering. I planen finns sträckan Hallstahammar-Västjädra med 115% alternativet för senare delen av perioden. Kommunen anser att ovannämnda objekt borde ingå i 100% alternativet för perioden.

Eda kommun anser att mötesspår Kil-Skåre och övrig förstärkning av Värmlandsbanan är objekt som måste ges mycket hög prioritet. Även Karlstad C, som omfattar ombyggnad av bangården och ett nytt resecentrum vid befintlig järnvägsstation, måste prioriteras. Då standarden på transportinfrastrukturen i Värmland är låg i ett nationellt perspektiv samtidigt som anläggningskostnaderna är förhållandevis höga i Värmland beroende på bland annat topografi, klimat och geologi är det viktigt att de nationella investeringarna i väg och järnväg i Värmland kan tilldelas medel mot 125 % nivån och ges hög prioritet.

Eksjö kommun noterar att Riksväg 40 Förbifart Eksjö och Eksjö - Nässjö ingår i planförslaget, men med genomförande först under perioden 2016 - 2021. Eksjö kommun anser att åtminstone ombyggnad av sträckan Eksjö - Nässjö bör komma till utförande tidigare under planperioden. Det är av yttersta vikt att staten säkerställer att de årliga anslagen i budgeten blir de samma som planeringsramen. Historiskt har den årliga tilldelningen ofta varit lägre än vad planen anger, vilket inneburit systematiska förseningar av planerade projekt och därmed en urholkning av förtroendet för planeringssystemet.

Hudiksvalls kommun konstaterar att förslaget innebär - när medel avsatts för nu pågående projekt - att endast en mindre del återstår för nyinvesteringar. Detta är särskilt påtagligt på järnvägssidan. Sträckan Gävle-Sundsvall-Härnösand, Ådals-Ostkustbanestråket Härnösand-Gävle mest angelägna projekt. Hudiksvalls kommuns uppfattning att de mest angelägna objekten är dubbelspårsutbyggnad Gävle - Sundsvall, samt linjerätning Sundsvall - Härnösand. Dessa objekt ger dels ökad godskapacitet, dels kortare restider för persontrafik. Därigenom skapar dessa åtgärder förutsättningar för regionintegrering och regionförstoring. I motsats till vägsidan innebär planförslaget för järnvägens infrastrukturutbyggnad att tillväxten i svensk ekonomi kommer att hämmas.

Hylte kommun anser att det är viktigt med en fortsatt utbyggnad av väg 26 till mötesfri väg i första hand på sträckan Halmstad-Gislaved. Kommunen vill även framhålla vikten av att medel avsätts för trafiksäkerhetsåtgärder i anslutningarna till E6 väg 26 samt väg 25.

Håbo kommun anser att Mäljarbanan bör prioriteras under planperioden. Dessutom bör länsväg 263 ses som ett riksintresse och prioriteras i alla nivåer i åtgärdsplaneringen. På Elö mellan Bålsta och Enköping bör trafiksäkerheten höjas så att hastigheten kan höjas till 120 km/h .

Jönköpings kommun framför att ett triangelsspår behövs vid Månsarp liksom en ombyggnad av befintligt industrispår på ett avsnitt för att få en lutning som klarar tunga godståg. Fortsatt upprustning av Vaggerydsbanan med förstärkningsarbeten och elektrifiering är angeläget. En ny järnvägsanslutning mellan Torsvik och Tenhult kommer att bli nödvändigt för den fortsatta utvecklingen av godstrafiken på järnväg och för Torsvik som central kombiterminal. Jönköpings kommun förordar ett nytt stationsläge i staden för höghastighetsbanorna, beläget söder om Munksjön vilket förutsätter att nuvarande rangerbangård på Ljungarum får en ny lokalisering på Torsviksområdet. Mellan Jönköping C och Rocksjön (A6) behövs dubbelspår, en ny hållplats vid A6 samt åtgärder beträffande plankorsningar i bla Trånghalla. Nära i tiden ligger utbyggnad av "Plattformsspår Östgotapendeln" vid Jönköping C, med angelägna åtgärder för att möjliggöra direktförbindelser mellan Jönköping och Norrköping. Jönköpings kommun vill även framhålla vikten av att hastighetshöjande åtgärder mellan Sandhem och Nässjö kan inrymmas i planen. Långsiktigt bör också resterande del av riksväg 40 fram till Jönköping få motorvägsstandard. För att kapaciteten på E4:an och riksväg 31 i samband med nyexploateringar på Torsviks logistikområde ska upprätthållas behövs särskilda medel för att förbättra befintliga trafikplatser och för att komplettera med nya anslutningar.

Kramfors kommun anser att järnvägen mellan Nyland och Sundsvall blir i nuvarande standard den i särklass sämsta delen mellan Umeå och Stockholm. Sträckan Nyland-Sundsvall kommer att starkt begränsa järnvägstrafiken från Norrland till Stockholm . Kramfors kommun anser att en fortsatt uppgradering på delar av sträckan Nyland-Sundsvall är nödvändig för att uppnå en fungerande järnväg från Norrland till Stockholm Ådalsbanan, triangelsspår Nyland. Ostkustbanan mellan Sundsvall och Gävle är en 22 mil lång enkelspårsträcka som kapacitetsmässigt har slagit i taket . Sträckan saknar ett antal mötesplatser och dubbelspår är nödvändigt på sikt. Enkelspårsträckan svarar inte mot de behov och efterfrågan som finns varken på kapacitet eller snabba pendlingsförbindelser. Kramfors kommun stöder förslaget med en förbättring av Ostkustbanan enligt alternativ nivå 0. Kommunen prioriterar dock denna utbyggnad och förordar därför en ytterligare satsning enligt förslag i nivå +15.

Krokoms kommun påtalar att mitträckesseparering längs sträckan Lugnvik- Krokoms är en säkerhetsåtgärd som kommunen ser positivt på. Längs sträckan finns ett stort antal boende samt aktiva jordbruk . Det är därför av största vikt att framkomligheten för långsamgående trafik samt cykeltrafik kan lösas längs hela sträckan . En asfalterad parallellväg mellan Tängtorpet och Krokomsbron måste tillskapas . Ur trafik-säkerhetssynpunkt måste de olycksdrabbade korsningarna längs E14 , Asbacken, Tängtorpet, Ytterån och Trångsviken åtgärdas. Området vid Asbacken är planerat för utbyggnad av handel/industri . Utbyggnad sker efter planerna och i korsningen som redan idag är hårt belastad av persontrafik kommer en markant ökning av tung trafik att ske. För att lösa trafiksäkerhet och framkomlighet vid korset Åsbacken motiveras en planskild korsning .

Köpings kommun konstaterar att det inte finns några objekt i förslaget till nationell plan inom Köpings kommun under perioden 2010-2021. Det finns dock ett objekt (VMN_094) E18 Köping-Hallstahammar som nämns i bilaga 2b, men utanför planeringsramarna. I argumentkolumnen saknas en mycket viktigt orsak till att detta objekt borde hamna innanför planeringsramen. Orsaken är de negativa konsekvenser av E18 som 2+1-väg då trafik relativt ofta leds över till kommunala gator och då främst Ringvägen i Köpings tätort detta skapar stora trafikproblem i tätorten, samt de risker som uppstår när farligt gods passerar genom bostads-områden. Behovet styrks i den utredning som genomfördes under hösten 2006 och som översänts till såväl Vägverket Region Mälardalen som Länsstyrelsen i Västmanland. Kommunen konstaterar att (objekt SjöV_004) Södertälje sluss, Mälaren, finns med i den utökade planeringsramen +15% med 1 450 000 kkr. Köpings kommun anser att detta är ett mycket viktigt objekt med tanke på att kunna bevara en konkurrenskraftig sjöfart till mälärhamnarna och de arbetstillfällen som genereras av detta i bl. a. Köping. Vi tycker att detta projekt skall prioriteras högre upp i planen.

Markaryds kommun påtalar att väg E 4 är en av landets viktigaste förbindelseleder och utgör en central del i det utpekade vägnätet för långväga godstransporter. E 4 mellan Helsingborg och Stockholm är idag mötesseparerad på hela sträckan med motorvägsstandard utom en sträcka om ca 30 km vid Ljungby. I förslaget till nationell plan redovisas heller ingen åtgärd för denna sträcka. Det är förvånande att en väg av så avgörande betydelse för den nationella transportinfrastrukturen inte ges högre prioritet. Markaryds kommun konstaterar att av den totala planeringsramen har en stor andel bundits i pågående projekt, bl a Citytunneln i Malmö, tunneln genom Hallandsåsen samt fyra spår Malmö – Lund. Genom att en så stor del av de totala resurserna ianspråkats för stora, visserligen angelägna, projekt, bromsas mindre projekt som annars skulle bidragit till en positiv regional tillväxt i andra

delar av södra Sverige. Det är inte acceptabelt att de mindre satsningarna ska vara avhängiga när och om de stora miljardprojekten genomförs.

Norbergs kommun noterar att objektet kapacitetsutbyggnad på Bergslagspendeln/Ramnäs- Brattheden ingår i alternativet +15 %. Objektet har mycket hög samhällsnytta då dess nettonuvärdeskvot är 3. Nettonuvärdeskvoten skall vara styrande för prioritering mellan olika konkurrerande objekt. Kommunens självklara syn är därför att objektet skall prioriteras efter dess nettonuvärdeskvot och inget annat.

Nässjö kommun noterar att det i förslaget till nationell plan ingår följande nya satsningar i Jönköpings län; väg 26, delen Månseryd – Mullsjö, väg 40, delen Nässjö - Eksjö och väg 40, förbifart Eksjö. Däremot innehåller förslaget inga satsningar på järnväg i länet den kommande planeringsperioden. Nässjö kommun ser positivt på satsningar på väg 40. Däremot är det negativt att förslaget inte innehåller några satsningar på järnväg. Nässjö kommun anser vidare att det är viktigt, både ur regionalt och nationellt perspektiv, att goda förutsättningar skapas för att utveckla godsterminalen Gamlarp och Södra stambanan.

Skellefteå kommun konstaterar att det i planförslaget inte finns några objekt i Skellefteå kommun. Skellefteå kommun anser att regeringen bör anslå medel i den Nationella transportplanen för både väg E4 och Norrbotniabanan.

Skellefteå kommun säger sig inte kunna acceptera en total frånvaro av statliga infrastrukturinvesteringar under den kommande tioårsperioden. Såväl länstransportplan som nationell plan utesluter satsningar i Skellefteå. Samtidigt skärs anslagen för bärighet, tjälsäkring etc i regionen ner på ett dramatiskt och orimligt sätt. Sammantaget kommer detta att allvarligt försämra utvecklingsmöjligheterna för kommunens och regionens näringsliv. Skellefteå kommun understryker vikten av att anslagen för drift och underhåll måste vara tillräckliga för att underhålla den befintliga infrastrukturen. De orimligt låga anslagen för bärighet, tjälsäkring etc. i regionen kommer att medföra minskad tillväxt och kapitalförstöring. Investeringsbehoven för Norrlands inland har blivit rejält undanträngda. Strömsunds kommun har förståelse för de standardförbättringar som planeras för landets tätbebyggda områden. Det betyder inte att vi godtar att en stor del av Sverige negligeras mer eller mindre fullständigt till och med år 2021.

Strömsunds kommun anser att investeringsbehoven för Norrlands inland har blivit rejält undanträngda. Strömsunds kommun har förståelse för de standardförbättringar som planeras för landets tätbebyggda områden. Det betyder inte att kommunen godtar att en stor del av Sverige negligeras mer eller mindre fullständigt till och med år 2021. De europavägar som sträcker sig genom Norrlands inland ska före planperiodens utgång i sin helhet ha rustats till en standard som,

exklusive lokala begränsningar, tillåter en högsta hastighet av 100 km/tim. Inlandsbanans funktion som led för effektiva godstransporter norra Sverige – Västkusten måste förstärkas under planperioden.

Svedala kommun anser att investeringsnivån är för låg för att klara målet om en hållbar tillväxt i Skåne. Järnvägs- och spårvägssatsningar ska prioriteras, Sturupspendeln och satsningar på stationen är angelägna för kommunen. Väg 108 måste byggas ut till en jämn standard. Väg 841 måste byggas ut till 2 plus 1 väg Klågerup-Bara-Malmö med Malmö i en första etapp.

Timrå kommun framför att planeringsramen för investeringar större än 50 milj. kronor uppgår till 142 miljarder kronor. Av denna ram är endast ca 21 miljarder reserverat för nya investeringar. Det är av remisshandlingarna svårt att få en överblick över hur investeringsmedlen fördelar sig mellan de olika transportslagen och mellan olika delar av landet. Timrå kommun anser att en större andel bör reserveras för järnvägsinvesteringar. Timrå kommun anser att det är mycket angeläget att Sundsvall-Härnösands flygplats, Midlanda, belägen i Timrå kommun får fortsätta att vara en nationell flygplats och att flygplatsen fortsättningsvis får vara ett riksintresse. Flyget är mycket viktigt för regionens exportintensiva industri som har stort behov av regelbundna kontakter med kunder och leverantörer runt om i världen.

Töreboda kommun anser att kapacitetstillskott för person- och godstrafiken på Västra stambanan bör komma till stånd tidigare än vad som föreslås i planförslaget och att det är viktigt att bygga ut väg E20 enligt långsiktig målstandard d.v.s. som fyrfälts- eller motorväg i hela sin sträckning. När det gäller avsnitt 13.3.3. (investeringar för att minska transportsystemets påverkan på vattentäkter) vill kommunen påpeka att det finns ytterligare vägsträckor vid skyddsvärda vattentäkter utöver dem som upptagits i den inventering, som nämns i avsnittet. Kommunen anser därför dels att anslaget för sådana investeringar bör räknas upp och dels att en förnyad inventering bör göras. Även vägsträckor på relativt långt avstånd från en grundvattentäkt bör tas med om det finns risk för påverkan även på detta avstånd (t.ex. vid en grusås med underjordisk ström uppströms vattentäkterna).

Vännäs kommun påtalar att Väg E12 - Blå vägen är en betydelsefull pulsåder som sammanbinder Norge, Sverige och Finland. Vägen är en transportkorridor både till Ryssland och till Europa och skapar förutsättningar för hållbar näringslivsutveckling och internationella relationer. Omfattande investeringar är genomförda i Norge och Finland. Vännäs kommun kräver därför att väg E12 upprustas i hela sin sträckning och att vägens status uppraderas genom TEN-T status. Kommunen föreslår att de återstående deletapper i E12 Kulla- Vännäs prioriteras i den slutgiltiga nationella planen för transportsystemet 2010-2021 och att väg E12 upprustas i hela sin sträckning och att vägens status

uppgraderas genom TEN-T status. Av förslaget framgår också att bärighetsanslaget för Västerbottens vägar under planperioden skurits ned drastiskt. För att upprätthålla en tillfredsställande standard på länets vägar är den föreslagna nivån naturligtvis långt ifrån godtagbar. En justering av anslaget är nödvändig. Ytterligare ett mål är att säkerställa trafiken mellan Umeå och Vasa. På kort sikt gäller det en välfungerande färjetrafik. Den långsiktiga visionen för Vännäs kommun och för hela regionen är att bygga en fast förbindelse över Kvarken.

Älvkarleby kommun påtalar att ett av de projekt som ska finansieras inom den så kallade närtidssatsningen är utbyggnaden av dubbelspår på sträckan Skutskär-Furuviik. Utbyggnaden har stor betydelse för utvecklingen av pendlingsmöjligheterna i regionen liksom för att skapa förutsättningar för en ökad godstrafik. Älvkarleby kommun har därför med oro mottagit information från Banverket att en bantning av projektet planeras i förhållande till det beslutade alternativet i tidigare järnvägsutredning. Älvkarleby kommun framhåller betydelsen av att tillräckliga medel avsätts för projektet dubbelspår Skutskär-Furuviik så att hela investeringen kan genomföras i enlighet med järnvägsutredningen. Älvkarleby kommun framhåller betydelsen av att tillräckliga medel avsätts för projektet dubbelspår Skutskär-Furuviik så att hela investeringen kan genomföras i enlighet med järnvägsutredningen.

Gävle kommun påtalar att inseglingssänsnan (till Gävle) enligt förslaget är planerad till 2016-2018. I den avsiktsförklaring som är tecknad mellan Gävle kommun och Sjöfartsverket har Gävle kommun villkorat medfinansieringen med förutsättningen att projektet är klart 2014. Den nya järnvägsdragningen till hamnen och elektrifieringen av banan finns inte med i huvudalternativet. Detta stämmer inte med den överenskommelse om medfinansieringen som gjorts.

Bergs kommun anser att alltför stor fokus ligger på landets befolknings-täta områden som redan idag har en väl utbyggd kollektivtrafik och ett väl utbyggt vägnät med hög standard. Kommunen håller med om att trafiken måste fungera även på dessa ställen men övriga landsdelar får inte glömmas bort. Bergs kommun anser att viktiga nationella näringar som turism, skogsindustri och vindkraft måste viktas högre i fördelningen av länsanslagens storlek samt vid val av nationella objekt. Bergs kommun anser att förslagets prioriteringar förvisso är tydliga men har dålig relevans till verkligheten ute i landets kommuner. Förslaget lever tyvärr inte upp till uttalade prioriteringar för hela Sverige.

Flens kommun anser att staten sviker ingångna avtal. Banverket och Flens kommun har tecknat principöverenskommelse och genomförandavtal om bangårdsombyggnaden i Flen. Kommunen har dessutom svarat för en större medfinansiering i projektet. Kommunens medfinansiering av bangårdsombyggnaden nämns inte i den nationella planens bilaga om

avtal och avsiktsförklaringar. Dessutom finns flera felaktigheter i den samlade effektbedömningen av ombyggnaden. Felaktigheterna är så stora att de påverkar beräkningarna av objektets samhällsnytta.

Gnosjö kommun anser att förbifart Smålandsstenar/Skeppshult på riksväg 26 bör inrymmas i sin helhet i den nationella transportplanen för 2010-2021 .

Södertälje kommun framför att en ny trafikplats vid Almnäs är ett av kommunens högst prioriterade objekt. Objektet är inte namngivet i planen men kommunen förutsätter att det finns ekonomiskt utrymme i planen för byggande av trafikplatsen.

Umeå kommun påtalar att de mest angelägna investeringsobjekten i den Botniska korridoren är en ny kustnära järnväg Umeå-Luleå som en naturlig fortsättning på Botniabanan, dubbelspårsutbyggnad Gävle-Sundsvall, linjerätning Sundsvall-Härnösand, triangelspår Nyland samt dubbelspårsutbyggnad Mjölby-Hallsberg

Växjö kommun är starkt kritiska till det sätt som Sydostregionen lämnats helt utanför förslaget till nationella nät och omlastningspunkter, undantaget Älmhults kombiterminal. Detta i synnerhet med beaktande av att de senaste årens utveckling i Öst- och Centraleuropa skapar och har skapat nya handels- och transportmönster. Enligt kommunens förmenande har denna avsiktsförklaring inte givit annat resultat än att Alvesta Resecentrum i förslaget återfinns på plats nummer 66, dvs. planlagt år 2019 och Växjö bangård på plats nummer 98, dvs. under förutsättning att medelsramen ökar med + 15 procent, båda objekten med anmärkning om medfinansiering till 30 procent. Enligt vår uppfattning är detta ett förödande räknefel då Växjö bangård redan idag har en säkrad medfinansiering uppgående till 85 procent.

Älmhults kommun påtalar att Sydostlänken underlättar för bl.a. Volvos systemtåg och IKEA, men har inte fått uppmärksamhet i planen.

Örnsköldsviks kommun påtalar att flaskhalsarna i den Botniska korridoren är kännbara och hämmar idag näringslivets konkurrenskraft och den regionala utvecklingen. Det är nödvändigt att under planeringsperioden påbörja utbyggnad av Norrbotniabanan. Örnsköldsviks kommun anser att Norrbotniabanan ska prioriteras högre i nationell plan med inriktning att projektets etapp 1 startas snarast möjligt under planeringsperioden. Örnsköldsviks kommun har under ånga år arbetat för en alternativ sträckning av E4 förbi centrum. Kommunen anser att projektet måste komma betydligt tidigare med anledning av stora olägenheter med nuvarande E4.

Östersunds kommun anser att det inte är rimligt att trafikverkens prioritering enbart tycks utgå från invånarantalet i regionen och/eller

årsmedeldygnstrafik och där ingen hänsyn tas till den trafik den intensiva turism- och besöksnäringen alstrar och vilken kräver högre persontrafikstandard för väg och järnväg. Avsaknaden av trafiksäkerhetshöjande åtgärder i stamvägnätet får konsekvensen att E14 och E45 i Jämtlands län under bestående framtid kommer vara låghastighetsvägar med sänkta hastigheter. Detta är inte acceptabelt utifrån den status europavägar utgör i det nationella och internationella vägnätet.

Kungsörs kommun påtalar att motorvägen E18/E20 Arboga - Örebro som togs i bruk år 2000 underutnyttjas i dagsläget, eftersom länken Reutersberg - Gräsnäs/Arboga inte är utbyggd. Framförallt den tunga trafiken fortsätter att köra genom Arboga och gamla Elö fram till Slyte trafikplats .

Trafikhuvudmän

Västtrafik Skaraborg AB påtalar att Göta älvbrons livslängd är begränsad och måste ersättas före 2020 (finns inte med i planen). Bron utgör idag en helt avgörande förbindelse för den lokala och regionala kollektivtrafiken ska fungera. Inte minst gäller detta spårvägstrafiken. Detta förhållande innebär att en ny bro till stor del bör finansieras med statliga medel. Västtrafik Skaraborg AB påtalar vidare att i gällande plan (2004-2015) redovisas en utbyggnad av (järnväg) sträckan Mölnlycke-Rävlanda/Bollebygd med genomförande 2013-2017. Objektet har en hög samhällsekonomisk nytta med god tillgänglighet till Landvetter flygplats. I arbetet med inriktningsunderlaget som togs fram i juni 2007, var en av slutsatserna att objektet som inryms i gällande plan skall genomföras. Västtrafik anser att objektet skall prioriteras betydligt högre i den slutliga planen.

Skånetrafiken menar att prioriteringarna i sig är rätt gjorda, det stora problemet är den låga medels- och ambitionsnivån. Redan tidigt i planprocessen gavs riktlinjerna att minst hälften av investeringsmedlen ska gå till väg medan järnväg, luftfart och sjöfart skulle dela på resten. Genom detta direktiv missar man vitsen med en gemensam nationell plan, där man kan ta ett samlat grepp om alla infrastrukturinvesteringar. På vilka grunder är en sådan inriktning beslutad?

Värmlandstrafik AB föreslår att funktionsanpassningen av bangården i Karlstad liksom byggande av resecentrum inryms i planen inom +15%.

SJ AB är kritiskt till åtskilliga av de prioriteringar som planen innehåller. Den yttersta grunden är anslagsramen. Den är tydlig med sitt fokus på vägregrelaterade åtgärder. Mindre tydlig är den vision eller strategi statsmakten har för den långväga persontrafiken.

Länstrafiken Mälardalen AB menar att transportsituationen i Stockholmsområdet är inte bara en angelägenhet för Mälardalen, utan

även för hela landet. Därför måste Mäljarbanans utbyggnad samordnas bättre med den nya Citybanan för att tidigare kunna medge snabbare trafik än idag. Det innebär att sträckan Barkaby – Tomteboda, som kommer att byggas ut efter sträckan Kalhäll – Barkaby, måste tidigareläggas för att kapaciteten på Mäljarbanan ska kunna uppnå önskad effekt. Länstrafiken Mälardalen AB menar vidare att kollektivtrafikens konsekvenser för miljö och samhällsekonomin behöver tydliggöras mer och lyftas fram, även i planen.

Infrastrukturförvaltare

Göteborgs hamn AB (GHAB) finner att det principiella synsättet med att investeringar i viktiga godsstråk och godsnoder understryks är helt rätt.

Stockholms Hamn AB ser det som mycket positivt att många projekt som underlättar person- och godstransporter i Stockholmsregionen finns med i förslaget till nationell plan eller i förslaget till länsplan. Flera av dessa projekt är av särskild betydelse för Stockholms Hamnar. Ser positivt på att trafikverket föreslår att extra medel avsätts för tillkommande behov som kan uppkomma genom ändringar i transport-efterfrågan. Mot bakgrund av många nya angelägna behov av investeringar som kan uppstå under hela den relativt långa tiden fram till 2021 framstår dock föreslagna 5 miljarder vara klart i underkant.

Stockholms Hamn AB ser det som allvarligt att Hamnstrategi- och Kombiterminal-utredningens förslag att ett antal terminaler och hamnar ”skall prioriteras för statlig medfinansiering till anslutande infrastruktur i åtgärdsplaneringen” nu framhålls i förslaget till nationell plan. 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. Därutöver framhålls i planen att hamnarna Västerås och Köping är av särskild betydelse. Dessa godtyckliga utpekanden skapar ytterligare osäkerhet för hur staten och berörda myndigheter verkligen ser på den viktiga resurs som övriga terminaler och hamnar utgör i Sverige. Både i den nationella planen liksom i länsplanen är analyserna och prognoserna för den framtida godsefterfrågan mycket bristfällig. I den nationella planen har hänsyn enbart tagits till investeringar i järnvägssystemet. De omfattande investeringar som planeras i infrastruktur inom både sjöfart och vägtransporter kommer rimligtvis att påverka omfattning och vilken väg godsflödena tar.

Umeå Hamn anser att grunderna för förslagen till prioriteringar är tydliga i och med att planförslaget utgår från Hamnstrategiutredningen som inte föreslog Umeå som strategisk.

Bransch- och intresseorganisationer

Svenska Bussbranschens riksförbund anser att det är positivt att drift och underhållskostnader prioriteras. Svenska Bussbranschens riksförbund grundläggande syn är att ett livscyelperspektiv måste anläggas vid bedömningar om kollektivtrafikinvesteringar på ett stråk ska ske på spår eller på väg (dvs. både investering och drift under avskrivningstiden måste inkluderas i investeringsbeslutet). Vi anser att det då skulle innebära att kostsamma järnvägsinvesteringar skulle kunna ersättas med flexibla och kostnadseffektiva lösningar med buss. För att förstärka detta arbete borde de olika trafikverkens planerings- och utredningsarbete ytterligare samordnas.

Sveriges kommuner och Landsting (SKL) bedömer att de samhälls-ekonomiska kalkylerna tydligare bör vägas samman med de samlade effektbedömningarna. Kalkylerna är trots utveckling fortfarande bristfälliga.

Norrbotten AB påpekar att Norrbotten AB ingick med projektstart i slutet av planperioden i "Framtidsplan för järnvägen 2004-2015". Arbetet med den nuvarande nationella planen begränsas av direktivet att alla projekt skall inrymmas i sin helhet i planperioden. Detta innebär att Norrbotten AB inte kan prioriteras. Detta är inte acceptabelt.

Riksförbundet enskilda vägar anser att när det gäller optimering av drift och underhåll för det enskilda vägnätet framgår det inte på vilket sätt detta skall ske i planförslaget.

Svenska Transportarbetareförbundet anser att utgångspunkterna för den nationella planen är i många avseenden bra och väl avvägda. Det är vår uppfattning att man på ett seriöst sätt avvägt behoven och förutsättningarna för det kommande decenniets transportindustri.

Näringslivets Transportråd menar att föreslagen anslagsram inte alls räcker till för att långsiktigt tillgodose näringslivets behov av transporter. En höjning av anslagsramen med minst 15 procent bör ligga till grund för den nationella planen för 2010-2021. För att långsiktigt åtgärda flaskhalsar och öka kapaciteten i transportsystemet behövs ytterligare resurser. Näringslivets Transportråd menar vidare att investeringar och underhållsinsatser i projekt för ökad intermodalitet som ingår i ett strategiskt nät av viktiga stråk och noder för näringslivets transporter bör ges en ökad prioritet inom en utökad investeringsram för 2010-2021. Näringslivets Transportråd menar vidare att förslaget till strategi för drift och underhåll på järnvägsnätet bygger på att en ökad trafikvolym helt ska finansieras genom en fördubbling av intäkterna från banavgifter från dagens cirka 600 miljoner kr per år till en beräknad intäkt på 1,3 miljarder år 2021. Innan de under perioden 2010-2021 föreslagna

etappvisa höjningarna av banavgifterna genomförs bör analysen av konsekvenserna av de sammantagna höjningarna föreligga. Om banavgifterna fördubblas bör intäkterna oavkortat gå till ökade insatser för drift och underhåll.

Riksorganisationen Sveriges Motorcyklister (SMC) menar att motorcyklar och mopeder är de fordonsslag som ökat mest i antal under den senaste tioårsperioden. Ändå finns inga förslag på investeringar för att öka säkerheten för dessa grupper. Motorcyklister ses dessutom som oskyddade trafikanter som kräver särskild hänsyn i direktiv 2008/96/EG. Direktivet ska implementeras i svensk lag senast i december 2010 och kommer förmodligen att kräva åtgärder av väghållaren. 20 % av dem som omkommer på de svenska vägarna kör motorcykel eller moped. Den andelen gör att man bör göra riktade satsningar mot dem som kör på tvåhjuliga motorfordon.

Skogsindustrierna finner det märkligt att de tre projekt som under en lång följd av år framförts av Sveriges samlade transportköpare, bland annat genom Näringslivets Transportråd, som de absolut viktigaste projekten, inte kan fullföljas under planperioden. De tre prioriterade projekten är: dubbelspår Hallsberg-Mjölby, Väster-om-Vänern, samt Marieholmsbron/hamnbanan. Grunden för bedömningen av åtgärder ska vara en samhällsekonomisk analys för att använda skattemedel till de effektivaste åtgärderna, en princip som vi ansluter oss till. Att transportköparnas tre prioriterade projekt saknas i stora delar menar vi talar för att det saknas relevanta aspekter i kalkylerna. En översyn av dessa samhällsekonomiska beräkningar är nödvändig.

BilSweden påtalar att i enlighet med regeringens plandirektiv ska minst 50 procent av de medel som är avsatta för utveckling av transportsystemet gå till väginvesteringar. Trafikverket föreslår att 50 procent går till väginvesteringar och 50 procent till investeringar i järnväg och sjöfart. Detta innebär att trafikverket frångår principen om att samhällsekonomiska kalkyler ska spela en viktig roll i beslutsunderlaget då flera järnvägsprojekt har lägre samhällsnytta än många vägprojekt. Denna fördelning om 50/50 innebär att järnvägsinvesteringar tränger undan väginvesteringar trots de senares högre samhällsnytta.

Swedtrain vill påpeka att det för övrigt på nationell nivå finns ett behov att förtydliga regelverket för hur spårväg enklare kan finansieras, bl.a. med lokala och regionala medel.

Cykelfrämjandet menar att cyklismen skulle kunna spela än ännu större roll om dess betydelse fick större utrymme i planeringsmodeller. I analyser från SIKKA framgår att kvinnor missgynnas vid storskaliga väginvesteringar. Till exempel blir manliga bilförare gynnade av motorvägsutbyggnader, eftersom tre gånger fler män än kvinnor blir

användare av motorvägen. Infrastruktursatsningar för cykling bör behandlas lika seriöst som infrastruktursatsningar för bilar. Kostnaderna kan då jämföras ur ett jämställdhetsperspektiv mellan kvinnor och män .

Föreningen Bilfria Leder konstaterar att planen föreslår att 950 miljoner kronor ska satsas på cykelinfrastruktur, vilket bland annat innebär att cirka 50 mil ny cykelväg anläggs längs det nationella vägnätet under planperioden. Vi noterar att detta innebär en mindre ambitionsminskning jämfört med nu gällande plan som för lika många år och i ett starkare penningvärde innehåller 1 000 mkr för detta ändamål. Föreningen Bilfria Leder anser att myndigheterna menar att eftersom cykelturistlederna i huvudsak anknyter till de regionala, enskilda och kommunala vägnäten så kan kostnaderna inte finansieras i den nationella planen utom i de fall där delsträckor löper utefter nationella vägar. Föreningen Bilfria Leder menar att denna slutsats bottenar i en felsyn där myndigheterna inte ser de långa cykelturistlederna som nationella vägprojekt. Att kräva ett funktionellt samband med vägar som ingår i det nationella vägnätet utgör en onödig restriktion även om man i och för sig skulle kunna hävda att Kattegattleden mellan Göteborg och Helsingborg har ett sådant samband med E6 på hela sträckan (som ju också sammanbinder de båda orterna). Det kan ju inte vara myndigheternas mening att turistlederna ska behöva gå i direkt anslutning till motorvägarna. Det är viktigt att investeringar i cykelturistleder sker där förutsättningar är goda, annars blir den samhällsekonomiska avkastningen ringa.

Fältbiologerna invänder mot de alltför låga satsningarna på gång- och cykelbanor, att denna summa är lika stor som statens medfinansiering av icke-statliga flygplatser är ett hån.

Miljöförbundet Jordens Vänner menar att Trafikverket väljer att inte göra en egen samlad bedömning utan lägger sig platt för de snäva och låsta ramar som alliansregeringen satt upp. Därmed försvinner ju syftet med miljöbedömningar enligt miljöbalkens 6e kapitel, att väga olika investeringar mot varandra för landets och miljöns bästa. Det är omöjligt att utifrån planen och MKB:n se vilka andra vägval som kunde ha gjorts. Planen jämför bara konsekvenserna av vad regeringen pekat ut med ett skräckscenario där inget görs. Detta anser vi också strida mot miljöbalken. Lagstiftningen säger idag att man i samhällsplanering måste visa upp olika alternativa sätt att uppnå målen med planen. Dessa ska sedan jämföras med varandra (6 kapitlet, 12 e paragrafen i miljöbalken). I planen skulle man istället visa upp konsekvenserna av flera olika alternativ, där ett självklart alternativ borde vara en betydligt större satsning på järnväg, spårvägar och prioriterad busstrafik samt cykelåtgärder.

Svensk Kollektivtrafik framför att en enad bransch står bakom målet att fördubbla kollektivtrafikens marknadsandel på sikt och fördubbla resandet till år 2020. Mot bakgrund av fördubblingsmålet och de

satsningar som måste göras för att nå dit är nivåerna för drift/underhåll för väg respektive järnväg samt investeringsnivån för väg acceptabla. Men nivån för investeringar i spår är alltför låg. För att kunna öka marknadsandelen vill vi t.ex. se kraftigt ökad spårkapacitet i och runt storstadsområden och i pendlingsstråk.

Kommunikationspolitiska rådet i Norrbotten anser att den låga ambitionsnivån för norra Sverige i förslaget till nationell plan för transportsystemet är helt oacceptabel. Enligt vår bestämda uppfattning indikerar de namngivna åtgärderna i planförslaget en mycket stor kantring av resurserna till storstadsområdena.

Väggruppen i Hedesunda noterar att Rv 56 Avsnittet Hedesunda - Valsjön, mötesfri väg ingår i förslaget till nationell plan om ramen ökas med 15 % . Detta avsnitt skall ingå i den nationella planen inom föreslagen ramnivå. Rv 56 från Gysinge (länsgränsen) till Hedesunda, mötesfri väg ingår ej i förslaget till nationell plan. Detta avsnitt skall ingå i den nationella planen inom föreslagen ramnivå. Rv 56 Valsjön – trafikplats Mackmyra, mötesfri väg, delvis ny sträckning ingår i förslaget till nationell plan inom föreslagen ramnivå. Avsnittet skall kvarstå på denna plats även efter remissförfarande.

Naturskyddsföreningen framför att det utkast trafikverken redovisat innebär att ett antal mycket väsentliga kollektivtrafiksatsningar stoppas eller skjuts upp. Särskilt allvarliga är de neddragningar som sker i storstadsområdena där brister i kollektivtrafiken snabbt resulterar i ökad vägtrafik vilket leder till värre köproblem och stora utsläppsökningar, men även i andra delar av landet är kollektivtrafiksatsningar mycket angelägna, inte minst för att möta de långsiktigt kraftigt ökande behov klimatkrisen väntas utlösa. Både från samhällsekonomisk synpunkt och för möjligheterna att bygga ett långsiktigt hållbart transportsystem förefaller det orimligt att inte vårda den infrastruktur vi redan har. De stora satsningarna på att utöka infrastrukturen minskar dessutom inte de framtida kostnaderna för drift och underhåll utan driver tvärtom upp dem. Det kan finnas skäl för regeringen att återigen se över ramanslagens fördelning mellan att å ena sidan underhålla och utnyttja det vi har mera effektivt och å andra sidan satsa på nya projekt.

Branschföreningen Tågoperatörerna är kritisk till åtskilliga av de prioriteringar som planen innehåller, men bland avvägningarna i planen återfinns naturligtvis även många som kan ses som ”rimliga” med järnvägens perspektiv. Det flesta av dessa är dock påbörjade under föregående planperiod och nystarterna är för få för att motsvara järnvägens behov. Anslagsramen är tydlig med sitt fokus på vägrelaterade åtgärder. Mindre tydligt är vilken strategi statsmakterna har för den långväga gods- och persontrafiken.

Dalabanans Intressenter påtalar att Region Dalarna i sin regionala systemanalys markerat Dalabanans betydelse, då den prioriterats som den viktigaste infrastruktursatsningen i regionen. I Mora ansluter Inlandsbanan. Längs Inlandsbanan pågår ett antal intressanta utvecklingsprojekt som kan tillföra Dalabanan stora godsvolymer. I det förslag till nationell plana som Trafikverket nu presenterat finns dock inga medel avsatta för investeringar i Dalabanan i den nationella planens investeringsdel. I samlad effektbedömning för Dalabanan från 2009-02-06 görs en genomgång av icke prissatta effekter. För arbetsmarknads-effekter och tillgänglighet bedöms dessa ha marginellt positiv påverkan på respektive område. Detta speglar inte den uppfattning som Intresseföreningen för Dalabanan genom ett antal utredningar skaffat sig. Tvärtom kommer en utvecklad Dalabana att ha stor påverkan på arbetsmarknad och tillgänglighet.

Gröna bilister framför att gång- och cykeltrafik är helt utsläppsfria transportslag som dessutom leder till bättre hälsa och minimerar behovet av ny asfaltering, helt i linje med fyrstegsprincipen. Därför är det glädjande att de fått betydligt mer utrymme än i tidigare långtids-transportplaner, även om vi önskar en ytterligare förstärkning i kommande proposition. Utanförskap på transportområdet bör i minst lika hög grad handla om hur samhället idag i hög och ökande utsträckning är byggt för den som transporterar sig med bil, medan den som frivilligt eller av t.ex. ekonomiska skäl eller p.g.a. ett funktionshinder inte har egen bil ofta befinner sig i ett utanförskap

Järnvägsfrämjandet menar att det i flera regioner är stor övervikt för vägprojekt. Bara Dalarna/Gävleborg och Skåne har liten övervikt för järnväg. I Norrland går 8,3 miljarder till väg och bara 1,75 till järnväg. I Västsverige går 9,7 miljarder till väg och 6,8 till järnväg. Förutom upprustningen av Emmaboda-Karlskrona, som höll på att bli ofarbar, finns inga satsningar på järnväg i Sydöstra Sverige. Transport med järnväg är sällsynt i området. Här skulle behövas en storsatsning.

Centerpartiet i Kävlinge vill satsa på andra lösningar med kollektivtrafik som busstransport och spårbunden trafik och anser att redan gjorda insatser med GC-led, farthinder och hallplatser längs med befintlig väg och i Högs samhälle är bra trafiklösningar på sträckan (Kävlinge-Löddeköpinge). Det påtalas att Vägverkets trafikmätning i samband med förstudien inte visade några påtagliga öknings av trafikflöden varför behovet av ny väg kan ifrågasättas. Efter att mätningarna genomförts har en ny vägsträckning i området tillkommit, dragningen av väg 17 mellan Eslöv och Landskrona som har fått stärkt funktion som regional led mellan mellersta Skåne och E6. Samtidigt har Center Syds dragningskraft som köpcentra har fått konkurrens av Nova Lund, vilket påverkat förhållandena för trafikflödet i regionen. Vi föreslår därför att satsning på väg 1137 begränsas till en ny förbifart och anslutning till E6 vid

Löddeköpinge, vilket bör vara fullt tillräckligt för att möta områdets behov vad gäller framkomlighet på väg .

E22 AB anser att trafikverken kraftigt underskattar de väldokumenterade vinsterna med att skapa ett sammanhängande stråk med hög standard. Vägverket redogör självt för hur just tillväxteffekten av stora förbättringar av infrastrukturen ofta underskattas. Vidare beaktar förslaget inte den kraftiga trafiktillväxt som sker i sydöstra Sverige som en följd av den ökande Östersjöhandeln.

Partnerskap E16 Gävle-Oslo påtalar att Borlänge och Djurås, som har de största trafikmängderna norr/nordväst om Borlänge, har den sämsta trafiksäkerheten och saknar mötesseparering.

Partnerskap Bergslagsbanan noterar att 0-alternativet i planförslaget för 2010-2021 inte innehåller några åtgärder mellan Falun-Borlänge är mycket allvarligt då sträckan är en av landets absolut hårdast trafikerade enkelspårssträckor. Den regionförstoring som aktörer i regionen vill åstadkomma genom satsning på persontrafik på järnväg, transportförsörjningen för vårt näringsliv och tillskapandet av ett genomtänkt nationellt godstransportnät på järnväg hämmas kraftigt av bristen på åtgärder Falun-Borlänge. Partnerskap Bergslagsbanan kan inte heller tydligt uppfatta hur trafikverken säkerställer att ej kvantifierbara samhällsekonomiska effekter, inkl regionförstoring, beaktas vid prioriteringar av åtgärder i planförslaget.

Baltic-Link Association framför att den regionala bedömningen, med grund i den samlade regionala samhällsnyttan, som inte låter sig räknas fram genom en nyttonuvärdeskvot, är att de två objekten (Nättraby-Björketorp resp Lösen – Jämjö) bör skifta plats i trafikverkens prioriteringslistor, vilket också är en syn som Baltic-Link Association till fullo delar.

Norrtåg menar att de mest angelägna investeringsobjekten i den Botniska korridoren är en ny kustnära järnväg Umeå-Luleå som en naturlig fortsättning på Botniabanan, dubbelspårsutbyggnad Gävle-Sundsvall, linjerätning Sundsvall-Härnösand samt dubbelspårsutbyggnad Mjölby-Hallsberg.

Bergslagsdiagonalen påtalar att den gena, norra förbindelselänken till E4, Trönödiagonalen, mellan Bollnäs och Hudiksvall (Glössbo-Losjö) är viktig för Bergslagsdiagonalens samhällsekonomiska lönsamhet.

Handelskammare

Västsvenska industri och handelskammaren menar att satsningarna på hamnbanan måste komma tidigare i planen.

Stockholms handelskammare anser det vara utmärkt att den nationella planen lyfter fram storstädernas behov och den särskilda trängselproblematik, som utgör ett hot mot regionförstoring och tillväxt i stockholmsregionen. Det är dock ett problem att många satsningar ligger sent i planperioden. Handelskammaren anser att Mäljarbanan Tomtebodå-Kallhåll måste finansieras i sin helhet inom planperioden. Den är en förutsättning för att Citybanan ska få full effekt. Det är därför kapitalförstoring att inte bygga ut den samtidigt som Citybanan. Det är också ett löftesbrott gentemot de kommuner, landsting och regioner i Målardalen som bidragit till Citybanans finansiering under förespegling att även Målarbanans kapacitet skulle förstärkas

Handelskammaren Mittsverige anser att prioriteringarna i princip får anses som rimliga inom givna alldeles för snåv ram. Dock måste, drift och underhåll samt bårighetsåtgärder ges mer medel.

Övriga företag

Volvo Personvagnar AB påtalar att Göteborgs hamn/nod/terminal, och därmed även Volvo, förbinds tydligt med andra noder/terminaler i Sverige. En utbyggnad och förbåttring med prioritering av godsstråk mellan dessa kråver en prioritering av nya ålvförbindelser för järnvåg och vågtransport, utbyggd Lundbyled samt utbyggnad av hamnbanan. De tidsramar som anges kan inte ur ett samhållsekonomiskt perspektiv anses som acceptabla. Beklagligt att det kritiska avsnittet mellan Ingared och Alingsås (E20) inte får byggstart förrån 2012-2015. Genomfart Alingsås borde prioriteras och omgående startas, i synnerhet med beaktande av trafikbelastningen med ytterligare ökningår, sårbarhet, olycksrisk och miljöaspekter i ett stadsområde.

Falun Borlänge-regionen AB anser att storleken på den föreslagna riskreserven på totalt fyra miljarder ska omprövas och istället omfördela medel till projekt som prioriterats högt i de regionala systemanalyserna och av näringslivet. Vidare framgår det heller inte tydligt hur trafikverken säkerställer att ej kvantifierbara samhållsekonomiska effekter, i form av dynamiska effekter för en positiv regional utveckling, beaktas vid prioriteringar av åtgärder. Vår uppfattning är att åtgärder som bidrar till näringslivets konkurrenskraft och utveckling generellt underskattas i samhållsekonomiska kalkyler. Infrastrukturpropositionens vägledande prioriteringar om ökad tillgänglighet för resenårens och samhållets behov inom storstadsregionerna fått ett kraftigt genomslag på bekostnad av de landsdelar som starkt präglas av bas- och exportindustri och en mycket kraftigt satsande besöksnåring. Också de långvåga persontransporterna utanför storstadsregionerna präglas av denna allokering av resurser. Utifrån dessa aspekter kan man påstå att förslaget inte innebär rimliga prioriteringar. I den process som föregått planen kan konstateras att det finns mycket lönsamma kalkyler som täcker hela stråk, men där

beloppen är så stora att de inte ryms i den aktuella planen. Om det då görs förslag som under denna period tar en mindre del av det totala behovet som stråket har, så uppstår fenomenet att de i NNK kan anges som olönsamma. Slutsatsen är att om kostnaden för att åtgärda hela stråket inte kan rymmas i aktuell plan och del av åtgärder inte inryms i planen för att objektet är samhällsekonomiskt olönsamt, så återstår frågan: När skall vi klara att bygga helheten i stråktänkandet, om vi inte under olika planperioder kan åtgärda olika delsträckor?

Jernhusen AB stöder kollektivtrafikbranschens mål att fördubbla det kollektiva resandet till 2020. *Jernhusen* stöder också målsättningen att av miljöskäl överföra godstransporter från lastbil till järnväg. I konsekvens med detta anser vi att investeringsvolymerna för järnvägsanläggningar som stöder de målen bör ökas kraftigt. Angelägna godstransportrelaterade infratraktursatsningar har ej prioriterats visavi persontrafikrelaterade satsningar då de samhällsekonomiska kalkylmodeller som används gynnar persontrafiken genom högre tidsvärdering.

Utländska remissinstanser

Danska *Öresundskomiteén* påtalar att effekterna på transportflödena i Öresundsregionen av lokaliseringen av ESS har inte beaktats i den Nationella Transportplanen. Planen bör därför kompletteras med analys av effekterna på transportflödena i Öresundsregionen genom den kommande etableringen av ESS i Lund och Köpenhamn. Tillgängligheten till Köpenhamns Flygplats Kastrup var en av de avgörande anledningarna till att forskningsanläggningen kommer att placeras i Lund/Köpenhamn.

Universitet och högskolor

Kungliga Tekniska Högskolan (KTH) framför att eftersom samhällsekonomisk effektivitet och långsiktig hållbarhet kan leda till olika prioriteringar kunde det vara intressant om man i planarbetet hade utforskat vad prioriteringar baserat på långsiktig hållbarhet hade inneburit. I remissvaret om Miljökonsekvensbeskrivningen noterar vi att man borde haft alternativa planer. En tänkbar linje för sådana alternativ hade kunnat vara en plan baserad på (kortsiktig) samhällsekonomisk effektivitet beräknad med de kalkylmetoder som idag används (dvs i huvudsak dagens plan) och en plan baserad på långsiktig hållbarhet. KTH anser att grunderna för prioriteringarna inte har varit tydliga och den långsiktiga hållbarheten borde haft en tydligare roll i prioriteringarna. För att kunna dra slutsatsen att planen är samhällsekonomiskt lönsam och effektiv krävs att man gör en bedömning att okända effekter och andra osäkerheter är begränsade i förhållande till det kalkylerade resultatet. I planen finns endast en begränsad diskussion om detta.

Örebro Universitet framhåller att när det gäller förslaget till prioritering mellan investeringsobjekt redovisas underlagen för de enskilda objekten på ett relevant och lättillgängligt sätt, vilket även det är ett stort framsteg jämfört med tidigare planeringsomgångar. Redovisningen av utfallet av de samhällsekonomiska beräkningarna har emellertid en väsentlig pedagogisk brist genom att den fokuserar resultatet uttryckt som netto nyttokostnadskvot. Detta kan förvisso vara praktiskt i ett kalkylskede men riskerar att förvirra den slutlige beslutsfattaren. Som regel baseras det slutliga prioriteringsbeslutet inte enbart på den samhällsekonomiska analysen utan på olika mer eller mindre kvantifieringsbara och värderingsbara faktorer. Dessa andra faktorer ska då ställas mot den nettonytta, dvs. överskott eller underskott uttryckt i (nuvärdes-)kronor, som den samhällsekonomiska analysen visar. Denna (enkla) otydlighet i redovisningen är ett problem när enskilda objekt ska bedömas och bidrar även till att dölja att det bland de investeringsobjekt som har analyserats döljer sig både vissa ”guldägg”, med beräknade överskott i miljardklassen, varav några ändå inte prioriterats, och vissa ”gökungar”, med beräknade underskott i miljardklassen.

SLU Uppsala anser att vilket sätt miljöaspekter integrerats i transportplanen och i konsekvenserna av olika lösningar inte framgår av planförslaget. Dessa resonemang kunde med fördel ha utvecklats.

Luleå Tekniska Universitet betonar vikten av ett jämlikt betraktelsesätt på både passagerar- och godstrafik eftersom detta berör stora samhällsekonomiska värden. Sjöfart i de norra hamnarna har också lägre prioritet i planen. Likaså kommer turismnäringen norr om Östersund också i skymundan. Universitetet konstaterar vidare att transporter tenderar ha ett nord till sydligt perspektiv medan det norra väst-östliga perspektivet inte beaktas i tillräcklig utsträckning vilket kan begränsa handelskontakter med Barentsregionen. En konsekvens av detta förslag är att om inte Norrbotniabanan finns med i Framtidsplanen, kan staten ej inräkna finansiering med medel från TEN (Trans European Network).

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.

Myndigheter

Energimyndigheten anser att samhällsplanering för effektivare transporter har en betydande roll för ökad energieffektivitet och för minskning av växthusgaser. Därför anser Energimyndigheten att området borde ha prioriterats på ett tydligare sätt i planen. Energimyndigheten anser att Boverket också är en viktig aktör tidigt i planeringsprocessen.

Statens Väg och Transportforskningsinstitut (VTI) har ingen anledning att ifrågasätta den beskrivning av det internationella perspektivet som görs.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) menar att i del 1 avsnitt 7.1 beskrivs stråk och centrala noder som har identifierats i samverkan med näringslivet och andra aktörer. MSB vill uppmärksamma att det s.k. EPCIP-direktivet (rådets direktiv 2008/114/EG) som nämns i avsnitt 3.3 är relevant även i detta sammanhang. Direktivet handlar om identifiering av och klassificering som europeisk kritisk infrastruktur och bedömning av behovet att stärka skyddet av denna.

Transportsektorn är en av de två sektorer (energi är den andra) som omfattas av detta direktiv. Genomförandet av direktivet innebär att europeisk kritisk transportinfrastruktur ska identifieras och bedömningar ska göras om och hur skyddet kring infrastrukturen behöver stärkas. För att kunna avgöra vad som är kritiskt på europeisk nivå anser MSB att man även bör avgöra vad som är kritisk transportinfrastruktur på nationell nivå. De perspektiv på centrala noder som beskrivs i kapitel 7 är viktiga att beakta i arbetet med att genomföra EPCIP-direktivet och utse europeisk (och eventuellt nationell) kritisk infrastruktur. ”

Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) menar att det finns i förslaget en internationell utblick över hur vissa delar av det svenska transportsystemet passar in i ett internationellt perspektiv. Det är dock svagt kommenterat hur den föreslagna planen leder till att Sverige blir mer integrerat i det europeiska nätverket. I åtgärdsplanen finns investeringar i transportkorridorer mellan de nordiska huvudstadsregionerna samt betydelsefulla transportstråk i norra Sverige och landsanslutningar till stora hamnar. På sidan 34 anges att trafikverken i de nationella prioriteringarna har vägt in effekter på transportflöden i Sverige av investeringar i grannländerna, men det redogörs inte för på vilket sätt detta gjorts.

Boverket menar att det är värdefullt med korskopplingar när man ska ta del av och ta ställning till en planering med så omfattande räckvidd. Det hade därför varit värdefullt att se tydligare hänvisningar till viktiga andra berörda planeringsdokument i åtgärdsavsnitten, t.ex. i fotnotsform. En sådan redaktionell justering skulle göra planen användbarare.

Tillväxtanalys anser att förslaget belyser sambandet mellan andra länders relevanta planer, kopplingar och samarbetsmöjligheter.

Länsstyrelser

Länsstyrelsen i Värmlands län anser att sambanden framgår i viss mån. För Värmlands del är det bra om samarbetet mellan Sverige och Norge kan utökas när det gäller planeringen av infrastrukturen. Det finns många gemensamma intressen i gränsregionerna som kan motivera en ökad satsning på infrastrukturen i området. De utpekade stråken som berör Värmland är järnvägen Stockholm – Karlstad – Oslo och vägarna E18, Rv2/Rv61 Oslo – Karlstad och Rv200/Lv230 Kongsvinger – Torsby. I båda länderna diskuteras också höghastighetsbanor och ett samarbete i den frågan borde öka förutsättningarna för en snabbare förbindelse mellan Stockholm och Oslo.

Länsstyrelsen i Blekinge län säger i huvudsak ja men anser att sambandet när det gäller Östersjöperspektivet och därav berörda länder är bristfälligt utvecklat. Sambandet med planen för det av EU-kommissionen godkända Sjömotorvägsprojektet Karlshamn – Klaipeda saknas.

Länsstyrelsen i Jönköpings län efterlyser en i högre grad samordnad stads- och trafikplanering som även innefattar landsbygden för att åstadkomma ett robust infrastruktursystem som klarar påfrestningar till följd av klimatförändringarna.

Länsstyrelsen Dalarna anser att ett underlag av kommunala och regionala långsiktiga utvecklingsplaner, tillsammans med regionala och nationella systemanalyser, skulle ha förenklat framtagandet av en nationell transportslagsövergripande plan och underlätta en redovisning och motivering av planens prioriteringar.

Länsstyrelsen i Skåne län påpekar att det i betänkandet av utredningen om höghastighetsbanor som nyligen lagts fram föreslås en utbyggnad av höghastighetsbanor i Sverige. Det vore angeläget att i den nationella transportplanen beskriva på vilket sätt en eventuell utbyggnad kan påverka medelsfördelning och åtgärdsrioritering. Den för Skåne så viktiga Öresundsintegrationen får litet utrymme i den nationella planen och har inte påverkat planens innehåll nämnvärt. Öresundsintegrationen är viktig både för Skånes utveckling och för utvecklingen i övriga landet. Det är därför angeläget att de investeringsbehov som finns för regionens infrastruktur uppmärksammas på nationell nivå och att tillräckliga medel avsätts. Det vore också önskvärt om infrastrukturinvesteringar i omgivande länder fått genomslag i den nationella transportplanen. Den kommande Fehmarn Bält- förbindelsen som planeras att tas i bruk 2018 kommer att innebära helt nya förutsättningar för infrastrukturen i Skåne vilket också påverkar resten av Sverige. Detta borde beskrivits i planen.

Länsstyrelsen i Östergötlands län anser att grunderna för prioriteringarna skulle kunna utvecklas, liksom sambanden med övriga planer, särskilt länstransportplaner. När det gäller kommunal planläggning anser Länsstyrelsen att sambanden med föreslagna objekt är mycket god. Detta borde framgå av planen. Länsstyrelsen har ingen kommentar till om hur sambandet med internationella planer ter sig.

Länsstyrelsen i Jämtlands län. De kartor som redovisas i den svenska nationella planen saknar information om anslutande infrastruktur på andra sidan riksgränsen mot Norge. På samma sätt har vi noterat att de kartor som redovisas i den norska planen saknar information om väg- och järnvägsnät på den svenska sidan gränsen. Förslaget till Nationell plan har inte beaktat möjligheten att i större utsträckning nyttja hamnarna i Trondheimsregionen för gods från norra Sverige. I ”Nasjonal transportplan 2010 – 2019” som det norska stortinget fastställt i juni 2009 finns tydliga ambitioner att rusta upp och elektrifiera ”Meråkerbanan”, som Mittbanans förlängning från Storlien mot Trondheim kallas.

Regionförbund

Region Blekinge säger ja, för de nordiska länderna [framgår samband med andra planer], men inte vad avser de baltiska länderna, Ryssland (Kaliningrad) och Polen. Flera internationella projekt har drivits och drivs i regionen med stöd av såväl nationella som EU-medel. I t.ex. projekten East-West I och II, Baltic-Master II, Motorways-of-the-Sea-projektet Karlshamn-Klaipeda mfl. redovisas nödvändiga förbättringar i infrastrukturen i både sydöstra Sverige och länderna på andra sidan Östersjön. Dessa samband och konsekvenserna av dessa redovisas inte i planen.

Regionförbundet Örebro menar att kopplingen till de regionala systemanalyserna och länsplanerna är otydlig. För Örebroregionens del så saknas också en strategi för Nordiska triangelns norra ben Stockholm-Oslo och stråket Stockholm-Örebro/Hallsberg-Göteborg.

Region Skåne anser att det hade varit önskvärt med tydligare beskrivningar om hur eventuell utbyggnad (av höghastighetsbanor) kan påverka förslagets prioritering. För Skånes del gäller detta särskilt åtgärder i Södra stambanan. I underlaget till nationell plan (Internationellt perspektiv) har relevant planeringsarbete inom Öresundsområdet behandlats. Region Skåne kan dock konstatera att detta inte satt några spår i förslaget till nationell plan. Färdigställandet av Fehmarn Bält-bron år 2018 kommer att förändra förutsättningarna i Sydsverige. Det hade varit mycket önskvärt att det planarbete som pågår i Danmark och Öresundsregionen i samband med detta hade beaktats.

Region Dalarna pekar på att Vägverket Region Mitt och Region Dalarna under processen kring åtgärdsplaneringen varit överens om att planerade vägobjekt på riksväg 71/E 16; Dala-Vansbro i nationell plan, Förbi Yttermalung i länsplan (tillhör nationell plan), Ö Tandö-Bu i länsplan samt Förbi Nås (nationell plan + 15 % alt) bör hållas ihop i ett ”fjällpaket” under planperioden 2010-2021. Genomförandet av ett fjällpaket är av avgörande betydelse för att kunna möta de ovan beskrivna dynamiska effekterna inom turistnäringen. Detta stråktänkande för E16 är väl samordnat internationellt med den norska delen av E16, där planeringen innebär att hela stråket från Oslo ända fram till Kongsvinger skall färdigställas som 4-fältsväg redan 2015! Fjällpaketets genomförande längs E16 bör därför samordnas i tid med den norska utbyggnaden.

Regionförbundet Uppsala län pekar på att det i nu gällande plan finns en ombyggnad av väg 56 delen Stingtorpet-Tärnsjö upptagen med byggstart 2008- 09. Enligt remissförslagets 100%-nivå kommer denna byggstart att försenas kraftigt och inte ske förrän 2016-2018. Investeringen skulle innebära stora förbättringar för näringslivets transporter på den norra delen av Råta Linjen. Här finns också stora vinster för miljön, genom att en omfattande grundvattentäkt skyddas. En försenad byggstart är särskilt olyckligt med tanke på att den fysiska planeringen är långt gången.

Sydöstra Skånes kommuner menar att utvecklingen i Europa och i synnerhet i Östersjöregionen samt förändringar i de europeiska transportnätverken påverkar östra Skåne med ökande trafikströmmar. Fortsatt arbete med den Centraleuropeiska Transportkorridoren (CETC) skyndar på denna utveckling. Pendlingen till Malmö/ Köpenhamnsområdet från sydöstra Skåne är omfattande och ökar. I synnerhet är ungdomar beroende av pendlingen över Öresund för att nå stora arbets- och utbildningsmarknader.

Skåne Nordost menar att den starka utvecklingen i västra Skåne som nu ytterligare förstärks med etableringen av ESS är betydelsefull också för nordöstra Skåne. För näringslivet är sambandet med Stockholm viktigt. De strategiska förbindelserna är med Kristianstad Airport, Södra Stambanan och E4-23/19-117. Med Öresundsbron har också förbindelserna med främst Köpenhamn/Kastrup förbättrats. Kastrup är nu nordöstra Skånes internationella flygplats. Med Fehmarn-Belt bron förkortas restiderna kraftigt till Tyskland vilket gör också nordöstra Skåne tillgängligt för stora befolkningsgrupper på kontinenten. Inte minst för turismutvecklingen betyder tillgängligheten med bil och tåg mycket.

Region Halland och Regionförbundet i Jönköpings län har samma syn på väg 26. Vi menar att det är viktigt med en fortsatt utbyggnad till mötesfri väg på i första hand sträckan Halmstad-Gislaved. Även möjligheten att

åtgärda flaskhalsproblematiken vid Smålandsstenar bör noggrant övervägas i planeringsarbetet.

Landsting

Kommuner

Strömstads kommun vill markera att en satsning på bevarande och modernisering av norra delen av Bohusbanan skall göras med anknäytning till Norge.

Storfors kommun anser sambanden inte särskilt tydligt framgår av förslaget.

Sollentuna kommun anser att den alltmer integrerade finansieringen som planen tydligt beskriver skapar svårigheter att bedöma planen separat. Det vore önskvärt att aktuella planer remitterades samlat.

Sollefteå kommun har ej prioriterat att arbeta med denna frågeställning och förutsätter att planförfattarna tagit hänsyn till alla berörda nationella mål och sektorsmål.

Karlskrona kommun menar att en mycket stor brist i planen är att det inte redovisas hur den svenska infrastrukturen är kopplad till övriga Europa, bl.a. genom färjelänkar. ... Kopplingen mellan den Nordiska Triangeln och stråket mellan Gdańsk och Wien sker genom Baltic – Link, dvs. genom Stena Lines färjelinje Karlskrona – Gdynia och riksväg 27 med koppling till väg E4 i Värnamo och E6/E20 i Göteborg respektive Kust till kustbanan med koppling till Södra Stambanan i Alvesta och Västra stambanan i Göteborg. ... En ytterligare brist i materialet är att TEN-T systemet i sin helhet för Sverige inte redovisas i materialet, utan endast de prioriterade delarna. Vi kan också notera att materialet inte är sänt på remiss till våra grannländer.

Osby kommun anser att ökande kontakter med Östersjöländerna talar för en utbyggd E22.

Arvika kommun och Eda kommun anser att det är anmärkningsvärt att samplaneringen över riksgränsen mot Norge inte satt ökat fokus på Rv 61 – Rv 2 som efter E6 är den mest trafikerade vägförbindelsen mellan Norge och Sverige. *Eda kommun* anser att en gemensam utvecklingsplan bör tas fram för detta stråk och erforderliga medel avsättas för nödvändig utbyggnad.

Malmö stad anser att materialet innehåller en del gränsöverskridande aspekter men avsaknaden av ett Öresundsperspektiv på planeringen är tydligt. Det finns mer behov av samordning av den statliga planeringen

över Öresund. En fortsatt Öresundsintegration kräver investeringar och planförslagen innehåller få satsningar med direkt koppling till Öresundsintegrationen. Den dramatiskt ökande pendlingen över Öresund kräver naturligtvis att satsningar på klimatsmart och effektiv infrastruktur i Öresundsregionen prioriteras. Flaskhalsar här drabbar hela landet.

Oskarshamns kommun menar att genom att prioritera ett antal sedan länge dominerande hamnar riskerar man dessutom att cementera transportstrukturer på ett sätt som inte underlättar handelsutbyte med nya marknader, t.ex. de i östra östersjöområdet.

Trelleborgs kommun anser inte att förslaget innehåller rimliga prioriteringar, grunderna för förslagen är inte tydliga och sambanden med andra relevanta planer inom Sverige och kanske framförallt andra länders planer – och då för Trelleborgs del Tyskland – framgår inte av förslaget.

Haparanda kommun Det internationella perspektivet bör lyftas liksom de gränsöverskridande regioner som Sverige är del av, Öresundsregionen, Nordkalotten/Barents.

Hörby kommun Den starka utvecklingen i västra Skåne som nu ytterligare förstärks med etableringen av ESS är betydelsefull också för nordöstra Skåne. För näringslivet är sambandet med Stockholm viktigt. De strategiska förbindelserna är med Kristianstad Airport, Södra Stambanan och E4-23/19-117. Med Öresundsbron har också förbindelserna med främst Köpenhamn/Kastrup förbättrats. Kastrup är nu nordöstra Skånes internationella flygplats. Med Fehmarn Belt-bron förkortas restiderna kraftigt till Tyskland vilket gör också nordöstra Skåne tillgängligt för stora befolkningsgrupper på kontinenten. Inte minst för turismutvecklingen betyder tillgängligheten med bil och tåg mycket.

Västerås stad anser att sambanden med relevanta planer inom Sverige och internationellt kan förtydligas ytterligare, inte minst med hänsyn till omfattningen och effekterna av utbyggnader av stora transportkorridorer inom EU. Tillväxtdimensionerna liksom klimat- och miljödimensionerna bör därför förtydligas i den svenska planeringen. Det bör också framgå hur Sveriges ”Nationell strategi för regional konkurrenskraft, entreprenörskap och sysselsättning 2007-2013” implementeras. Man bör således tydligare kunna utläsa hur transportplanen stärker funktionen hos de svenska arbetsmarknaderna.

Filipstads kommun anser sambanden inte särskilt tydligt framgå av förslaget.

Luleå kommun Vi har inte hunnit fördjupa oss i detta men vi förutsätter att statens planering tar hänsyn till olika sektorsområdets planer så att målkonflikter inte uppstår.

Svalövs kommun Det är fascinerande att läsa att frågan om en förbindelse mellan Helsingborg och Helsingør inte är relevant under denna planperiod trots de satsningar som sker i Danmark och hur de planerar att utnyttja en ny Femarn-Bält-förbindelse.

Krokoms kommun Den tunnel, som byggdes centralt i Are inför VM 2007 berör en Europaväg och måste anses vara av nationellt intresse. Denna skall därför finansieras med nationella medel och inte belasta en snäv budget avsedd för åtgärder inom länsplanen. Även trafiksäkerhets-höjande åtgärder längs E14 skall finansieras av nationella medel.

Bergs kommun Nej, under punkt 3.4 sid 38 anges ett antal viktiga stråk som har gemensam betydelse för flera länder. Trafiken genom inlandet som går till/från Norge är dock inte nämnd. Det finns inte heller någon hänvisning till bilaga.

Gävle kommun Gävle kommun vill även trycka på att det planerade pilotprojektet med en samordnad norsk-svensk planering och projektering av den viktiga sträckan över gränsen mellan Torsby-Kongsvinger fullföljs.

Karlskrona kommun En mycket stor brist i planen är att det inte redovisas hur den svenska infrastrukturen är kopplad till övriga Europa, bl.a. genom färjelänkar. Kopplingen mellan den Nordiska Triangeln och stråket mellan Gdansk och Wien sker genom Baltic-Link, dvs. genom Stena Lines färjelinje Karlskrona – Gdynia och riksväg 27 med koppling till väg E4 i Värnamo och E6/E20 i Göteborg respektive Kust till kustbanan med koppling till Södra Stambanan i Alvesta och Västra stambanan i Göteborg. En ytterligare brist i materialet är att TEN-T systemet i sin helhet för Sverige inte redovisas i materialet, utan endast de prioriterade delarna. Vi kan också notera att materialet inte är sänt på remiss till våra grannländer.

Karlstads kommun Karlstads och övriga regionens vägnät är tydligt sammanlänkat med Norge.

Trafikhuvudmän

Värmlandstrafik AB har under en följd av år arbetat med utveckling av persontrafik med tåg över nationsgränsen, för att binda samman Värmland med Osloregionen. Denna trafik som har haft en mycket stark

resandeutveckling är av stor betydelse för den regionala utvecklingen och har nu förlängts i en ny avtalsperiod. Stråket Oslo – Stockholm är en del av den nordiska triangeln och borde ha hög prioritet i bägge länderna. Både Norge och Sverige har utrett höghastighetsbanor. Tyvärr har inte stråket Oslo-Stockholm utretts. Det är angeläget att en utredning genomförs under planperioden och att detta sker i samverkan med norska staten.

SJ AB och *Branschföreningen Tågoperatörerna* anser att samband med andra relevanta planer inom Sverige och andra länders planer framgår av planförslaget.

Infrastrukturförvaltare

Umeå Hamn AB menar att hamnen är viktig för handelsutvecklingen österut. Järnvägen elektrifieras till Vasa och där planeras därför en stor kombiterminal. Samarbete planeras mellan Umeå hamn och Vasa hamn.

Stockholms Hamn AB menar att det är fel angående kartläggning av gemensam infrastruktur mellan Sverige och Finland. I planen anges att en utredning nyligen har genomförts som kartlägger transportinfrastruktur mellan Sverige och Finland. Detta är tyvärr inte korrekt. Visserligen fanns det direktiv från regeringen som gav detta uppdrag till Banverket att tillsammans med övriga trafikverk göra en sådan utredning för hela Sverige, i likhet med den kartläggning och analys som några år tidigare genomförts för gränstrakterna mellan Sverige och Norge. Trafikverken valde dock att, med hänvisning till utformning av de finska direktiven, att i huvudsak, enbart kartlägga norra Sveriges gränstrakter. Detta har Stockholms Hamnar yttrat sig över och kritiserat i en remiss till den 1 september, till näringsdepartementet.

Bransch- och intresseorganisationer

Swedtrain menar att kostnaderna skulle dessutom minska om reglerna för tillståndsprocessen förenklas så att den i tätorter onödiga dubbelprövningen vid planering av spårväg, enligt både Lagen om byggande av järnväg och Plan och Bygglagen, upphör.

Näringslivets Transportråd anser att sambanden till andra planer inte framgår i tillräcklig utsträckning. I den Nationella Transportplanen bör denna koppling tydliggöras genom en snabb utbyggnad för ökad kapacitet i de viktigaste nationella godsstråken och deras anknnytning till de för svenskt näringsliv viktigaste Trans-Europeiska Transportnäten (TEN-T), gröna transportkorridorer, sjömotorvägar och särskilda järnvägskorridorer för godstransporter. Det är en alltför låg ambitionsnivå att i Sverige vänta med att starta nya, eller redan i tidigare infrastrukturplaner beslutade projekt, till kring år 2016 inte minst mot

bakgrund av ambitionerna inom EU vad gäller de ovan nämnda transportkorridorerna. Den beslutade utbyggnaden av en fast förbindelse över Fehmarn Belt är av stor betydelse för person- och godstrafiken mellan alla de nordiska länderna och den europeiska kontinenten. Öppnandet av förbindelsen planeras ske år 2018 d v s under den aktuella planeringsperioden 2010-2021. Den fasta dansk-tyska förbindelsen kommer ytterligare att öka trafiktrycket över Öresund och förstärka den regionala integrationen. Den kraftigt ökade transportutvecklingen efter tillkomsten av Öresundsförbindelsen visar effekterna när regioner integreras.

Riksorganisationen Sveriges Motorcyklister (SMC) menar att jämfört med andra länder i Europa kan Sverige göra betydligt mer för att säkra transportsystemet för motorcyklister. Frankrike satsar till exempel omkring 6,5 miljoner Euro per år dels vid nyinvesteringar av räcken, dels för att säkra befintliga räcken. Tyskland har säkrat 1 200 kurvor på det populäraste MC-vägnätet. Statens Vegvesen i Norge har godkänt ett underskydd för befintliga räcken, har tagit fram riktlinjer för var de ska placeras och kommer att avsätta medel årligen för att göra det norska vägnätet säkrare för motorcyklister. I Norge har man även byggt en Nollvisionsväg för motorcyklister, kostnaden uppgick till cirka 400 000 kronor per kilometer. SMC önskar givetvis att motsvarande satsningar görs i Sverige och att medel avsätts för att kunna genomföra detta.

Väggruppen i Hedesunda menar att Rv 56 Råta Linjen har i sin nationella funktion stor betydelse för de tunga transportererna i nord-sydlig riktning. Rv 56 är viktig inte bara för Mälardalens kontakter med Norrland utan också för kontakterna med Nordkalotten. Den har också, med all respekt för Förbifart Stockholm, stor betydelse som avlastning av Stockholmsregionen. För att i möjligaste mån motverka att den nu påbörjade upprustningen av v 509 från Hedesunda till Gävle leder till ökad tung trafik på v 509 är det angeläget att rv 56 erbjuder ett attraktivt första alternativ för den tunga trafiken ända fram till rv 80, E4 och Gävle. Detta kräver åtgärder på rv 56 från Gysinge till Mackmyra. Väg 509 kommer inte heller efter upprustningen att vara dimensionerad för ökad tung trafik.

Gröna Bilister menar att trots att Sverige av allt att döma står inför att landsting och län slås samman till större regioner, utgår planen helt ifrån dagens länsindelning.

Baltic-Link Association En mycket stor brist i planen är att det inte redovisas hur den svenska infrastrukturen är kopplad till övriga Europa, bl.a. genom färjelänkar. I underlagsmaterialet till förslaget till plan redovisar trafikverken en skiss till ett framtida "Baltic Core Network" och i vilket den diagonal som utgörs av Baltic-Link finns med. Med

hänvisning till detta är det då mycket anmärkningsvärt att i förslaget till nationell plan saknas detta synsätt helt och hållet.

Partnerskap E16 Gävle-Oslo anser att det är angeläget att det skandinaviska Pilotprojektet Kongsvinger-Torsby, som diskuterats senast vid två svensk-norska konferenser i Kongsvinger under sommarhalvåret, nu snarast kommer till genomförande inför framtida investeringsbeslut för denna felande svensknorska gränslänk. De båda ländernas regeringar bör snarast initiera detta pilotprojekt hos sina berörda vägmyndigheter.

Intresseföreningen Bergslaget anser att planen för Mälardalen är till stor del inriktad på persontrafik men behoven av godstrafik i detta område ökar och detta begränsas av kapacitetsbrister som ej kommer att lösas i planen. Planen tar inte höjd för ett kommande behov av malmtransporter på järnväg som kan uppstå inom en 5-10 årsperiod då nedlagda gruvor åter tas i drift.

E22 AB Sydöstra Sveriges växande betydelse som skeppningsregion har också synliggjorts i höstens infrastrukturproposition, där de traditionella och starka nord-sydliga svenska transportstråken kompletterats med ett öst-västligt stråk genom regionen och över Östersjön.

Handelskammare

Stockholms handelskammare anser att planen endast pekar ut Kapellskär som hamn för godstransporter. Det måste grunda sig på ett missförstånd beträffande regionens hamnstruktur. Omfattande godsmängder går i dag via Värtahamnen och Södertälje hamn.

Övriga företag

Volvo Personvagnar AB ser tyvärr inte en direkt koppling till EU:s transportpolitik. Däremot finns ett antal av EU finansierade projekt som direkt eller indirekt kommer att beröra svensk infrastruktur i framtiden som bl.a. järnvägskorridor mellan Skandinavien och Syd-Europa, gröna transportkorridorer mellan Skandinavien och Centraleuropa, sjösystem mellan Blekinge och Baltstaterna inom ramen för "Motorways of the Sea", och Fehmarn Belt bron mellan Danmark och Tyskland. Dessa och fler initiativ kommer att medföra kraftigt ökad trafik i berörda områden. Då de flesta kommer att vara färdigställda inom planeringsperioden 2010-2021 är det angeläget att en utbyggd infrastruktur finns med i trafikverkens förslag, vilket vi tyvärr inte kan utläsa av befintligt förslag.

Utländska remissinstanser

Danska *Öresundskommittén* påpekar att i april 2008 träffades Sveriges och Danmarks trafikministrar för diskussioner om trafiken i Öresundsregionen. Vid detta tillfälle utlovades en analys av transportflödena över Öresund. Enligt överenskommelsen skulle flödesanalysen genomföras av svenska Banverket och Vägverket, samt danska Banedanmark och Vejdirektoratet. *Öresundskommittén* konstaterar att någon sådan gemensam analys inte har skett, även om möten mellan departement och ministrar arrangerats, och föreslår att infrastrukturplanen kompletteras med detta.

Universitet och högskolor

Luleå Tekniska Universitet anser att ett tydligt internationellt perspektiv saknas i planen.

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*).

Myndigheter

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) anser att det behöver göras trafikslagsövergripande analyser både på lokal, regional och nationell nivå för att avgöra var olika åtgärder bör sättas in.

Tillväxtverket anser att kopplingen till det regionala tillväxtarbetet, framförallt genom de regionala utvecklingsprogrammen och tillväxtprogrammen, kan förbättras genom ett starkare regionalt inflytande. Eftersom flertalet insatser i dessa program förstärks genom satsningar kopplade till transportsystemet. Dessutom kan regionernas arbete inriktas på objekt som påverkar helhetsfunktionen i transportsystemet istället för att visa på en mängd objekt inom regionen som utgör olika komponenter av transportssystemet.

Boverket menar att ansatsen är ett viktigt steg på vägen mot att bättre integrera bebyggelse och markanvändningsplanering med infrastrukturplanering. En tydligare regional fysisk planering skulle kunna ge bättre utrymme för övergripande avvägningar mellan viktiga värden. På en sådan planeringsarena kan såväl de övergripande funktionerna för transportsystemet som målen för hur anläggningarna ska samspela med landskapet och bebyggelsemiljön tydliggöras.

Länsstyrelser

Länsstyrelsen i Värmlands län konstaterar att om tillräcklig hänsyn tagits till regionens analys så borde resecentrum Karlstad funnits med inom ramen. Detta var det högst prioriterade objektet i den regionala analysen.

Länsstyrelsen i Blekinge län säger i huvudsak ja till att tillräcklig hänsyn tagits till den regionala systemanalysen.

Länsstyrelsen i Jönköpings län menar att i systemanalys för östra Götaland som genomfördes inför åtgärdsplaneringen angavs vikten av att godstrafiken utvecklas både ur ett hållbarhets- och tillväxtperspektiv.... I planen sägs att ett ”särskilt arbete skett för att förbättra infrastrukturen kring kombiterminaler och hamnar som underlättar omlastning mellan trafikslag ...”. Det framgår dock inte konkret hur detta ska genomföras i länet. I detta sammanhang borde kombiterminalen i Stockaryd och planerad kombiterminal i Torsvik varit omnämnda.

Länsstyrelsen i Kalmar län säger nej, åtminstone inte till den som gjordes i de fem sydostlänen. I denna pekas en rad viktiga stråk, noder och samband ut som fundamentala både för rådande transportsystem och för regionens framtida utveckling, miljö och konkurrenskraft. I förslaget till nationell plan för transportsystemet återfinns mycket få av analysens

förslag på åtgärder för att lösa i systemanalysen redovisade brister och behov.

Länsstyrelsen i Dalarnas län anser att samspelet mellan nationell och regional plan inte har fungerat. Det visar sig bland annat att ett väg/järnvägsstråk som totalt sett har en positiv nettonuvärdeskvot delas upp i mindre avsnitt och redovisas med en negativ kvot och därmed inte lönsamt. Stråktänkandet, trafikslagsövergripande angreppssättet och fyrstegsprincipens betydelse har beskrivits i den regionala systemanalysen men har alltså inte fått genomslag i det nationella planförslaget i dessa sammanhang.

Länsstyrelsen i Gävleborgs län anser att tillräcklig hänsyn inte har tagits till regionala systemanalyser i länet. Till exempel har kapacitetsbristen på järnvägen vid Gävle hamns anslutning till Ostkustbanan givits lägsta prioritet.

Länsstyrelsen i Skåne län anser att den nationella planen tar hänsyn till de regionala systemanalyserna i fråga om prioriteringar för respektive transportslag. Däremot har systemanalyserna fått alltför litet genomslag avseende infrastrukturinvesteringarnas nivå. Likaså har Öresundsintegrationen förbisatts och de investeringsbehov som finns för att denna ska fortsätta. Båda dessa frågor har betydelse för utvecklingen i Skåne.

Länsstyrelsen i Södermanlands län vill i detta sammanhang ånyo framhålla att Oxelösunds hamn är en så betydelsefull resurs för godshantering att den bör bedömas som central.

Länsstyrelsen i Västmanlands län anser att systemanalysen inte tydliggör ur alla aspekter den strukturella utveckling som pågår i centrala Mälardalen genom ett ökat samspel mellan de två grannkommunerna Västerås och Eskilstuna. ... En sådan strukturell förändring måste också hanteras inom ramen för en nationell transportplanering.

Länsstyrelsen i Östergötlands län bedömer att hänsyn har tagits till den regionala systemanalysen för östra Götaland med undantag av åtgärder utmed södra stambanan.

*Länsstyrelsen i Västerbottens län*s uppfattning är att deras mycket välmotiverade satsningar i princip helt uteblivit och det är med viss förvåning som de finner att trafikverken inte tagit notis av deras slutsatser. I korthet de fyra nordligaste länen överens om att kraftfulla satsningar behövs på bärighetshöjande åtgärder samt på Botniska korridoren.

Länsstyrelsen i Gotlands län anser att samordningen av både persontransporter och godstransporter behöver utvecklas speciellt

kopplat till Gotlandstrafiken där integreringen av de nationella trafiksystemen speciellt på järnvägssidan behöver förbättras. Det är viktigt att det även finns tillräckligt med medel för att finansiera driften av de statliga flygplatserna. Länsstyrelsen anser också att behovet av cykelvägar finns inte bara på de nationella vägarna utan det största behovet finns på regionala och länsvägarna som i större utsträckning än de nationella vägarna används för arbetspendling. Sannolikt hade det varit effektivare om extra medel hade avsatts till länen för att öka möjligheterna att avsätta medel för investeringar i cykelvägar i länsplanerna.

Länsstyrelsen Jämtlands län anser att man inte kan inte se några tydliga avtryck av den regionala systemanalysen i förslaget till Nationell transportplan. Vi ser det inte heller i de preliminära ramar som tidigare lämnats för den regionala planen. Fortfarande väger befolkningsantal tyngst när det gäller fördelningen av de regionala ramarna. Orsaken till att den regionala systemanalysen inte har beaktats i tillräcklig omfattning kan bland annat vara att den inte var tidsmässigt synkroniserad med regeringens arbete med direktiv och ramar. Troligen skulle den regionala systemanalysen kunnat få en större roll om den hade begärts in tidigare i den centrala processen.

Länsstyrelsen menar också att många av de investeringar som föreslås i länsplanen kommer att kombineras med investeringar för ökad bärighet med finansiering ur den nationella planen. Genom denna typ av samfinansiering kan goda effekter uppnås när det gäller att förstärka vägnätet och öka framkomligheten och trafiksäkerheten. Det kan också noteras att i den regionala planen har en relativt stor pott avsatts för byggande av gång- och cykelvägar i länet. Byggande av gång och cykelvägar har alltså prioriterats högt i länet. Detta helt i enlighet med direktiven inför såväl nationell som regional åtgärdsplanering.

Flera av de gång- och cykelvägar som avses byggas inom ramen för den föreslagna potten i länsplanen avser vägarna E 14 och E 45 där åtgärder i normalfallet ska redovisas i den nationella planen. När det gäller större objekt i den nationella planen, föreslås väg E 45 byggas om mellan Rengsjön och Älvros förbi Sveg. Den trafik på väg E 45 som ska till eller från västra Härjedalen kommer även sedan den nya förbifarten är byggd att nyttja nuvarande sträckning av E45. Efter nuvarande sträckning finns behov av investeringar för att förbättra trafiksäkerheten. Dessa åtgärder på nationell väg föreslås finansieras inom ramen för länsplanen. På detta sätt samspelar åtgärder i de olika planerna till att gemensamt förbättra både framkomlighet och trafiksäkerhet i det aktuella området.

Länsstyrelsen i Blekinge län menar att nationell plan och länsplan samspelar via systemanalysen.

Länsstyrelsen i Jönköpings län menar att för att kunna bedöma planens effekter behöver samspellet mellan aviserade åtgärder i den nationella planen vad gäller satsningar på kollektivtrafik, vägar, järnvägar samt

gång- och cykelvägar med motsvarande åtgärder i den regionala planen tydliggöras.

Länsstyrelsen i Kalmar län menar att i länsplaner kan man t.ex. prioritera åtgärder på det mer finmaskiga nätet som stöttar och underlättar kommunikationen ut till de nationella nät och de nationella strategiska åtgärder som prioriteras i förslaget. En princip måste dock vara att staten finansierar det statliga väg- och järnvägsnätet. Att undanhålla pengar till eftersatt infrastruktur får inte bli ett sätt att tvinga regioner och kommuner att lägga medel ur de regionala potterna för åtgärder som borde ingå i den nationella planen.

Länsstyrelsen i Kronobergs län anser att Alvesta Resecentrum är ett utmärkt exempel på att prioriteringar i länstransportplanen kan samspela med den nationella planen och därmed möjliggöra en samfinansiering för ett tidigare genomförande. Länsstyrelsen ser positivt på ett sådant förfarande.

Länsstyrelsen i Dalarnas län anser att åtgärder som bedöms ge stora positiva miljöeffekter och som i dag inte genomförs i nämnvärd omfattning, inte minst inom steg 1-åtgärderna och mjuka steg 2-åtgärder, kan samspela mellan länsplan och nationell plan dels genom de olika typer av potter som redovisas dels genom trafikverkens sektorsåtgärder. I Dalarna har till exempel en regional strategi för miljöanpassade transporter tagits fram där ett 50-tal sådana åtgärder är redovisade.

Länsstyrelsen i Gävleborgs län menar att den befintliga farleden är en trång sektion i hamnens godsflöde. Den bromsar hamnens utveckling. Farleden har numera för liten kapacitet och måste göras djupare och bredare om sjösäkerheten skall kunna hållas på godkänd nivå. Sjöfartsverket har utrett frågan och åtgärden har högsta prioritet i planen. Länsstyrelsen anser därför att åtgärden Farled till Gävle hamn måste finnas med i samtliga åtgärdsnivåer och inte bara i nivåerna +15 % och nivå 0 och under inga omständigheter utföras senare än angivet åren 2016-2018. Sjöfartsverket är finansierare och Gävle kommun är medfinansierare.

Länsstyrelsen i Skåne län anser att de åtgärder som prioriterats i den regionala planen för Skåne stödjer den nationella transportplanen då prioriteringarna görs i samklang med de objekt som pekats ut på nationell nivå. Den regionala planen redovisar även förslag till medfinansiering av särskilt viktiga nationella objekt.

Länsstyrelsen i Uppsala län menar att tidplanerna för projekt som funktionellt är starkt beroende av varandra bör ha samband. Exempelvis bör medel reserveras så att utbyggnaden av Mäljarbanan färdigställs så att effekterna av citybanans utbyggnad får genomslag.

Regionförbund

Regionförbundet Sörmland menar att det framgår i planen att det har gjorts regionala systemanalyser, men det är dåligt redovisat vad regionerna vill och vilka funktioner vi anser är viktiga. De regionala systemanalyserna utgör en viktig grund för vår planering i länen/regionerna. Vi noterar att dessa endast i begränsad utsträckning har använts som underlag för den nationella planen.

Regionförbundet i Kalmar län säger nej! Det är vår uppfattning att hänsyn endast delvis har tagits till systemanalysen.

Region Blekinge säger nej! Mötesspår på Blekinge kustbana och genomförande av Sydostlänken saknas.

Regionförbundet Örebro säger nej, och det är särskilt tydligt för bland annat Örebroregionen.

Region Gävleborg menar att åtgärdsplaneringen på regional och nationell nivå löper parallellt och kräver stor grad av samverkan, inte minst med tanke på den regionala nivåns möjligheter att medfinansiera nationella åtgärder. Region Gävleborg upplever tyvärr att detta samspel inte kunnat genomföras fullt ut, bland annat på grund av att planupprättarna för den nationella planen inte kan ge besked om ej namnspecificerade åtgärder, dvs åtgärder mindre än 50 miljoner kronor. Med tanke på den relativt låga ram som den regionala planen har att hantera är dessa "mindre" objekt kanske de som är mest realistiskt att gå in och medfinansiera från regionalt håll. Som exempel på detta kan åtgärder på riksväg 80, väster respektive genom Hofors nämnas. Detta nya nationella stråk utgör en svag länk i den framtida förbindelsen Gävle-Oslo, men har också stor betydelse ur ett regionalt perspektiv. Samfinansiering ur länsplanen är i dagsläget inte aktuellt eftersom Vägverket inte kunnat precisera när i tid dessa mindre åtgärder skulle kunna bli aktuella. Gävle hamn är av stor betydelse, inte bara för regionen, utan även i ett nationellt perspektiv. Region Gävleborg ser det därför som mycket positivt att den nationella planen lyfter upp farleden till Gävle hamn som det mest prioriterade av de nya objekten.

För att få största möjliga nytta av denna investering och andra investeringar för förbättrad infrastruktur som görs i anslutning till Gävle hamn krävs kompletterande åtgärder. För att ytterligare förstärka infrastrukturen är det en stor angelägenhet för godstransporterna i södra Norrland och Mellansverige att en ny järnvägsanslutning till Gävle hamn inkl. elektrifiering av befintlig linje kommer till stånd. Åtgärden har en mycket hög nettonuvärdeskvot, 1,6, och innebär goda effekter bland annat i form av förkortade restider och förbättring av den spårbundna trafikens konkurrenskraft. Det regionala intresset är starkt, varför ett avtal om samfinansiering är fattat mellan Banverket, Region Gävleborg

och Gävle kommun, där den regionala/kommunala finansieringen uppgår till 30 % av kostnaderna, dvs. 57 miljoner kronor. En förutsättning för att avtalet skall gälla är att åtgärden färdigställs senast år 2016. Region Gävleborg yrkar på att ny järnvägsanslutning Gävle hamn prioriteras upp i den nationella planen så att genomförandet sker i enlighet med det slutna avtalet.

Region Skåne anser att avseende prioriteringsordning har hänsyn tagits till den regionala systemanalysen för Skåne. Det utvecklingsperspektiv som den regionala systemanalysen för Skåne har framfört har i ringa utsträckning fått utrymme i förslaget till nationell plan. Till begränsad del finns detta perspektiv i beskrivningar men inte i konkreta åtgärder. Det är beklagligt att det Öresundsperspektiv som beskrivs i underlagsmaterial inte fått genomslag i förslaget till nationell plan.

Region Dalarna anser att det har gjorts regionala systemanalyser, systemanalys för gods och systemanalys för turism/långväga resor, men dessa har inte sammanförts till en helhet, även om samtliga underlag säkert bidragit till planen. Att underlagen inte fördes samman till en nationell systemanalys har sedan påverkat dialogen, stråktänkandet, det trafikslagsövergripande angreppssättet och inte minst möjligheterna att på strategisk nivå arbeta med fyrstegsprincipens tidiga steg. Man menar att det saknas en genomarbetad och "fastställd" nationell systemanalys. En sådan hade kunnat vara kittet mellan regional och nationell nivå i en samverkande system- och trafikslagsövergripande åtgärdsplanering.

Region Dalarna påpekar också att nära nog två tredjedelar av de fria medlen för utveckling av transportsystemet ingår i någon form av potter (om vi utgår från att medfinansiering utgör ca 50/50 mellan objekt och potter). Det känns som om processen kring upprättande av nationell plan tappar intentionerna från de regionala systemanalyserna under resans gång; från trafikslagsövergripande stråk- och systemtänkande utmynnande i åtgärds paket till en objektifiering i konkurrens med relativt små fria medel, vilket inneburit att förslaget till nationell plan tappat intentionerna från de regionala systemanalyserna, som därmed inte får genomslag i den nationella planen.

Regionförbundet Uppsala län anser att förslaget till Nationell plan för transportsystemet 2010-2021 svarar i stora drag mot regionens behov beträffande åtgärder i Stockholms län men det finns fortsatt en del brister såväl i Stockholms län som i Mälarlän.

Västmanlands kommuner och landsting I den remiss som trafikverken presenterar har de viktiga projekt som länet tidigare påtalat behovet av inte fått önskad prioritet. Södertälje sluss, Tomtebodabarkarby, E18, Rv56

Sydöstra Skånes kommuner anser inte att tillräcklig hänsyn har tagits till Skånes systemanalys. De ekonomiska ramarna för Skåne är otillräckliga.

Arlandaregionen anser att det är en stor nackdel att de nationella planerna för Vägverket och Banverket inte remitterats ut till kommunerna förrän efter den 10 september och således inte samordnas med Länsplanen d.v.s. den regionala planen. De statliga infrastrukturplanerna för kommande planeringsperiod bör enligt Arlandaregionens mening i långt större omfattning samordnas med kommunernas planering för bebyggelseutveckling, i första hand bostäder.

Kommunförbundet Norrbotten anser att ambitionen utifrån direktiven att regionens behov ska styra inte uppnås då tillräcklig hänsyn i förslaget inte tagits till de regionala systemanalyserna.

Södertörnsamverkan anser att det är mycket olyckligt och oacceptabelt att Spårväg Syd inte finns med för genomförande inom kommande planperiod. Spårväg Syd är ett högt prioriterat projekt för tvärspårsförbindelse i länets södra halva som i sin första etapp binder samman Älvsjö med de regionala stadskärnorna Flemingsberg och Kungens kurva/Skärholmen.

Region Västerbotten anser att samordnade insatser mellan län, verk, kommun och strukturfonder försvåras av att mindre objekt inte namnges i den nationella planen utan har hänvisats till att hanteras via potter. Där borde de regionala företrädarna för trafikverket haft ett "spelrum" i form av preliminär budget för att på så sätt kunna bli en tydlig dialogpartner .

Region Blekinge anser att föreslagna åtgärder i länsplanen följer också den gemensamma ramen som utgörs av systemanalysen. Med andra ord, de samlade åtgärderna i nationell plan och i länsplan finns i de stråk som pekats ut i systemanalysen och som analyserats och fördjupats i länsplanens stråkanalyser.

Regionförbundet i Kalmar län pekar på att Kalmar län i ett tidigt skede har erbjudit Banverket samfinansiering av Tjustbanan och Stångådalsbanan. Detta togs efter mycket lång tid emot positivt. På liknande sätt har vi föreslagit Vägverket att dela upp förbifart Mönsterås på E22 i tre delar. Vår avsikt är att samfinansiera den för oss viktigaste delen, den del som har stor betydelse för att kunna förbättra kollektivtrafiken. Här har vi dock inte nått hela vägen fram och det finns ännu inte något förslag till projekt .Vi kan konstatera att varken Banverket eller Vägverket har varit beredda på att Kalmar län föreslår samfinansiering av projekt som de själva inte har lyft högt i sina prioriteringar. Det kan bero på att alla parter har fullt upp med att göra sina respektive delar i den regionala respektive nationella planen. Det vittnar om svårigheter att samordna länsplan och nationell plan med ett underifrånperspektiv. Länsplanernas ramar är små och det vore önskvärt med ett mer transparent planeringssystem mellan regional och nationell plan . Mycket av diskussionerna handlar om de stora projekten, kanske

för att de är tydliga och kanske för att det saknas underlag för de mindre projekten. Drift och underhåll samt det finmaskiga vägnätet borde ha förutsättningar att planeras ännu bättre tillsammans mellan trafikverken och länen.

Regionförbundet Östsam konstaterar att kommunerna lägger ner ett mycket grundligt planarbete med stora ekonomiska åtaganden för att de olika projekten ska kunna förverkligas. Samtidigt är det uppenbart att möjligheterna att träffa definitiva avtal om slutlig fördelning av kostnaderna vid ett genomförande har ett klart samband med hur långt de parallella planeringsprocesserna fortskridit. Detta förhållande behöver uppmärksammas.

Region Skåne anser att den regionala infrastrukturplanen för Skåne samspelar med förslaget till nationell plan genom att regionala åtgärder kopplade till angelägna nationella investeringar getts hög prioritet och samordnas tidsmässigt. Den regionala planens förslag till medfinansiering av nationella objekt ger också uttryck för angelägenheten av nationella investeringar och samspelar på så sätt med den nationella planen.

Region Dalarna anser att ett fjällpaket är ett mycket tydligt och bra exempel där prioriteringar i nationell plan i form av satsningar på väg, järnväg (Dalabanen) och flyg kan samspela för att verkligen stödja och stärka effekterna av de betydande investeringar som görs för att utveckla turistnäringen. Samtidigt innebär detta en internationell samordning med den norska utbyggnaden av E16 såväl öster som väster om Oslo/Gardermoen. ...Vägverket Region Mitt och Region Dalarna har under processen kring åtgärdsplaneringen varit överens om att planerade vägobjekt på riksväg 71/E 16; Dala-Vansbro i nationell plan, Förbi Yttermalung i länsplan (tillhör nationell plan), Ö Tandö-Bu i länsplan samt Förbi Nås (nationell plan + 15 % alt) bör hållas ihop i ett "fjällpaket" under planperioden 2010-2021. Genomförandet av ett fjällpaket är av avgörande betydelse för att kunna möta de ovan beskrivna dynamiska effekterna inom turistnäringen. Detta stråktänkande för E16 är väl samordnat internationellt med den norska delen av E16, där planeringen innebär att hela stråket från Oslo ända fram till Kongsvinger skall färdigställas som 4-fältsväg redan 2015! Fjällpaketets genomförande längs E16 bör därför samordnas i tid med den norska utbyggnaden.

Regionförbundet Uppsala län framhåller att överläggningar för närvarande förs med Banverket och Knivsta kommun om en medfinansiering av ombyggnaden av plankorsningen i Knivsta i länstransportplanen. En sådan medfinansiering förutsätter att medel till ombyggnaden också reserveras i den Nationella planens pott för trimningsåtgärder och att planen kompletteras med detta.

Sydöstra Skånes kommuner anser att de lokala planerna viktas inte mot de nationella planerna. Den ekonomiska ramen för den regionala planen för Skåne är allt för låg och behöver höjas väsentligt.

Landsting

Jämtlands läns landsting framhåller att E4, kustjärnvägen, Stambanan, E45 och Inlandsbanan binder samman de fyra nordligaste länen från norr till söder. E10, E12, E14 och tvärbanorna fungerar som viktiga länkar mellan norska kusten, fjällområdet och den svenska kusten. Redovisade och rimligen kända sakförhållanden har inte vägts in för Jämtlands län i arbetet med nu framtaget förslag till nationell åtgärdsplan för perioden 2010-2021.

Norrbottnens läns landsting anser att det i förslaget till nationell plan refereras till den regionala systemanalysen för de fyra nordligaste länen, vilken antogs i bred enighet av representanter för samtliga organ som företräder det regionala utvecklingsperspektivet i länen, men trots det uteblir till stor del de mycket välmotiverade satsningarna i vår del av Sverige.

Landstinget i Jönköpings län menar att planen bygger på regionala systemanalyser. Hänsyn har tagits till regionala perspektiv och regeringens regionala tillväxtpolitik.

Stockholms läns landsting anser att det är även av största vikt att den nationella planen samt dess finansiering fullföljs som planerat. Om den nationella planen förändras, antingen finansiellt eller objektmässigt, kan det få stor påverkan på Länsplanen för Stockholms län.

Västra Götalandsregionen är beredda att medverka till lösningar som möjliggör en tidigareläggning av nämnda utbyggnader.

Kommuner

Strömstads kommun anser att planen inte har tagit upp problematiken med den ökande trafiken av alla slag från Norge till och genom norra Bohuslän in i Västra Götalands län och mot Europa.

Storfors kommun och *Filipstads kommun* anser inte [att tillräcklig hänsyn tagits] utifrån föreliggande planförslag. Vi saknar den av länet högst prioriterade objektet i den regionala systemanalysen, Resecenter i Karlstad. Dessutom finns ingenting av vad vi kan utläsa som pekar på att planupprättaren tagit någon som helst notis om den regionala systemanalysen för Värmland och de där utpekade stråken och utifrån detta prioriterat några åtgärder.

Sollefteå kommun menar att infrastruktur är en investering i framtiden. Kommunen vill se en planering som både ser till att finna lösningar för problem i storstadsområden samt ge vår del av södra Norrland möjligheter till tillväxt. En förutsättning för tillväxt i hela landet är samverkan mellan storstadsområden, tätorter och landsbygd i ett arbete för en hållbar utveckling både ekonomiskt, socialt och ekologiskt. Goda förbindelser med angränsande orter är en överlevnadsfråga för Sollefteås befolkning och näringsliv. Triangelspår vid Nyland, järnväg Nyland-Långele. Kommunen ser en stor risk att vägnätet ytterligare försämras för näringsliv och medborgare och försämringen är än mer olycklig då den sammanfaller med en kraftfull investering i en ny arell näring, vindbruk, samt en miljardinvestering i dammförbättringar i regionens västra delar. En stor del av Statkraft SCA Vind AB:s vindkraftsatsning på ca 20 miljarder berör vår kommun. Infrastrukturen till de planerade vindkraftsparkerna utgör i dagsläget ett hot mot etableringen.

Olofströms kommun påpekar att i Skåne, Kronoberg och Blekinge län har samtliga landshövdingar, regionstyrelseordförandena samt kommunstyrelseordförandena i de berörda kommunerna gemensamt krävt: Bygg ut Sydostlänken nu! ... Det råder således enighet mellan de berörda regionerna, kommunerna och näringslivet om behovet av att detta framtidsprojekt förverkligas inom rimlig tid...Förstudien ger kraftigt stöd för att gå vidare i processen mot en utbyggd Sydostlänk.

Nynäshamns kommun anser att det ur samhällsekonomisk synpunkt måste vara klokare att samtidigt som järnvägen byggs i anslutning till Kalvö trafikplats också bygga ut trafikplatsen. Kommunen föreslår därför att det i den Nationella planen avsätts medel för byggandet av sträckan Älviken- Kalvö trafikplats (inklusive trafikplatsen).

Mölnåls stad menar att i målbilden för K2020 är Mölnåls Centrum en av de strategiska knutpunkterna och porten söderifrån till Göteborgs-regionens framtida järnvägs- och kollektivtrafik .

Lidingö stad har under 2008 genomfört en omfattande trafikutredning som redovisar nuvarande problem och förslag till alternativa utbyggnader av en väg mellan Skärsåtra och Högberga. Om det kommer till utförande bedöms kostnaderna uppgå till mellan 250 och 500 miljoner kronor. Statsbidrag till en sådan omfattande investering bör enligt stadens uppfattning kunna utges.

Västerås stad anser att länsplanerna måste samspela med den nationella planen. Anser att trovärdigheten i planeringssystemet riskerar att gå förlorad om trafikanter och transportörer uppfattar diskrepanser i t.ex. standard mellan vägavsnitt som helt ologiska, relaterade till vägnas trafikuppgifter eller status i vägnummerserien. Länsplaners prioriteringar

bör ha dessa utgångspunkter och utgå från analyser av arbetsmarknadernas framtida funktioner.

Gislaveds kommun anser att det är viktigt att trafikverken ser till att de regionala planerna samverkar väl med varandra och med den nationella planen. I framtiden bör också det kommande gemensamma trafikverket ta ansvar för att uppmärksamma gränskommunernas specifika situation och de problem som kan uppstå för arbetsmarknadsregioner som sträcker sig över olika län.

Karlskrona kommun pekar på att Nättraby – Björketorp mellan Karlskrona och Ronneby har placerats på plats 33 av 52 i utökad planeringsram med 15 %. ... De vidtagna förbättringarna för ökad säkerhet har sänkt NNK men är med två tiondels skillnad lika med sträckan Lösen – Jämjö. Den regionala bedömningen, med grund i den samlade regionala samhällsnyttan, som inte låter sig räknas fram genom en nyttonuvärdeskvot, är att de två objekten bör skifta plats i trafikverkens prioriteringslistor.

Upplands-Bro kommun påpekar att i förslaget till länsplan för Stockholms län ser det ut som om en ny trafikplats vid Kockbacka ska finnas med i den nationella planen och undrar hur detta ska tolkas.

Hedemora kommun menar att Dalarnas vägnät har, som framkommit i den regionala systemanalysen, betydande brister som måste åtgärdas för att uttalade funktionskrav skall kunna garanteras.

Östersunds kommun menar att den regionala analysen utmynnar i en prioriteringslista för investeringsåtgärder där man konstaterar att de mest angelägna investeringsåtgärdena utgörs av: Bottniska korridoren, Mittbanan, Malmbanan, E4 Sundsvall, E14, E45, E4 och E12 Umeå, (åtgärder för) tjälsäkring, bärighet, intermodala kopplingar, flygplatskapacitet, Tvärbanor och Inlandsbanan, E4 Örnsköldsvik, E4 Härnösand, E4 Skellefteå, E10. Det förefaller därför mycket märkligt ... att förslaget till nationell plan endast innehåller två egentliga investeringar i Jämtlands län 2010-2021, trots att länet har två genomgående europavägar E14 och E45, samt Inlandsbanan och Mittbanan. ... I den regionala systemanalysen trycktes på att åtgärda flaskhalsar längs de prioriterade stråken, en sådan flaskhals är bland annat delsträckan Lockne-Pilgrimstad efter E14. Beträffande denna angelägna ombyggnad omfördelades de medel som fanns avsatta till denna i förra planeringsperioden till förmån för motorvägsbygget mellan Göteborg och Trollhättan.

Malmö stad menar att det regionala territoriella perspektivet, framförallt för storstadsområdena, saknas i bakgrundsbeskrivningarna och behovsbilderna. Det har funnits en intention att lokala och regionala aktörer ska bli mer delaktiga men man ser inte mycket resultat av detta i plan-

förslaget.... Kollektivtrafiken är en central del av strategierna för Skånes utveckling och Skåne har en offensiv inriktning för att utveckla tågtrafiken, vilket Skånetrafikens ”Tågstrategi 2037” ger uttryck för. Det nuvarande förslaget omöjliggör denna inriktning.

Oskarshamns kommun bedömer att de totala resurserna i den Nationella transportplanen är för små för att uppfylla de nationella målen med transportpolitiken, särskilt i Kalmar län som redan har en eftersatt infrastruktur. Även om volymen till Kalmar län ökat, anser vi att tilldelade resurser inte leder till att vi når målen i det regionala utvecklingsprogrammet (RUPEN IV).

Trelleborgs kommun finner avseende förslaget till nationell plan att när det gäller prioriteringar så är dessa inte är godtagbara, när det gäller de två för Trelleborg så viktiga infrastruktursatsningarna avseende utbyggnad av Trelleborgsbanan för pågatåg samt av Ringledden runt staden.

Haparanda kommun påpekar att i den regionala systemanalysen för Norrbotten har Norrbottenbanan lyfts fram som det enskilt viktigaste objektet och som viktigaste mål har regionen angivit ”Gränsöverskridande samarbete”, båda bör prioriteras och lyftas. Nästa regionala systemanalys bör göras med hänsyn till de verkliga regionerna och för Norrbottens del göras i samarbete även med Norge och Finland.

Även *Luleå kommun* och *Kiruna kommun* påpekar att i den regionala systemanalysen för Norrbotten har Norrbottenbanan lyfts fram som det enskilt viktigaste objektet för övre Norrland. Man anser att det är viktigt för näringslivet i hela landet och för den regionala utvecklingen att Norrbottenbanan snarast kan börja byggas.

Avesta Kommun menar att stråk- och systemtänkande har varit ett genomgående budskap. Det är dock svårt att finna att detta synsätt fått genomslag i processen. Återgång till den ”traditionella” objektifierade åtgärdsplaneringen, där den samhällsekonomiska lönsamheten uppenbarligen fokuserats på enskilda objekt istället för att bättre lyfta fram lönsamheten utifrån ett stråk- och systemtänkande, känns påtalig. Dalabanan och riksväg 70 kan tas som exempel på detta.

Kristinehamns kommun menar att eftersom det högst prioriterade objektet inom Värmlands län, Resecentrum Karlstad, saknas liksom övriga nationella medfinansieringar tycker kommunen att man i stort sett inte tagit någon som helst notis om länsplanen och dess systemanalys. Detsamma gäller även de inom länet prioriterade stråk och åtgärder.

Svalövs kommun anser att det mot bakgrund av den omfattande analys som gjorts och det gedigna underlagsmaterialet borde det vara lätt att ställa sig bakom planens beskrivande del och de avvägningar som gjorts.

Det är emellertid nödvändigt att väga de prioriteringar som gjorts mot de analyser som Region Skåne för fram i sin regionala plan. Det blir då uppenbart att behoven i Skåne inte på långt när återspeglas i Trafikverkens plan.

Bergs kommun säger nej, under sammanfattning av den s.k. Fyrlänsplanen sid 159, nämns inget om inlandet. Ett ytterligare problem är att den regionala systemanalysen för de fyra nordligaste länen (som bl.a. bygger på långtidsutredningen) ger en felaktig bild av utvecklingen i Jämtlands län. Under punkt 2.2.2 på sid 24, förutsätts Jämtlands läns befolkning inte att förändras men däremot att sysselsättningen minskar med 7,5% fram till år 2020. Långtidsutredningen är från 2003/04 och utveckling har skett sedan dess. Antalet förvärvsarbeten har ökat med 3% i Jämtlands län. I kommuner med fjällturism (Åre, Berg, Härjedalen) är ökningen av förvärvsarbeten under samma period 6,8%. Befolkningen i länet har minskat med endast 0,3% under samma period (2004-2007). Planens slutsatser i detta stycke stämmer alltså inte. Åtgärder på europavägar ska belasta det nationella väganslaget. I vissa fall kan en samordning av objekt förstärka ett större område, t.ex. turistvägarna till fjällvärlden.

Flens kommun anser att objektet "Ombyggnad av Flens bangård" har hanterats på felaktiga grunder i trafikverkens förslag till nationell plan.

Gnosjö kommun vill poängtera vikten av att trafikverken ser till att de regionala planerna samverkar väl med varandra och med den nationella planen. I framtiden bör också det kommande gemensamma trafikverket ta ansvar för att uppmärksamma de specifika problem som uppstår i arbetsmarknadsregioner som sträcker sig över flera län.

Umeå kommun anser att ett stort arbete har lagts i de regionala systemanalyserna med inventeringar och beskrivningar av åtgärdsbehov. Den nationella planen ger ingen tydlig återkoppling till det arbetet. Planen ger inte heller besked om hur medel fördelade i potter kommer att användas. Det gör att det är mycket svårt att härleda olika åtgärders fördelning på länsnivå.

Kungsörs kommun pekar på att många vägprojekt är länsöverskridande, men trots detta tycks samordningen mellan de olika avsnitten brista högst väsentligt. Ett exempel på bristande samordning mellan olika planeringssystem är "Räta Linjen", väg 56.

Jönköpings kommun vill framhålla att kommunen gärna samverkar med trafikverken och andra aktörer i ett tidigt skede för att skapa så effektiva lösningar som möjligt.

Storfors kommun och *Filipstads kommun* ställer samma fråga och dessutom undrar vi hur planförfattarna skall ta lämplig hänsyn till det

nyss presenterade förslaget till nya hastighetsgränser för landet där förslaget i stora delar motarbetar de som ställts upp i förslaget till Nationell plan. En lika viktig fråga som dock planförfattarna inte befattat sig med är hur kan prioriteringarna i Nationell plan samspela och stödja länsplanerna och den nödvändiga utvecklingen ute i regionerna och länen?

Sollefteå kommun ser naturligtvis den regionala planen som en fördjupad del av den nationella planen med fokus på regionens bästa. Åtgärderna i den regionala planen har samordnats med den nationella planen. Relationen mellan den nationella planen och de regionala planerna kan dock tydliggöras i planförslaget.

Nynäshamns kommun menar att Länsplanens förslag innebär att godstrafiken på spår från Norvik i bästa fall skulle nå sin fulla kapacitet tidigast ett decennium efter själva färdigställandet av hamnen vilket inte är acceptabelt. Det är därför av största vikt att medel avsätts i den Nationella planen för utbyggnad av dubbelspår på hela sträckan så snart som möjligt.

Leksands kommun menar att genom att försöka väva ihop transportsystemet genom ett transportslagsövergripande synsätt, och genom att se systemet över större regioner borgar för att bra helhetstänkande på transportinfrastrukturen. Det senare är positivt i så måtto att transporter inte slutar vid en länsgräns.

Upplands-Bro kommun anser att redovisningen dock inte är fullständig eftersom Länsplanen fortfarande redovisas för sig. Analysen av den samlade åtgärdsplaneringen försvåras också av att länsplanen för Stockholms län och den nationella planen inte har remitterats samtidigt.

Västerviks kommun genomför för närvarande en förstudie av ytterligare en infart till Västerviks tätort, den s k södra infarten. Södra infarten kommer, om den byggs, att ansluta till den nationella stamvägen E 22 söder om befintlig infart. Det är i det sammanhanget viktigt att Vägverket tar hänsyn till det planeringsarbetet så att tillräckliga medel finns avsatta i Vägverkets budget för att finansiera den nya trafikplats som krävs vid E 22. En trafikplats kostar sannolikt mindre än 50 M kr men frågan bör ändå noteras.

Malmö stad anser att det finns fortfarande behov av att klargöra förutsättningarna för godstrafiken i Skåne. Utredningarna kring godstrafiken i höghastighetsutredningen och i den nationella planen är otillräckliga. I IBU Öresund-projektet (Infrastruktur och byutveckling i Öresundsregionen) jobbar vi för gods via en höghastighets (HH)-förbindelse på nya förbindelser på Själland. Så länge en HH-förbindelse

inte finns kvarstår dock behovet av ett yttre godsspår utanför tätorterna i sydvästra Skåne.

Oskarshamns kommun menar att satsningarna på järnvägarna är för små nationellt och obefintliga i Kalmar län, vilket riskerar att ytterligare försämra möjligheterna till såväl gods- som persontransporter på järnväg. För Oskarshamns del är järnvägsförbindelsen med Nässjö (Bockabanan), och därmed anslutningen till södra stambanan, av särskilt stor vikt för hamnens utveckling.

Trelleborgs kommun finner avseende förslaget till nationell plan att när det gäller prioriteringar så är dessa inte är godtagbara, när det gäller de två för Trelleborg så viktiga infrastruktursatsningarna avseende utbyggnad av Trelleborgsbanan för pågatåg samt av Ringledden runt staden.

Haparanda kommun menar att länsplanen har för litet medel för att kunna åstadkomma önskad utveckling i regionen. Nästa länsplan bör göras med hänsyn till de verkliga regionerna och för Norrbottens del göras i samarbete även med Norge och Finland.

Kiruna kommuns och *Luleå kommuns* uppfattning är att länsplanen naturligtvis kompletterar den nationella planen så att största möjliga effektiviseringsvinster för transportsystemet uppnås.

Västerås stads utrymme för medfinansiering är in-tecknat med åtaganden för Citybanan, med åtgärderna för Mälarsjöfarten, i utestående fordringar av förskottering och förskotteringslöftet avseende E 18, samt medfinansiering av arbetsplan och trafikplats för E 18.

Kristinehamns kommun menar att eftersom det i framlagd plan är svårt att se något förslag till samspel, är det idag omöjligt att bedöma om prioriteringar i länsplanen överhuvudtaget har betydelse i nationellt hänseende.

Arboga kommun påpekar att utbyggnad av Mälardalsbanan med ytterligare två spår på sträckan Kallhäll - Tomteboda. Kallhäll - Barkaby är planerad att byggas under den första delen av investeringsperioden och återstående sträcka under den andra delen. Arboga kommun anser att det är angeläget att medel reserveras i Nationell plan så att byggandet av båda delsträckorna byggs under den första delen av investeringsperioden så att tidsskillnaden i färdigställandet av Citybanan och Tomteboda - Kallhäll minimeras.

Eda kommun menar att då utrymmet i den nationella planen för investeringar i väg och järnväg i Värmland inte kan möta de mest angelägna projekten för att nå de transportpolitiska målen skapar detta en bekymmersam situation då en stor del av länsplanens utrymme kan

komma att belastas genom medfinansiering av nödvändiga nationella projekt.

Krokoms kommun menar att järnvägsnätets standard är av avgörande betydelse för regionens utveckling. Det är angeläget med en tidplan även för åtgärderna (terminaltjänster) i Östersund och Duved. Inlandsbanan är en betydelsefull resurs för länet, inte minst för godstågtrafiken. Medel för bärigheten måste ges en hög prioritet.

Strömsunds kommun uttryckte i sitt yttrande den 23 juli 2008 ett visst missnöje över den regionala systemanalys som länsstyrelserna i de fyra nordligaste länen arbetade fram år 2008.

Timrå kommun menar att i den nationella planen saknas en tydlig koppling till den av länet prioriterade Bottniska korridoren. Speciellt järnvägens betydelse i den Bottniska korridoren är inte tillräckligt belyst. Den regionala systemanalysen för de fyra nordligaste länen påtalar tydligt behovet av en ny järnväg mellan Sundsvall och Härnösand. Banan utgör en del av Bottniabanestråket med Ådalsbanan. Kommunen anser att det är mycket angeläget att detta projekt kan inrymmas i planen och att en järnvägsutredning snarast kan påbörjas.

Tjörns kommun menar att prioriteringar i länsplanen kan samspela med förslaget genom bra infrastruktur till lands och till sjöss för Wallhamns hamns verksamhet.

Trafikhuvudmän

Skånetrafiken ser gärna ett ökat regionalt inflytande över medelsfördelningen mellan trafikslagen.

Länstrafiken Mälardalen AB anser att i planförslaget är redovisningen av regionernas beskrivningar över sina viktigaste funktioner och prioriteringar korta och bristfälliga. Det framgår inte heller hur de regionala systemanalyserna använts i planarbetet eller hur de påverkat innehållet i förslaget till Nationell plan.

SJ AB och *Branschföreningen Tågoperatörerna* menar att om förslaget inte revideras återstår på järnvägsområdet att åstadkomma s.k. smärre åtgärder inom ramen för anvisade potter för trimning, effektivisering, klimat och tillkommande behov. Medfinansiering står av ekonomiska skäl inte till buds för järnvägsföretagen. Flera angelägna objekt inom järnvägsområdet, som tagits med i de regionala analyserna återfinns inte i åtgärdsplanen.

Infrastrukturförvaltare

Umeå hamn AB påpekar att i förslag till länstransportplanen (LTP) finns medel reserverat för en del åtgärder på E12 och tvärbanan.

Göteborgs hamn AB (GHAB) anser att trafikverken funnit rätt modell när de underhand ger näringslivet möjlighet att påverka och komma med synpunkter på de åtgärder som slutligen ska föreslås i planen.

Inlandsbanan AB har under planprocessen upplevt att länsplanerna med sina snäva ekonomiska ramar ej kan tillfredställa behoven på de regionala järnvägarna samtidigt som den nationella planeringen endast blygsamt omfattar de läns- och regionövergripande kapillära järnvägssystemen.

Bransch- och intresseorganisationer

Näringslivets Transportråd säger nej, inte vad gäller betydelsen av investeringar i sammanhängande godsstråk och anslutningar till noder som uppmärksammats i flera regionala systemanalyser.

Kommunikationspolitiska rådet i Norrbotten anser att de tidigare direktiven att regionens behov ska styra föreligger inte då tillräcklig hänsyn i förslaget inte tagits till de regionala systemanalyserna.

Bergslagsdiagonalen menar att Bergslagsdiagonalen har fått ett tydligt genomslag i alla fyra regionförbundens systemanalyser .

Branschföreningen Tågoperatörerna och *SJ AB* menar att vissa angelägna objekt inom järnvägsområdet som tagits med i de regionala analyserna inte återfinns i åtgärdsplanen.

Dalabanans intressenter hänvisar till att *Region Dalarna* i sin regionala systemanalys markerat Dalabanans betydelse, då den prioriterats som den viktigaste infrastruktursatsningen i regionen. I Mora ansluter Inlandsbanan. Längs Inlandsbanan pågår ett antal intressanta utvecklingsprojekt som kan tillföra Dalabanan stora godsvolymer. I det förslag till nationell plana som Trafikverken nu presenterat finns dock inga medel avsatta för investeringar i Dalabanan i den nationella planens investeringsdel.

Gröna Bilister är mycket positiva till att bullerfrågan fått en så pass framträdande roll i förslaget, vilket starkt kontrasterar mot bl.a. den nyligen remitterade länsplanen för Stockholms infrastruktur till 2021. Som komplement till vad som föreslås, skulle vi vilja se en mer glidande skala gällande bulleråtgärder, som idag antingen bekostas helt av offentligheten eller inte alls. I lägen där bullernivåerna inte är över riktvärdena, men ändå klart störande, bör en delfinansiering av bulleråtgärder kunna erbjudas. Vidare vill vi stärka verksamhetsutövarens

ansvar för bulleråtgärderna och bedömer att en stor del av den bullersatsning som staten nu avser genomföra, egentligen bör bekostas av de transportslag som åstadkommer bullret. När källan är diffus, såsom med personbilstrafiken, kan alla bilar åläggas en viss bullersaneringsavgift på bränslepriset. Detta bör regeringen uppdra att utredas.

Partnerskapet Bergslagsbanan anser de regionala systemanalyserna, till exempel genom sammanställning till nationell systemanalys, inte fått erforderligt genomslag i den nationella planeringen.

Partnerskap E16 Gävle-Oslo anser att när det gäller vägarna inom Dalarna och Gävleborg är det viktigt att prioritera utifrån de regionala systemanalyserna, som tydligt framhåller stråktänkandet - där östvästliga blivande E16 har en framträdande roll - och dessutom lägger ett förstärkt fokus på turismutvecklingen och dess behov av förbättrad infrastruktur till de växande turistmålen.

Intresseföreningen Bergslaget anser att i de regionala systemanalyserna som skall ligga till grund för den nationella planen är dessa behov och brister mycket väl beskrivna. Regionerna har också pekat på lämpliga lösningar som tyvärr ligger utanför den föreslagna ekonomiska ramen.

E22 AB anser att det är anmärkningsvärt att planförslaget inte fastlägger att E22 skall tillhöra det nationella strategiska vägnätet för gods-transporter, något som går stick i stäv både mot regeringens syn på sydöstra Sveriges roll för godstransporter (infrastrukturpropositionen 2008/09:35) och uppfattningen hos de berörda Vägverksregionerna.

Föreningen Bilfria Leder menar att eftersom merparten av behovet av ny cykelinfrastruktur berör länsvägar och kommunala vägar och gator snarare än det nationella vägnätet bör insatsen för cyklismen i nationell plan ses i ett vidare perspektiv, alltså tillsammans med summan av satsningar i regional plan. Därvid är det enligt vår bedömning viktigare att regeringen korrigerar de minst ambitiösa länstransportplanerna än att taket för investeringar i cykelinfrastruktur höjs i den nationella planen.

Handelskammare

Västsvenska Industri- och Handelskammaren anser att resultatet av systemanalysen som pekar ut de tunga godsstråken är bra.

Handelskammaren Mittsverige menar att planerna tas fram samtidigt och avser samma planperiod och kräver en stor grad av samverkan. Detta har inte kunnat genomföras på ett bra sätt då nationella planen inte har namnspecificerat sina åtgärder på projekt under 50 miljoner. *Handelskammaren Mittsverige* och *Mellansvenska handelskammaren* säger nej, inte vad gäller betydelsen av investeringar i sammanhängande stråk. Transportsystemet måste ses ur ett nationellt helhetsperspektiv. Det är

mycket viktigt att stråken håller enhetlig standard, samt att alla objekt måste fullföljas enligt plan och att man inte lockas göra kompromisser, som blir sämre och mycket dyrare på sikt. Trafikverkens förslag till nationell plan innebär, att när medel avsatts för pågående projekt, att endast en mindre del återstår till för nödvändiga nyinvesteringar.

Stockholms handelskammare påpekar att Stockholmsregionen väntas växa dubbelt så snabbt de närmaste 20 åren som det senaste halvsekle. Det är därför nödvändigt att bygga ut en kollektivtrafik som är kapacitetsstark och snabb för att kunna attrahera bilister. Många av de objekt som ligger i länsplanerna för Stockholm och Uppsala fyller stora nationellt viktiga trafikuppgifter. Dit hör t ex väg 288 mellan Uppsala och Östhammar, rv 55 söder om Enköping, som fyller funktionen som en yttre förbifart Stockholm, och Huvudstaleden i Solna.

Övriga företag

Volvo Personvagnar AB anser att med undantag för behov av och förslag till nya älvförbindelser och utbyggd hamnbana i Göteborg, utbyggnad av E20 och väg 49, har hänsyn tagits till både regionala och nationella analyser och behov. Prioriteringar som gjorts är sannolikt riktiga inom den begränsade anslagsramen. Underhåll och trimningsåtgärder prioriteras och upptar en stor andel av anslagen, vilket medför att nyinvesteringar kan påbörjas först under planperiodens senare år.

Falun Borlänge-regionen AB anser att de regionala systemanalyserna har inte fått tillräckligt genomslag i den nationella åtgärdsplaneringen bland annat utifrån avsaknaden av en reellt sammanvägd nationell systemanalys, varför förslaget inte stödjer ett trafikslagsövergripande synsätt i den utsträckning som kan förväntas. Genomförandet av planen måste inriktas mot åtgärder för sammanhängande stråk och noder i transportsystemet. Dalarna har i den regionala systemanalysen lyft fram det framtida E 16-stråket på vägsidan och Dalabanan på järnvägssidan som två av de absolut viktigaste stråken, bland annat utifrån en trafikslagsövergripande gemensam bild för en framtida hållbar trafikförsörjning till turistdestinationerna i Dalafjällen och Siljansområdet. Båda stråken är likaledes av stor betydelse för vår världsledande basindustri såväl ur gods- som persontrafiksynpunkt (regionförstoring, regional utveckling, en utvecklad arbetspendling för en utökad arbetsmarknad). Idag utgör turisttrafiken på järnväg endast en procent, varför potentialen således är stor för en utökad turisttrafik på järnväg.

Utländska remissinstanser

Universitet och högskolor

SLU Uppsala anser att transportplanen tagits fram på ett sätt som försvårat integrering av miljöaspekter genom att investeringar i transportplanen synes ha utgått ifrån regionalt inventerade behov som prioriterats på ekonomiska och politiska grunder

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*)

Myndigheter

Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) har noterat att man inom ramen för ett samhällsekonomiskt synsätt kan nyttja medfinansieringen mer offensivt. Huruvida detta kan realiseras undandrar sig VTIs bedömning. Vi kan också konstatera att man inte beaktat ökad finansiering via t.ex. kilometerskatter eller andra marginalkostnadsbaserade avgifter.

Rikstrafiken välkomnar att trafikverken ska pröva möjligheten till medfinansiering.

Tillväxtverket anser att det kan vara kontraproduktivt utifrån ett klimatperspektiv att höja banavgifterna, vilket föreslås i planen. Tillväxtverket är således kritiskt till detta men kan utifrån en önskan om att utnyttja det befintliga systemet så effektivt som möjligt se fördelarna med att höja banavgifterna. Av den anledningen anser Tillväxtverket att en bredare konsekvensanalys av förslaget bör genomföras.

SIKA anser att när det gäller noder står det att det är viktigt med medfinansiering från näringslivet – ett sätt att visa intresse. För kombi-terminaler sägs det att det är rimligt med ett större statligt engagemang. I vissa fall saknas emellertid en diskussion om statens roll i stort. Är det meningen att statlig finansiering framförallt ska utnyttjas där det finns någon form av marknadsmisslyckande, d v s där den privata sektorn inte klarar att möta ett samhällsekonomiskt behov?

Länsstyrelser

Länsstyrelsen i Stockholms län påpekar att de skulle också kunna bidra till en skyndsammare utbyggnad av Mäljarbanan och kommer därför att omprioritera och reservera hela sitt utökade utrymme, 1 963 mkr, i regionplanens plannivå +25% till en samfinansiering av åtgärderna på Mäljarbanan.

Länsstyrelsen i Värmlands län anser att Region Värmland har en tydlig ambition i sin länsplan för medfinansiering av flera nationella projekt. Ett sätt att öka dessa möjligheter är att nivån på det regionala anslaget höjs med 25 %.

Länsstyrelsen i Blekinge län anser att när det gäller länsplanen ser länsstyrelsen inga sådana möjligheter. Däremot bör ytterligare ansträngningar göras för att få ett ekonomiskt engagemang även från näringslivets sida i Sydostlänksprojektet.

Länsstyrelsen i Kalmar län menar att förutsättningarna för detta torde vara mycket olika i landet. I Kalmar län kan vi inte se att kommuner och näringsliv är så ekonomiskt starka att de i ökad utsträckning kan finansiera åtgärder på det statliga nätet. En princip måste vara att staten finansierar åtgärder på det statliga nätet. Ett sätt att frigöra statliga medel till svagare regioner är att finansiera åtgärder i storstadsregionerna genom OPS-lösningar och annan medfinansiering. I storstadsregionerna med fler finansiellt starka aktörer bör incitamenten till denna finansieringsmodell vara större än i övriga landet. På så sätt kan alltså en större andel statliga pengar användas i övriga delar av landet. Medfinansiering från kommuner och företag är en modell. Detta får dock inte medföra att regioner med fler och större företag och kommuner kan "köpa sig före" svagare regioner vad gäller infrastrukturinvesteringar av nationell betydelse. Om så blir fallet måste det vara statens uppgift och ansvar att utjämna denna skillnad genom att svagare regioner får en proportionellt större del av statliga pengar så att en infrastruktur med nationellt transportslagsövergripande ambitioner blir trovärdig.

Vidare bör Sverige vara mer offensivt i ansökan av EUs infrastrukturella fondmedel då det gäller stora projekt och projekt som kan gynna utvecklingen i svagare regioner. EU-finansiering av projekt medför dock att frågor rörande den fysiska planeringsprocessen (Väglagen, Lagen om byggande av järnväg och annan till denna process länkad lagstiftning) måste diskuteras ytterligare. EU:s krav på tid- och projektredovisningar innebär särskilda synkroniserings- och prioriteringsutmaningar som inte är förutsatta i det svenska regelverket för planering.

Förutsättningarna för att söka och driva EU-finansierade projekt är mycket bättre i regioner som Västra Götaland och Skåne där hela regionen endast är ett län och en region. I Småland/Blekinge-regionen

eller strukturfondsregionen Småland och Öarna där Gotland ingår ska fyra länsstyrelser och fyra regionförbund (ibland flera) samordna sina satsningar vilket kräver mycket mer administrativt koordinationsarbete än i Västra Götaland och Skåne. Genom att Västra Götaland och Skåne dessutom är särskilt gynnade genom koncentrationer av många större företag, stor folkmängd och utvecklad infrastruktur framstår utvecklingsmöjligheterna i Östra Götaland/Smålandsregionen som i särskilt behov av statliga satsningar för att nå en jämförbar konkurrensnivå åtminstone vad gäller infrastruktur, menar länsstyrelsen.

Länsstyrelsen i Västra Götalands län pekar på att när det gäller underhållet av järnvägsnätet anges i planen att detta till stor del ska bekostas genom höjda banavgifter, dvs en slags brukaravgift. Detta kan vara motiverat, men för att inte järnvägstransporter ska missgynnas, menar Länsstyrelsen att underhållskostnader på vägnätet på motsvarande sätt borde belasta dem som använder vägnätet. Om höjda banavgifter leder till att tex godstransporter flyttas över från järnväg till väg, kan detta innebära en samhällsekonomisk kostnad som är större än intäkten av banavgifterna. Underhållet måste därför ses i ett trafikslagsövergripande perspektiv, och inte planeras för varje sektor för sig.

Länsstyrelsen i Dalarnas län menar att samfinansiering och medfinansiering kommer sannolikt att krävas för att skapa utrymme för att genomföra åtgärder. Formerna för dessa avsiktsförklaringar är viktiga att klargöra och att de inte innebär att prioriteringsgrunderna förbises.

Länsstyrelsen i Gävleborgs län anser att den befintliga farleden är en trång sektion i hamnens godsflöde. Den bromsar hamnens utveckling. Farleden har numera för liten kapacitet och måste göras djupare och bredare om sjösäkerheten skall kunna hållas på godkänd nivå. Sjöfartsverket har utrett frågan och åtgärden har högsta prioritet i planen. Länsstyrelsen anser därför att åtgärden Farled till Gävle hamn måste finnas med i samtliga åtgärdsnivåer och inte bara i nivåerna +15 % och nivå 0 och under inga omständigheter utföras senare än angivet åren 2016-2018. Sjöfartsverket är finansierare och Gävle kommun är medfinansierare.

Länsstyrelsen i Skåne län har inga synpunkter rörande samfinansiering, men vill erinra om att detta historiskt har skett i mycket hög grad i Skåne jämfört med övriga delar av Sverige. Också i de nu aktuella förslagen till transportplaner är graden medfinansiering hög för Skåne län. Länsstyrelsen vill även påpeka att möjligheterna till OPS-lösningar (Offentlig Privat Samverkan) bör prövas för särskilt lämpade projekt.

Länsstyrelsen i Västmanlands län erinrar om att Mälarhamnar AB med verksamhet i Västerås och Köping tillsammans med övriga hamnar i Mälaren är beroende av att det sker en utbyggnad av sluss och kanal i Södertälje tillsammans med åtgärder i Mälarfarleden för att möjliggöra

ett ökat tonnage på Mälaren (se bilaga 1). Denna angelägna åtgärd ryms endast inom ramen för alternativet + 15% i förslaget till nationell plan. I avsiktsförklaringar från juni månad har aviserats med-/samfinansiering för sammanlagt 390 mkr. Därefter har tillkommit ytterligare medel i form av bidrag och räntefria lån.

Länsstyrelsen i Norrbottens län pekar på att det i nu gällande plan ingår en första etapp av Norrbotniabanan, Piteå - Skellefteå. Enligt vår mening måste detta fullföljas via finansiering i den kommande planen med möjligt EU-stöd. För att markera dess betydelse har vi i länstransportplanen avsatt 20 miljoner kronor för att säkerställa Norrbotniabane-standard på ett kommande industrispår till Dåva företagspark, norr om Umeå centralort. I Västerbottens länstransportplan avsätts ytterligare 80 miljoner kronor för ändamålet. Som en följd av Vägverkets hastighetsöversyn kommer ett omfattande antal hastighets- och sidoområdesåtgärder behöva genomföras. Detta för att i möjligaste mån upprätthålla nuvarande hastighet. Med nu kända budgetramar för länet är det nödvändigt att skapa andra finansieringsformer för dessa typer av åtgärder.

Länsstyrelsen i Norrbottens län och Regionförbundet Västerbotten vill tillsammans använda medel ur länstransportplanerna på Dåva spåret norr om Umeå och bygger detta som en del av Norrbotniabanan. Länsstyrelsen vill betona att när regeringen fattat slutgiltigt ställningstagande om vilka planeringsmedel som ställs till förfogande för länen och trafikverken måste dessa uppfyllas via årliga beslut i Riksdagen. Detta har inte fungerat tidigare, Länsstyrelsens erfarenhet är att det är stor skillnad mellan beslutade plannivåer och det faktiska utfallet. Detta gör att det blir svårt att följa beslutade planer vilket ställer till med problem vid till exempel medfinansiering av externa aktörer.

Länsstyrelsen i Gotlands län säger nej, tilldelade ramar till länsanslaget i förhållande till den nationella nivån är redan för små. Detta gäller speciellt för att kunna genomföra nödvändiga åtgärder i samband med hastighetsöversynen för att behålla standard på länsvägarna.

Länsstyrelsen i Jämtlands län menar att det finns i länsplanen en långtgående samfinansiering mellan Nationella planen och Länsplanen. Dessa samfinansieringslösningar är resultatet av djupgående dialoger med kommuner och andra aktörer i länet. Länsstyrelsen ser i dagsläget inga ytterligare möjligheter till samfinansiering eller medfinansiering än de som nu har redovisats.

Länsstyrelsen i Jönköpings län anser att finansieringen av framtida höghastighetsbanor (Götalandsbanan och Europabanan) måste ske separat från de investeringar som är avsatta i den nationella planen för att inte äventyra behövligt underhåll inom befintliga järnvägsnät.

Regionförbund

Regionförbundet Kalmar menar att förutsättningarna för [medfinansiering] torde vara mycket olika i landet. I Kalmar län kan man inte se att kommuner och näringsliv är så ekonomiskt starka att de i ökad utsträckning kan finansiera åtgärder på det statliga nätet. I de remissvar man fått in från länets kommuner menar flera att små kommuner missgynnas av medfinansieringssystemet. Principen måste vara att staten finansierar åtgärder på det statliga nätet. I storstadsregionerna med fler finansiellt starka aktörer bör incitamenten till samfinansiering och medfinansiering vara större än i övriga landet. Det skulle kunna frigöra statliga pengar att användas i övriga delar av landet. Ett annat planeringsproblem är att budgetprocess och planeringsprocess inte hänger ihop - vi vet således inte idag oktober 2009 hur mycket pengar vi har år 2010! Och därmed inte om och vilka arbeten vi kan påbörja.

Region Blekinge skulle vilja vända på frågan: Finns det möjlighet till ökad finansiering från den nationella nivån för att öka ramen i Blekinges länsplan? I länsplanen finns ett prioriterat mötesspår på Blekinge kustbana till en kostnad av 62 mnkr. Skälet är att Region Blekinge bedömer att denna åtgärd är den mest lönsamma och effektiva och att objektet inte i någon står att finna i förslag till nationell plan, trots en extrem hög NNK och samhällsnytta. Konsekvensen vid oförändrad länsram (487 mnkr) innebär att andra prioriterade objekt i Blekinges länsplan får mindre anslag. Region Blekinge vill upplysa om att hamnarna investerat 510 mnkr de senaste 10 åren investeringar görs i kombi-terminal, godsbangård mm för 250 mnkr och dessa betraktar Region Blekinge som rejäl medfinansiering.

Region Blekinge säger vidare att betydande närtidssatsningar också finns inom ramen för inskickad Baltic-Link-ansökan till kommissionen, om att få delen Karlskrona-Gdynia klassad som en Motorways-of-the-Sea-förbindelse som knyter samman de polska TEN-T stråken med den nordiska triangeln. Annan medfinansiering för att skapa utrymme att genomföra ytterligare åtgärder kan ske i ett reviderat TEN-T och genom att utnyttja Marco Polo-programmet och Interreg-programmen.

Regionförbundet Sörmland säger att om man från den regionala planen ska vara med och medfinansiera mindre objekt i den nationella planen, dvs sådana 'smärreåtgärder' som hamnar i pottorna, hade man behövt få veta vilka objekt som kan tänkas hamna i dessa pottor. Den dialogen har man hitintills inte kunnat föra med t.ex. Banverket.

Regionförbundet Östsmå anser att de nuvarande genomfarterna bakbinder möjligheterna att utveckla centralorterna i de berörda kommunerna. Städerna delas bryskt upp (barriärer) med alltmer miljöstörningar och trafiksäkerhetsproblem som följd. Trafiken innebär i förlängningen ekonomiska uppoffringar genom att utvecklingsmöjligheterna hämmas. Nyttan av att få bort dessa begränsningar värderas lågt eller inte alls i den

beräkningsmodell som tillämpas för att beräkna samhällsnyttan (nnk). Modellen utgår i huvudsak från sk restidsvinster vilket medför att det är svårt att erhålla hög beräknad samhällsnytta för förbifarter. Regionförbundet anser att samhällsnyttan av de ovan nämnda förbifarterna i länet kraftigt undervärderas med beräkningsmetoden.

Region Skåne menar att man i förslag till regional infrastrukturplan har visat beredvillighet att samfinansiera nationella objekt. Det finns samtidigt stora behov av åtgärder inom de områden som ska täckas av den regionala planen. Överföring av medel till den nationella planen får därför stora konsekvenser för utvecklingen av regionala vägar, busstrafik, mindre trafiksäkerhetsåtgärder, cykelvägar mm. Även länets kommuner har visat intresse för möjlighet till medfinansiering genom de avsiktsförklaringar och avtal som undertecknats. Graden av medfinansiering är i Skåne mycket hög vid jämförelse med andra delar av landet, både historiskt och i de nu föreliggande planförslagen. Oklarheter om medfinansierings betydelse och om hållbarheten i de avsiktsförklaringar/avtal som träffats riskerar dock att hämma viljan till medfinansiering.

Region Dalarna hänvisar till att man i nuvarande förslag till länsplan, utifrån den regionala systemanalysens prioriteringar, har avsatt ca 280 miljoner kronor (ca 30 %) för åtgärder i den nationella planen (Dalabanan och Rv 71/E16). Det finns sannolikt, generellt sett, en vilja till samfinansiering från länsplaner, men även medfinansiering från berörda intressenter, av att genomföra ytterligare åtgärder i den nationella planen, om dessa verkligen stödjer länens gjorda prioriteringar.

Regionförbundet Uppsala län hänvisar till att under sommaren har ytterligare överenskommelser träffats om finansiering av en utbyggnad av Dalabanan för 810 miljoner kronor. Överenskommelsen förutsätter bla att 150 miljoner kronor finansieras via länsplanerna i Dalarnas, Västmanlands och Uppsala län under åren 2010-2012 och att 100 miljoner kronor av avsätts i den Nationella planen. Regionförbundet överväger nu hur en medfinansiering från Uppsala län kan läggas in i länsplanen och utgår från att den Nationella planen kompletteras i enlighet med överenskommelsen.

Sydöstra Skånes kommuner vill understryka att grundprincipen måste vara att staten har huvudansvaret för att finansiera statlig infrastruktur. Kommunerna finansierar redan infrastruktur i anslutning till väg- och järnvägsutbyggnader, t ex cirkulationer, gång/cykel-vägar, planskilda korsningspunkter, omläggning av kommunala vägar, stationer, plattformar m m. Dessa investeringar bör vägas in i finansiell samverkan vid statliga investeringar.

Arlandaregionens principiella uppfattning i detta sammanhang är att den kostnadsfördelningsmodell och det finansieringsansvar som i dag råder

för investeringar i infrastruktur som staten har ansvar för, även fortsättningsvis ska gälla. Möjligheten till olika former av medfinansiering och förskottering får inte tas som intäkt till en förskjutning av detta ansvar till kommunerna. ... Eventuell medfinansiering bör endast röra infrastrukturobjekt vilka ger kommunerna möjlighet att erhålla exploateringsintäkter som kan täcka medfinansieringen.

Småkom menar att för de ekonomiskt sett mindre gynnade landsbygds-kommunerna som dessutom har landets sämsta vägnät blir dessa (medfinansierings-) lösningar en stor belastning. SmåKom vill därför återgå till den formellt överenskomna finansieringsprincipen där kommunerna inte subventionerar statliga kostnadsåtaganden. Detta är en av de punkter där landsbygds-kommunernas kritik har ökat under senare år.

Kommunförbundet Stockholms län (KSL) AB menar att hela Stockholm-Mälarenregionen bidrar till medfinansiering av Citybanan och den därtill kopplade utbyggnaden av Mälärbansans fyrspår på sträckan Tomtebodakallhäll. I förslag till nationell plan har knappt 40 % av den beräknade kostnaden reserverats för genomförande av denna utbyggnad.

Kommunförbundet Norrbotten kräver att regeringen tar en aktiv roll avseende nya stora satsningar inom näringslivet vilket nu planeras inom gruv- och mineralindustrin i Tornedalen.

Skåne Nordväst menar att en brist är att alternativa finansieringsmodeller diskuteras i mycket liten utsträckning i planförslagen. T ex bör olika modeller för offentlig-privat finansieringssamverkan snarast utredas för större viktiga investeringsobjekt.

Landsting

Västra Götalandsregionen vill nämna att [man] tillsammans med berörda kommuner är beredda att medfinansiera/förskottera några etapper på E20 och att vissa medel avsätts i förslaget till regional infrastrukturplan för samfinansiering med väg- och järnvägsobjekt i nationell plan. Nämnas bör också att det i vårt förslag till regional plan finns vägobjekt med en föreslagen medfinansiering om drygt 0,6 miljarder kronor.

Norrbottens läns landsting anser att planens ramar måste också fyllas med årliga budgetmedel. Norrbottens läns landsting vill slutligen understryka betydelsen av att regeringens beslut om vilka planeringsmedel som ställs till respektive läns förfogande, måste uppfyllas via årliga beslut i Riksdagen. Så har inte skett under de senaste åren, utan diskrepansen mellan beslutade plannivåer och det faktiska utfallet har varit betydande. Detta är till stort men för förtroendet till planprocessen som helhet, men innebär också mycket stora problem för objekt som innehåller moment av medfinansiering i samarbete med kommuner eller andra projektägare.

Jämtlands läns landsting menar att regeringens möjligheter till medfinansiering av vissa objekt är i grunden en ojämlig hantering. Kommuner och landsting/regioner med möjligheter att medverka i medfinansiering kommer prioriteras högre än de som ej har möjlighet att göra detsamma.

Kommuner

Strängnäs kommun hänvisar till att under planeringsperioden återkommer Strängnäs kommun med ansökan från de generella anslagen om bidrag till dessa investeringar.

Storfors kommun anser att i tider av ekonomisk nedgång där de offentliga myndigheterna är hårt ansträngda med att bibehålla välfärdens kärna finns mycket litet utrymme för medfinansiering av statliga åtaganden. Ett system där medfinansiering premieras och får förtur i objektkön får konsekvenser för hur Sverige utvecklas. De redan välbeställda delarna av landet där förutsättningar finns för medfinansiering prioriteras mot de sämre ställda delarna. Regionalpolitiska värderingar saknas i detta synsätt. Att pressa mindre bemedlade regioner att ur en begränsad länsplanepott tvingas prioritera nationella investeringar för att överhuvudtaget kunna få Nationella planobjekt till stånd i länen är en tveksam modell och ökar inte på förståelsen och samverkan mellan den nationella och regionala nivån.

Sollefteå kommun anser att den regionala planen redovisar en investeringsnivå som inte kan uppfylla behoven av investeringar i länet och kommunen. Kommunen ser det därför som omöjligt att den regionala planen ska kunna bidra till den nationella planens genomförande. Dessutom innebär förslaget inte att det tillskapas mer resurser till transportsystemet utan att gränserna för planernas finansieringsmöjligheter blir mer oklara. Kommunen ser gärna att de olika planernas finansieringsmöjligheter ytterligare kartläggs. Kommunen anser sammanfattningsvis att det är av största vikt att staten ansvarar och investerar i den egna infrastrukturen. Det är viktigt inte minst för att landets mindre tillväxtområden ej ska drabbas av ett system där starka regioner och kommuner prioriteras i tid pga möjligheter till stark medfinansiering. Vid etablering av storskalig vindkraft ser kommunen en risk i att de olika förutsättningarna när det gäller det allmänna vägnätet kan innebära en stor konkurrensfaktor och att det försvårar byggande av vindkraftverk i inlandet.

Mölnåls stad hänvisar till att man i brev 2009-05-13 till Vägverket och Banverket har uttalat att Mölnåls Stad är beredd att medverka till finansiering av en ny trafikplats utmed Söderleden E6/E20 i Eklanda under förutsättning att ny mark kan exploateras. Staden uttalade även

att genom medfinansiering av Mölndals station vill Mölndals stad bidra till Götalandsbanans genomförande samt att staden är beredd medverka i en utredning om en tvärförbindelse mellan E6/E20 och riksväg 40 som kan finansieras med trafikavgifter.

Lidingö stad hänvisar till att en överenskommelse har nu träffats mellan Lidingö stad och SL om upprustning och ombyggnad av Lidingöbanan. Statsbidrag till en sådan upprustning finns med i Länsplanen vilket Lidingö stad är mycket positiv till. Dock borde statsbidrag till upprustning av Gamla Lidingöbron utges även inom bidragsramen 100 %.

Leksands kommun anser att möjligheter till olika finansieringslösningar för infrastruktur är intressant. Medfinansiering från kommuner och företag är en modell. Detta får dock inte medföra att regioner med fler och större företag och kommuner kan "köpa sig före" svagare regioner vad gäller infrastrukturinvesteringar. Om så blir fallet måste det vara statens uppgift och ansvar att utjämna denna skillnad genom att svagare regioner får en proportionellt större del av statliga pengar.

Karlskrona kommun vill i sammanhanget påpeka att upprustningen av Kust till kustbanan, delen Karlskrona – Emmaboda ingår i den ansökan som är inlämnad till EU gällande "Motorways of the Sea 2009 - 2013" benämnd "Baltic-Link, Gdynia – Karlskrona". Om ansökan beviljas betyder detta att upprustningen gällande de sökta delarna av Kust till kustbanan, delen Karlskrona – Emmaboda, måste slutföras under år 2013 för att EU-stöd ska kunna erhållas.

Upplands-Bro kommun konstaterar att Kungsängens trafikplats redovisas i listan över objekt utanför planeringsram (bilaga 2d), med kommentaren att åtgärden kan vara aktuell inom ramen för medel för framtida behov. I förslaget till länsplan för Stockholms län föreslås Kungsängens trafikplats finansieras med bland annat trängselskatt i slutet av planperioden, vilket är en form av medfinansiering.

Arvika kommun menar att möjligheten till medfinansiering av de mest angelägna projekten på Rv 61 kan komma att prövas av kommunen.

Linköpings kommun menar att finansieringen är helt avgörande för höghastighetsbanorna och arbetet med den frågan bör intensifieras. Nästa steg kan vara att utse en särskild statlig samordnare eller förhandlingsman. Under förutsättning att staten kraftigt ökar sina anslag för infrastruktur har Linköpings kommun stor beredskap att investera i infrastruktur i anslutning till ett nytt resecentrum.

Malmö stad anser att det fortfarande återstår att lösa en del frågor kring avtal och avsiktsförklaringar för olika nationella objekt i Skåne. Med tanke på de utmaningar som framöver finns i Skåne och i synnerhet i storstäderna, kommer Malmö stad tillsammans med Region Skåne och

aktuella kommuner att arbeta för en särskild förhandling med staten. Detta för att vi tillsammans ska kunna arbeta mer aktivt med våra frågor, att jämföra med de överenskommelser som nu har gjorts i Stockholms- och Göteborgsregionerna.

Oskarshamns kommun menar att möjligheter till medfinansiering kan tyckas vara positivt, men riskerar att ännu mera gynna starka regioner (bla genom större möjligheter till stöd från näringslivet) på bekostnad av mindre utvecklade regioner.

Staffanstorps kommun erinrar om att Malmö, Lund och Staffanstorp överenskom redan 2002 om medfinansiering av en andel av den dåtida järnvägsinvesteringen som också motsvarades av en lika stor finansiering i Region Skånes RTI-plan 2004 -2015. Dessförinnan fanns investeringen också i den nationella planen och i den regionala planen 1998-2007. ... Staffanstorps kommun arbetar för närvarande med ytterligare förslag till medfinansiering och avser att förelägga departementet dessa kring årsskiftet 2009/2010.

Trelleborgs kommun finner avseende förslaget till nationell plan att när det gäller prioriteringar så är dessa inte är godtagbara, när det gäller de två för Trelleborg så viktiga infrastruktursatsningarna avseende utbyggnad av Trelleborgsbanan för pågatåg samt av Ringleden runt staden.

Vellinge kommun har i avsiktsförklaring/genomförandeavtal med Banverket, tillsammans med Trelleborgs kommun, Malmö stad och region Skåne, förklarat sig beredda att medfinansiera utbyggnad av Trelleborgsbanan för pågatågstrafik i stor grad vilket innebär att statens kostnader kommer att bli betydligt lägre än de 456 mkr som anges för objektet.

Haparanda kommun menar att man råder ej över länsplanens medel utan utgör endast en remissinstans.

Järfälla kommun menar att mycket av det som ingår i förslaget också är beroende av en hög grad av medfinansiering. Planeringsprincipen att infrastrukturobjekt av nationell eller regional betydelse ska finansieras med statliga medel och ingå i nationella och regionala planer måste gälla också för den kommande planperioden.

Kungsbacka kommun framhåller att Region Halland i den regionala infrastrukturplanen för Halland har föreslagit att 200 mkr av den regionala ramen ska användas till medfinansiering av utbyggnaden av dubbelspår genom Varberg i den nationella planen.

Härjedalens kommun menar att som svar på förfrågan om möjligheter till medfinansiering av bland annat ombyggnad av viadukten söder om Sveg

(E 45) beslutar kommunstyrelsen uttala att kommunen inte har för avsikt att medfinansiera renodlade vägobjekt under planperioden.

Avesta Kommun påpekar att i den nu redovisade sammanställningen finns ingen investering i Dalabanan med i de investeringar som ligger i given ram. Då försvinner med stor sannolikhet kommunernas incitament till medfinansiering. Vid en medfinansiering på 250 miljoner kr bör ytterligare investeringar i Dalabanan finnas med i given ram till ett belopp av minst ca 650 miljoner kronor – i likhet med finansieringen av Citybanan; 60 % från staten och 40 % medfinansiering.

Filipstads kommun anser att i tider av ekonomisk nedgång där de offentliga myndigheterna är hårt ansträngda med att försöker rädda välfärdens kärna finns mycket litet utrymme för medfinansiering av statliga åtaganden. Ett system där medfinansiering premieras och får förtur i objektkön får konsekvenser för hur Sverige utvecklas. De redan välbeställda delarna av landet där förutsättningar finns för medfinansiering prioriteras mot de sämre ställda delarna. Regionalpolitiska värderingar saknas i detta synsätt. Att pressa mindre bemedlade regioner att ur en begränsad länsplanepott tvingas prioritera nationella investeringar för att överhuvudtaget kunna få Nationella planobjekt till stånd i länen är en tveksam modell och ökar inte på förståelsen och samverkan mellan den nationella nivån och den regional.

Kils kommun vill uttrycka oro för modellen medfinansiering. Stor risk för att objektiviteten och helhetssynen på transportinfrastrukturen kan gå förlorad i de fall som enbart medfinansierade objekt prioriteras. En sådan utveckling är olycklig ur både miljö som regionalpolitiska perspektiv.

Kristinehamns kommun anser att på kort tid har de ekonomiska förutsättningarna drastiskt förändrats för inblandade kommuner. Bara under den tid som gått sedan systemanalysen för länsplanen gjordes och till länsplanens slutliga utformning oktober 2009, har kommunala ekonomiska ramar och möjligheter till medfinansiering nästintill omintetgjorts. För att överhuvudtaget få till stånd en utveckling i Värmlands län krävs andra regionala politiska värderingar och ståndpunkter. Om enbart medfinansiering från länsplan och kommuner är det som kan skapa förutsättningar för nationella medinvesteringar, då är ett skogslän som Värmland på väg in i en planperiod utan några som helst betydande nationella infrastrukturella satsningar.

Luleå kommun menar att länstransportplanen redovisar en investeringsnivå under planperioden på 743 miljoner kronor (100 %-nivån). Det innebär en genomsnittlig investering på 62 miljoner kronor per år vilket på intet sätt motsvarar behoven av investeringar i Norrbottens infrastruktur. Vi anser att det därför inte är möjligt att förvänta sig att åtminstone Länstransportplanen för Norrbottens län ska kunna bidra även till den Nationella planen. Att sammanblanda olika

planer med varandra innebär endast att man suddar ut gränserna mellan vilken plan som ska finansiera vad. Det tillskapas inte mer resurser till transportsystemet i sin helhet.

Kiruna kommun menar att länstransportplanen redovisar en investeringsnivå under planperioden på 743 miljoner kronor (100%-nivån). Det innebär en genomsnittlig investering på 62 miljoner kronor per år vilket på inte motsvarar behoven av investeringar i Norrbottens infrastruktur. Vi anser att det därför inte är möjligt att förvänta sig att åtminstone Länstransportplanen för Norrbottens län ska kunna bidra även till den Nationella planen. Kiruna kommun anser också att det är viktigt att återgå till att staten helt ansvarar och finansierar investeringar i den egna infrastrukturen. Ett system där de kommuner som har finansiella muskler kan rubba prioriteringen av objekt kan hårt drabba delar av Sveriges näringsliv. Investeringsbehovet i väg och järnväg för att säkerställa och utveckla exempelvis gruv- och skogsnäring, upplevelsindustri etc. är stort och kan inte bäras av kommunerna.

Svalövs kommun menar att det är nödvändigt att, i breda former, föra en dialog om hur planeringen skall bedrivas i fortsättningen och hur medfinansiering skall tillämpas inom ramen för planeringen. Det är fullt möjligt att skapa spelregler som beaktar den demokratiska principen i planeringen samtidigt som det skapas utrymme för en starkare finansiell grund. Det är synnerligen viktigt att detta sker under öppna former där bredare avvägningar avgör tillämpningen.

Ett påtagligt nytt inslag är insatserna och påbuden att kompensera bristande ekonomiska förutsättningar genom medfinansiering från andra aktörer än staten. Detta är till och med utformat som ett uppdrag till trafikverken, i den senaste infrastrukturpropositionen, att söka medfinansiering samt att sådana objekt skall prioriteras före andra objekt när de i övrigt kan bedömas likvärdiga. Denna fråga har varit föremål för diskussion under lång tid och det har funnits både skepsis och maning till försiktighet att tillämpa detta annat än i undantagsfall.

Den nya planperioden har således fått helt nya spelregler vilket i grunden är mycket problematiskt. Det är lätt att identifiera problemet att infrastruktur är mycket kostsamma investeringar som fordrar en långsiktighet för att bli bärkraftig. Medfinansiering innebär att investeringarna förskjuts mot objekt som förmår att ge en snabb avkastning på bekostnad av helhetssyn i planeringen. Det innebär också att ny infrastruktur är förbehållen kommuner och andra aktörer som har ekonomisk möjlighet att delta. Med tanke på kostnaderna är detta en synnerligen begränsad krets i samhället varför metoden som sådan skapar ett demokratiskt underskott och undergräver förtroendet för planeringen.

Eda kommun menar att möjligheten till medfinansiering av de mest angelägna projekten på Rv6 kan komma att prövas av Eda kommun.

Håbo kommun anser att finansieringen av utbyggnaden på Mäljarbanan mellan Tomteboda-Kallhäll inte är fullgjord enligt statens avtal med regionen Mälardalen om medfinansiering av Citybanan. Enligt planen är utbyggnaden bara finansierat till 40 procent, enligt citybananavtalet ska utbyggnaden vara klar senast år 2019. I planen nämns att kommunikationerna till Arlanda i öst-västlig riktning är viktiga. I planen tillgodoses inte behovet av bättre kommunikationer till Arlanda främst västerifrån.

Krokoms kommun menar att den tunnel, som byggdes centralt i Åre inför VM 2007 berör en Europaväg och måste anses vara av nationellt intresse. Denna skall därför finansieras med nationella medel och inte belasta en snäv budget avsedd för åtgärder inom länsplanen. Även trafiksäkerhets-höjande åtgärder längs E14 skall finansieras av nationella medel.

Åre kommun anser att de 70 miljoner (därav Åre kommuns 35 miljoner) som förskotterats för Åre-tunneln ska snarast återbetalas. Det ska ske ur den nationella planen eftersom det gäller en Europaväg.

Timrå kommun anser att beträffande möjligheterna till kommunal medfinansiering är dessa mycket små för en kommun av Timrås storlek med hårt ansträngd ekonomi. Det finns stora risker att skillnaderna i transportsystemens kvalitet kommer att öka mellan områden med ”rika” kommuner respektive ”fattiga” kommuner. Medfinansiering av investeringar får inte innebära att dessa ges en högre prioritet. Timrå kommun anser att kommunal medfinansiering inte ska förekomma på statliga vägar, järnvägar eller flygplatser.

Arvika kommun menar att möjligheten till medfinansiering av de mest angelägna projekten på Rv 61 kan komma att prövas av kommunen.

Bergs kommun säger ja, det är en klar viljeyttring från Bergs kommun att kunna använda betalsystem för att finansiera vägprojekt.

Flens kommun påpekar att kommunens medfinansiering av bangårds-ombyggnaden inte nämns i den nationella planens bilaga om avtal och avsiktsförklaringar. Effektbedömningen nämner inte att kommunen har medfinansierat projektet med 31 miljoner kronor i form av en gång-/cykeltunnel under stambanan.

Gävle kommun anser att muddringen av inseglingrännan och järnvägsanslutningen till hamnen tas med i den nationella planen på det sätt som redovisas i överenskommelserna mellan statliga myndigheterna och lokala/regionala medfinansierare annars faller motiven för en medfinansiering.

Växjö kommun erinrar om att för att försöka få med dessa två investeringsobjekt i förslaget till Nationell plan har Regionförbundet

södra Småland tillsammans med Regionförbundet i Kalmar län och Alvesta samt Växjö kommuner tecknat en gemensam avsiktsförklaring avseende kapacitetsförstärkning på Kust till kustbanan. Kapacitetsförstärkningen består i investeringar i Alvesta Resecentrum, Växjö bangård med tillhörande resecentrum tillsammans med mötesspårerna i Åryd i Kronobergs län och Örsjö i Kalmar län.

Haninge kommun anser att finansieringen av nya infrastrukturobjekt skall skötas utan införandet av särskilda avgifter, såsom vägavgifter. Det är centralt för samhällets funktion att de offentliga aktörerna håller fast vid de roller som de har. I denna uppdelning ansvarar kommunerna för t.ex. skolor och kommunala gator och vägar, medan staten ansvarar för järnvägar och statliga vägar.

Jönköpings kommun förutsätter att Jönköpings flygplats får del av medel avseende medfinansiering av drift av icke statliga flygplatser.

Karlstads kommun menar att Karlstads och övriga regionens vägnät är tydligt sammanlänkat med Norge. Det svenska regelverket vad gäller vägavgifter medför att de objekt som gagnar den regionala utvecklingen i Värmland inte innefattas. Därmed omöjliggörs möjligheterna till en medfinansiering med avgifter i regionen.

Katrineholms kommun anmäler att avtal mellan Katrineholms kommun och Vägverket Region Mälardalen om förskottering och medfinansiering avseende objekt Östra förbifarten Katrineholm är undertecknat och beslutat, vilket enligt Vägverket Region Mälardalen kommer att innebära byggstart våren 2010.

Trafikhuvudmän

Västtrafik Skaraborg AB hänvisar till att Banverket har tagit initiativ för en diskussion om förutsättningarna för en medfinansiering av Västlänken med olika intressenter. Västtrafik vill betona vikten av att arbetet angående Västlänken bedrivs med full kraft för att undvika förseningar i genomförandet.

Värmlandstrafik AB hänvisar till att en avsiktsförklaring/avtal är tecknad om medfinansiering av bangården i Karlstad liksom byggande av resecentrum. Värmlandstrafik förutsätter att regeringen kommer att bemyndiga Banverket att teckna och verkställa nödvändiga avtal under planperioden. De tre mötesstationer som finns i förslaget till Nationell plan för transportsystemet och som uppfattas kunna inrymmas inom alternativet +15% bör lyftas i prioriteringen. Kapacitetstillskottet bör komma inom den första hälften av planperioden.

Infrastrukturförvaltare

Stockholms Hamnar AB pekar på att dessvärre är trafikverken idag inte beredda att anslå hela det belopp på cirka 100 mkr som krävs för att Horstensleden skall byggas, man kräver medfinansiering av Stockholms stad vilket staden har avböjt, bland annat med motiveringen att detta inte är ett projekt av lokalt intresse utan istället bör ses om ett projekt av nationellt intresse. Stockholms Hamnar anser att Horstensleden bör finansieras med statliga medel, på samma sätt som farledssatsningarna i Göteborg.

Bransch- och intresseorganisationer

Sveriges Åkeriers syn är att infrastrukturinvesteringar i första hand ska finansieras med skattemedel. Trafikanter och yrkestrafiken drar årligen in stora skatteintäkter och det borde finnas en större möjlighet till prioritering inom statsbudgeten för angelägna infrastruktursatsningar.

Svenska Bussbranschens riksförbund menar att staten har som huvudregel att finansiera en investeringskostnad i sin helhet via ett anslag och göra en direktavskrivning. Endast 22 miljarder kronor utgörs av lånemedel. Direktavskrivning utgör därför ett hinder för utvecklingen då det krävs oerhört stora summor under en kort period och detta bidrar till att viktiga investeringar senareläggs. I de allra flesta fall väljer näringslivet, kommuner, landsting och enskilda hushåll att lånefinansiera långsiktiga investeringar. Även staten bör använda alternativ med lånefinansiering och därigenom kan budgetutrymmet breddas för nödvändiga och produktiva investeringar i infrastruktur.

Sveriges kommuner och landsting menar att regeringen har valt att förutsätta att kommuner, landsting och regioner ska bidra till statlig transportinfrastruktur. Staten motiverar ingreppet med att det genom den nya infrastrukturen tillförs mervärden för kommuner, landsting och regioner. SKL kan inte ställa sig bakom denna ordning utan att det först finns en gemensam syn vad avser principerna för medfinansiering.

Kommunikationspolitiska rådet i Norrbotten pekar på att aktörer från regionen arbetar via Norrbotniabanan AB med att ta fram en affärsplan som innefattar olika affärsmodeller på finansieringslösningar och där regionen är med och bidrar.

Föreningen Bilfria Leder anser att de två projekten, 'Kattegattleden' och 'Sydostleden', bör betraktas som sammanhängande nationella projekt. Det är viktigt att medel från den nationella planen kan komplettera de insatser som görs i regional plan och där kommunal medfinansiering kommer att krävas. Det bästa vore om regeringen i den slutliga planen avsätter 50 mkr för detta ändamål och ger Vägverket uppdrag att i

samråd med Tillväxtverket (som turistmyndighet) förhandla med berörda regioner och kommuner om samfinansiering där också medel ur regionala planer används liksom möjligen också EU-finansiering.

Naturskyddsföreningen menar att om ny infrastruktur betalas med brukaravgifter blir konsekvensen att de gjorda investeringarna inte kommer att utnyttjas på ett samhällsekonomiskt optimalt sätt. Man slösar med samhällets resurser vilket ytterst hämmar den ekonomiska utvecklingen. Detta är skälet till att det hittills funnits en bred politisk enighet om att t ex inte införa tullvägar i vårt land. De nya avgifts-lösningarna innebär i praktiken att man inför en ny typ av fiskala skatter som dock skiljer sig från existerande skatter på t ex drivmedel på så sätt att indrivningskostnaderna för de nya skatteintäkterna kommer att vara mångdubbelt större.

Dalabanans intressenter har tillsammans med Banverket arbetat fram ett medfinansieringsavtal om investeringar i Dalabanan på 810 miljoner kr som till en del finansieras med lån som avses återbetalas genom förhöjda banavgifter och med kommunernas garanti för återbetalning. Detta avtal skapar förutsättningar för en nödvändig start av upprustningsarbetet på Dalabanan. Investeringarna som avses färdigställas år 2017 måste följas upp med ytterligare investeringar under perioden 2017 – 2021.

Gröna Bilister är mycket positiva till att bullerfrågan fått en så pass framträdande roll i förslaget, vilket starkt kontrasterar mot bl.a. den nyligen remitterade länsplanen för Stockholms infrastruktur till 2021. Som komplement till vad som föreslås, skulle vi vilja se en mer glidande skala gällande bulleråtgärder, som idag antingen bekostas helt av offentligheten eller inte alls. I lägen där bullernivåerna inte är över riktvärdena, men ändå klart störande, bör en delfinansiering av bulleråtgärder kunna erbjudas. Vidare vill vi stärka verksamhetsutövarens ansvar för bulleråtgärderna och bedömer att en stor del av den bullersatsning som staten nu avser genomföra, egentligen bör bekostas av de transportslag som åstadkommer bullret. När källan är diffus, såsom med personbilstrafiken, kan alla bilar åläggas en viss bullersaneringsavgift på bränslepriset. Detta bör regeringen uppdra att utredas.

Baltic-Link Association påpekar att åtgärderna på banan består i investeringar i Alvesta resecentrum och Växjö bangård med tillhörande resecentrum tillsammans med mötesspår i Åryd i Kronobergs län och Örsjö i Kalmar län. I förslaget till nationell plan finns bara Alvesta resecentrum med i nivå 0/alternativ ram. Regionförbunden i Kalmar och Södra Småland kommer att teckna ett avtal med Banverket att medfinansiera samtliga nämnda objekt. En förutsättning för att medfinansiering ska vara möjlig är att samtliga objekt finns med nivå 0/alternativ ram i den nationella planen.

Partnerskap E16 Gävle-Oslo menar att en paketlösning för Rv 71 (blivande E16) genom samfinansiering från såväl Nationella planen som Länstransportplanen förordas starkt av Partnerskap E16 Gävle-Oslo. De vägobjekt som bör innefattas i en sådan förhandlingslösning mellan Vägverket och regionen är Ö Tandö-Bu och Förbi Yttermalung från Länstransportplanen och Dala Järna-Mansbro och Förbi Nås från Nationella planen.

Intresseföreningen Bergslaget menar att bristen på pengar för att finansiera infrastrukturinvesteringar som har en livslängd på mellan 30-50 år bör hanteras på ett annat sätt än att belasta statsbudgetens årliga resultat, till exempel genom lånefinansiering.

Järnvägsfrämjandet anser att alla stora investeringar skall lånefinansieras för att få rätt prioritering och tidfördelning av utgifter och för att få ett jämnt och högt byggande och därmed lägre kostnader. I den nationella planen är nästan allt anslagsfinansierat.

Norrtåg påpekar att staten och näringslivet har olika roller. Näringslivet investerar i anläggningar och produktion, staten ska garantera en fungerande infrastruktur. Investeringar i infrastruktur på järnväg ska sättas i proportion till de stora näringslivssatsningar som planeras, den samhällsekonomiska nyttan samt de potentiella brukarintäkterna.

Motormännens Riksförbund menar att OPS (offentlig-privat-samverkan) har transformerats till OOS (offentlig-offentlig-samverkan) som dessutom kombineras med brukaravgifter. Detta är nåt som MRF inte kan acceptera. Med en OOS-lösning med brukaravgifter betalar privatbilisterna tre gånger! Inte acceptabelt att använda sig av denna finansieringsform.

Svensk Kollektivtrafik vill framföra hur viktigt det är att de planmedel som riksdagen beslutat om totalt sett inte minskar. Vi vill också påpeka att om ytterligare omfattande satsningar ska genomföras, t.ex. höghastighetsbanor, måste ytterligare medel skjutas till. De får inte tas av den befintliga planen.

TransportGruppen anser att finansieringen av infrastruktur i huvudsak är ett statligt åtagande. I förslaget räknar man med 45 miljarder i medfinansiering genom bland annat brukaravgifter och trängselskatter men även med direkt medfinansiering i specifika projekt. Medfinansiering kan fylla en viktig funktion om det innebär att vissa projekt tidigareläggs eller genomförs snabbare. Förtur bland projekten kan dessutom skapa tydligare incitament för intressenter att gå in som medfinansierare i olika projekt.

Kollektivtrafikant Stockholm vill se utvecklade trängselavgifter på vägnätet, med syftet att maximalt utnyttja befintliga vägar (alltså något

helt annat än de vägskatter som nu föreslås i syfte att dra in pengar till nya vägbyggen. Vidare känner föreningen oro för att regeringens avskaffande av stöd till ny vagnpark innebär att flera av kollektivtrafikprojekten är kraftigt underfinansierade. Med landstingets svaga ekonomi ser vi att risken är uppenbar för att kraftigt höjda taxor inom SL-trafiken kommer att krävas för att kunna genomföra projekten.

Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen (ARG) anser att när det gäller Förbifart Stockholms finansiering anser vi det vara ett hått att 50 års överskott av Stockholms trängselavgifter avses gå till denna led. Detta planeras trots att det i folkomröstningen sades att överskottet från trängselavgifterna även skulle gå till kollektivtrafik och att själva grunden var att åstadkomma en miljövinst.

Handelskammare

Handelskammaren Mittsverige anser att nationella planer och regionala planer ska gå hand i hand och var och en tar sin del. Genom detta finns det eventuellt möjlighet till samfinansiering.

Stockholms handelskammare menar att medfinansiering av statliga vägar, som belastade föregående planperiod, har medfört att angelägna objekt trängts ut. Länsplanerna bör därför ligga på nivån +25 procent i både Stockholms och Uppsala län.

Handelskammaren Mälardalen anser att OPS (Offentlig Privat Samverkan) är en vanlig form för att finansiera, bygga och driva infrastrukturanläggningar i andra länder. Sverige måste öppna upp för en sådan möjlighet för att klara de stora investeringsbehov som finns. Det måste också bli lättare att lånefinansiera infrastrukturobjekt.

Handelskammaren Mälardalen anser vidare att det är bra att medfinansiering kan påverka prioriteringen av objekt. Det gör det möjligt för kommuner och företag att visa på stora behov genom att göra egna ekonomiska uppoffringar. Det bidrar förmodligen till en bättre prioritering generellt sett. Men för att medfinansiering ska kunna bli ett sett att öka ramarna måste staten stå för sina löften. Att avskrivningstiden för medfinansiärerna till Citybanan plötsligt minskad från 30 till 15 år är oacceptabelt. Om inte det beslutet ändras snarast kommer det bli svårt att få till stånd liknande överenskommelser i framtiden.

Övriga företag

LKAB menar att ökad avgiftsfinansiering (banavgift) saknar incitament som stöd för effektivisering.

Falun Borlänge-regionen AB hänvisar till att Dalarna i nuvarande förslag till länsplan utifrån den regionala systemanalysens prioriteringar, har avsatt ca 280 miljoner kronor (ca 30 %) för åtgärder i den nationella

planen (Dalabanan och Rv 71/E 16) . Det finns sannolikt, generellt sett, en vilja till samfinansiering från länsplaner, men även medfinansiering från berörda intressenter, av att genomföra ytterligare åtgärder i den nationella planen, om dessa verkligen stödjer länens gjorda prioriteringar.

Jernhusen AB För att underlätta samfinansiering behövs en tydligare roll- och ansvarsfördelning mellan sektorns olika aktörer - statliga, regionala/kommunala och kommersiella. Jernhusen föreslår tydligare fokusering på huvudinfrastrukturen för staten via Trafikverket i framtiden och att ett ökat ansvar för systemets sidosystem läggs på marknaden och regioner/kommuner.

Utländska remissinstanser

Universitet och högskolor

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 leveranskvaliteten bör kompletteras med en nollfelsstrategi för vitala funktioner.

Myndigheter

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) vill understryka vikten av att väga in klimatförändringarnas effekter på transportsystemet när det gäller hur prioriteringar ska göras. En analys bör göras bortom 2021 för strategiskt viktiga frågor. Det är viktigt att redan nu beakta klimatförändringars effekter på den fysiska infrastrukturen liksom hur klimatförändringarna påverkar behov av drift och underhåll av de investeringar som görs idag.

Skogsstyrelsen menar att ett förändrat klimat förväntas medföra ökade investeringsbehov i framför allt Norrland. Ett stabilt vinterväglag byts mot ett klimat i paritet med Mälardalen och tjälen minskar som bärighetshöjande faktor under vintern.

Länsstyrelser

Länsstyrelsen Gotlands län menar att det finns inga detaljerade objekt i planen som berör Gotland! Satsningar som görs i Nynäshamn och Oskarshamn är dock viktiga.

Länsstyrelsen i Jämtlands län konstaterar med stor oro att användningen av bärighetsmedlen i den nationella planen har breddats för att bland annat kunna användas för att förstärka vägrenar i samband med mitträckessepareringar. Bärighetsmedlen är av mycket stor betydelse för skogsnäringen i Jämtlands län och därmed också för övriga landet, då merparten av skogsråvaran i Jämtland förädlas utanför länet. De reella medel som står till förfogande för bärighetsinsatser får därför inte minskas

Länsstyrelsen i Kronobergs län menar att länets tämligen spridda bebyggelsestruktur gör att tunga transporter även måste samsas med pendlings- och servicetrafik för de boende. Faktorer som länsstyrelsen anser måste beaktas vid fördelningen av bärighetsanslaget.

Länsstyrelsen i Norrbottens län anser att det är nödvändigt att bärighetsåtgärderna ges ett utökat utrymme och får större prioritet i den nationella planen. Förslaget till regional fördelning innebär i princip en halvering av medlen till Norrbottens och Västerbottens län från 4.3 i gällande plan till 2.5 miljarder kronor. Slutsatsen blir att pågående bärighetssatsning på näringslivets prioriterade vägar inte fullföljs.

Länsstyrelsen i Västra Götalands län anser att underhållet av järnvägsanläggningarna bör prioriteras framför väganläggningarna i storstadsområdena, om en prioritering måste göras. I annat fall riskeras att vägsystemet belastas än mer av bilister, som har flyttat över från kollektivtrafiken.

Länsstyrelsen i Västerbottens län pekar på att trafikverken föreslår en sänkning av medlen för bärighetsåtgärder från tidigare 17 miljarder kronor till 14,8 miljarder kronor. Dessutom har de åtgärder som ryms inom bärighetsramen utökats med en rad nya åtgärdsområden. Det är en oroande utveckling att det mer finmaskiga vägnätet bestående av mindre länsvägar och skogsbilvägar samt de näringar som är beroende av dessa vägar nu prioriteras ned. Länsstyrelsen anser, tvärt emot förslaget, att det är synnerligen angeläget att bärighetsåtgärderna ges utökat utrymme och får större prioritet i den nationella planen.

Länsstyrelsen i Västernorrlands län anser att vägarna i Västernorrland är i behov av upprustning och bärighetsåtgärder. Regionen har stora brister i vägnätet, särskilt Västernorrland där 18,5 % av vägnätet håller BK2 och BK3-standard (rikets genomsnitt ligger på 6%). Det är därför med stor oro som vi konstaterar att bärighetsåtgärderna i den nationella planen både förändrats och fördelats enligt en ny modell (bl.a. kriterier kring besöksnäringen och hastighetsanpassningar) där glesare regioner missgynnas framför mer tätbefolkade områden samt att fler åtgärder ska rymmas inom potten för bärighet.

Regionförbund / Kommunförbund

SmåKom pekar på att på en rad orter och områden på landsbygden i hela landet föreslår Vägverket sänkta hastigheter. Visserligen säger Vägverket att skälet är att öka trafiksäkerheten, vilket SmåKom i sak inte har något emot, men bakgrunden är i verkligheten att vägarnas kvalitet inte anses tillåta de hastigheter som gäller för närvarande.

Kommunförbundet Norrbotten är mycket kritisk till fördelningen av medel i förslaget till Vägverket Region Norr avseende drift och underhåll i vägnätet. Kommunförbundet Norrbottens uppfattning är att bärighetsmedlen kraftigt måste förstärkas och riktas till faktiska bärighetsåtgärder samt att den föreslagna satsningen är helt orimlig mot bakgrund av dokumenterat behov.

Region Dalarna menar att tillförlitligheten och andra kvalitativa aspekter vid resor och transporter är av stor betydelse för regionens utveckling. Anslagen för drift och underhåll måste för såväl väg som järnväg hållas på en sådan nivå att kvaliteten för person- och godstrafik säkerställs. Anslagen för drift och underhåll måste dessutom medge att eftersläpande underhåll återhämtas och transportsystemet minst återställs till sin ursprungliga standard så att inte infrastrukturkapitalet urholkas.

Region Halland påpekar att när det gäller övriga delar av järnvägsnätet i Halland omnämns inga investeringar i förslaget. I Halland finns banorna Viskadalsbanan, Halmstad-Nässjö-Jönköping samt Markarydsbanan.

Man vill framhålla att det är viktigt att underhållet av dessa banor inte minskar.

Region Västerbotten anser att det synnerligen angeläget att bärighetsåtgärderna ges ett utökat utrymme och får större prioritet i den nationella planen. Vi motsätter oss starkt den kraftiga nedprioriteringen som föreslagits i den nationella planen. Vägverket har förväntat sig att Region Västerbotten i sin länstransportplan skulle avsätta medel för att möta befarade hastighetsförändringar i samband med hastighetsöversyn. Vi anser att det inte är rimligt att de begränsade medel som finns tillhanda för investeringar i länet till någon större del också ska användas till drift- och underhållsåtgärder för att kunna upprätthålla en rimlig hastighetsstandard.

Regionförbundet Södra Småland menar att de sydsvenska vintrarna präglas av perioder med omväxlande varm och kallt är det inte ovanligt att räkna till 4-5 tjällossningar. De sydsvenska bärighetsproblemen är inte mindre än de norrländska men fördelningsprinciperna tar inte hänsyn till ovan redovisade faktum (tjällossningarna).

Regionförbundet Örebro anser att avsnittet om drift och underhåll och bärighet kräver djupare analys ur ett Stockholm-Mälarenregion-perspektiv. Avsnittet är krävande och inte lätt att förstå. Redovisningen av drift och underhåll-prioriteringar är svår att förstå. Regionförbundet Örebro noterar att Norrland bedöms få ökade problem med bärighet på vägarna, de bedöms nämligen få ett klimat som liknar det som i dag finns i Mälardalen. Vår slutsats blir att Örebroregionen borde ha en större andel av bärighetsanslagen och att en bättre motivering till fördelningen av bärighetspengar till olika delar av landet är nödvändig.

Landsting

Norrbottnens läns landsting anser att andelen drift- och underhållsmedel är för region norr otillräckliga i jämförelse med vårt stora vägnät och särskilda förhållanden avseende vinterunderhåll. Landstinget konstaterar vidare att ambitionsnivån för bärighetsanslaget har sänkts i förhållande till föregående planomgång. Den sänkta ambitionsnivån är i sig förvånande och när den kopplas samman med fördelningen mellan regionerna är förändringen fullständigt oacceptabel.

Kommuner

Bergs kommun Hela norrlands inland är just nu föremål för en storskalig framtida utbyggnad av vindkraften. Inga pengar finns avsatta för att stärka upp befintligt vägnät utan vindkraftsbolagen ska själva stå för de kostnader som kan uppkomma. Det befintliga vägnätet körs redan idag

sönder av tunga vindkraftstransporter och ska täckas av det ordinarie bärighetsanslaget.

Bodens kommun förutsätter att ökade medel tillförs för drift, underhåll och bärighetsåtgärder.

Gotlands kommun menar att framtiden för de enskilda vägarna är en viktig fråga för det gotländska samhället. Positivt att planen inrymmer möjligheter att förbättra standarden på dessa. För Gotlands del är bl.a. åtgärder för ökad bärighet väsentliga.

Härjedalens kommun har i sina yttranden över åtgärdsplanering av transportinfrastruktur som en generell synpunkt framfört betydelsen av investeringar i infrastrukturobjekt i länet och betydelsen av satsningar på drifts-, underhålls- och bärighetsåtgärder på vägnätet.

Piteå kommun anser att de medel som föreslås för bärighetsåtgärder av Vägverket Region Norr är helt otillräckligt.

Skellefteå kommun understryker vikten av att anslagen för drift och underhåll måste vara tillräckliga för att underhålla den befintliga infrastrukturen. De orimligt låga anslagen för bärighet, tjälsäkring etc i regionen kommer att medföra minskad tillväxt och kapitalförstöring.

Storfors kommun anser att en utökad satsning på drift och underhålls-åtgärder inom respektive transportslag är en god början och en hushållning med det infrastrukturella kapitalet.

Umeå kommun menar att det föreliggande förslaget till Nationell plan innebär att den finansiella ramen för bärighetsåtgärder drastiskt minskar för Västerbottens län. Den förordade omfördelningen av resurser i landet innebär att nuvarande bärighetssatsning i länet, på det hela taget, halveras. I norra Sverige är den geografiska ytan stor och det befintliga finmaskiga vägnätet är inte byggt för de fordonstyper som används. Det leder till stora svårigheter att transportera med den effektivitet som krävs.

Åre kommun anser att bärighetsåtgärder i Jämtlands län kommer bli mycket knappt tilltagna i förhållande till de identifierade behoven på dryga 4.200 miljoner kronor.

Älmhults kommun anser att väg 120 Älmhult-E4 inte har rätt standard för de tunga transporterna.

Trafikhuvudmän

SJ AB anser att ERTMS nyttor behöver verifieras innan utbyggnaden går vidare. Den planerade kostnadsbördan är dessutom orealistisk. Höjda banavgifter ger inte förbättrat underhåll om anslagen samtidigt sänks.

Branschföreningen Tågoperatörerna menar att höjda banavgifter åstadkommer inte förbättrat underhåll om anslagen samtidigt sänks. Förslaget till brukaravgifter för ERTMS och medfinansiering innebär dessutom att kostnaderna för järnvägsföretagen och därmed för deras kunder ökar med oacceptabla 3 122 miljoner kronor under planperioden. Nyttorna med ERTMS behöver verifieras innan utbyggnaden går vidare.

SJ AB och *Branschföreningen Tågoperatörerna* anser att leveranskvaliteten bör kompletteras med en nollfelsstrategi för vitala funktioner.

Länstrafiken Mälardalen AB påpekar att mycket av komforten i resan och tiden det tar att resa med kollektivtrafikens bussar är avhängigt vägens standard. Kollektivtrafiken går ofta på det mindre vägnätet, till exempel parallellt med motorvägar, och underhållet måste prioriteras på dessa vägar. Underhållet på vägarna måste generellt förbättras, ojämnheter påverkar bussar och dess passagerare negativt. Det är även av betydelse att åtgärder för att öka eller behålla hastigheterna genomförs.

Infrastrukturförvaltare

Stockholms Hamn AB menar att fördubblade banavgifter kan skapa problem för gods på järnväg. Enligt förslaget kommer banavgifterna att reellt sett mer än fördubblas fram till 2021. Mot bakgrund av betydelsen av att öka järnvägsgodsets andel, och därmed minska vägtrafikens andel, anser Stockholms Hamnar att konsekvenserna av sådana kraftiga höjningar noga bör analyseras innan beslut om detta tas. Stockholms Hamnar ser gärna att järnvägsfärjorna över Östersjön får en ökad betydelse för godstransporterna och det blir i ett sådant perspektiv av stor betydelse att kostnaderna för att transportera det internationella järnvägsgodset, via bland annat Värtahamnen, inte kraftigt får öka. Det skulle kunna hota denna Europeiskt strategiska TEN-länk.

Bransch- och intresseorganisationer

Sveriges Kommuner och Landsting (SKL) pekar på att i den nationella planen föreslås en fördubbling av banavgifterna. Effekten kan bli höjda biljettpriser eller krav på ökade subventioner från den regionala nivån. SKL saknar en konsekvensanalys av förslaget.

Skogsindustrierna anser allmänt att infrastruktur för längre och tyngre tåg ska premieras. Minst STAX25 och lastprofil C.... Skogsindustrierna önskar därför att Vägverket årligen gör en tydlig separering av åtgärderna

under det nya bärighetsanslaget så att det kan säkerställas att de för skogsindustrin adekvata bärighetsåtgärderna inte underprioriteras långsiktigt.

Riksförbundet Enskilda vägar delar trafikverkens uppfattning att planeringsramen till drift och underhåll av statliga vägar och statlig medfinansiering till enskilda vägar bör bli två separata anslagposter. Detta för att säkerställa en bättre långsiktighet i medfinansieringen för de enskilda väghållarna och så att pengarna verkligen öronmärks för enskild väghållning.

Fältbiologerna anser att vad som mer gäller fördelning av underhålls-anslagen är att det ligger för stort fokus på vägtrafik. Naturligtvis behöver våra vägar behållas i ett körbart skick, men det är järnvägen som är eftersatt i Sverige och därför behöver prioriteras.

Naturskyddsföreningen menar att både från samhällsekonomisk synpunkt och för möjligheterna att bygga ett långsiktigt hållbart transportsystem förefaller det orimligt att inte vårda den infrastruktur vi redan har. De stora satsningarna på att utöka infrastrukturen minskar dessutom inte de framtida kostnaderna för drift och underhåll utan driver tvärtom upp dem. Det kan finnas skäl för regeringen att återigen se över ramanslagens fördelning mellan att å ena sidan underhålla och utnyttja det vi har mera effektivt och å andra sidan satsa på nya projekt.

Norrbotniabanan AB påpekar att tunga fordon svarar för en mycket stor del av vägnätets nedbrytning. Vägverkets beräkningar 2002 visar att ett tungt fordon med släp som väger 60 ton bryter ner belagda vägar lika mycket som 10 000 personbilar. En överflyttning av gods från landsväg till järnväg ger en ökad säkerhet och ett minskat slitage på våra vägar samt en förbättring för miljön med minskade utsläpp.

Sveriges Åkeriföretag anser att strategin för drift- och underhåll på vägnätet är bra och att det vägnät som är och bedöms komma att vara mest trafikerat i framtiden också prioriteras högst. Sveriges Åkeriföretag vill dock framföra att satsningar på detta vägnät inte får ske på bekostnad av mindre vägar.

Kommunikationspolitiska rådet i Norrbotten anser att bärighetsmedlen kraftigt måste förstärkas och riktas till faktiska bärighetsåtgärder samt att den föreslagna satsningen är helt orimlig mot bakgrund av dokumenterat behov. Förbättringsåtgärder i strategiska huvudstråk som E4 och E10 är nödvändiga. RV 97 mellan Luleå och Boden är en av landets trafikfarligaste väg med hög trafikintensitet vilket kräver nödvändiga åtgärder.

TransportGruppen pekar på att i åtgärdsplanen föreslås fördubblade banavgifter för att generera mer resurser till drift och underhåll av

järnvägen. Syftet ska vara att systemet ska användas mer effektivt samt ge medel till att satsa på kvalitetshöjning och underhåll. Förbättringar i systemet är angeläget och om de ökade intäkterna vigs åt detta ändamål har vi inga invändningar på att över en 10-årsperiod höja avgifterna, som idag är förhållandevis låga vid internationella jämförelser. Transportgruppen vill understryka vikten av att statens ansvar på den intermodala marknaden är tydligt. När det gäller kombiterminalnätet kan ansvaret indelas i två områden. Ute i landet, i terminalnätet, handlar statens roll mest om att stödja samordning som alternativ till för många kommunala terminalinitiativ.

I storstäderna är det framför allt viktigt att tillgodose behovet av mark för terminalalternativ, då konkurrensen om marken med andra intressenter, t ex. inom fastighetsbranschen, är hård. I internationella jämförelser satsar Sverige förhållandevis lite på infrastruktur. I en rapport framtagen av WSP på uppdrag av Transportgruppen framgår just detta. Sveriges investeringar som andel av BNP har legat klart under genomsnittet för andra västeuropeiska länder under de senaste 25 åren. Även när det gäller drift och underhåll satsas för lite. Transportgruppen välkomnar trafikverkens ambition att bygga bort flaskhalsar på de stora stråken samt att verka för sammodalitet i godstransportsystemet. Men som nämnt ovan finns en risk att stor del av anslaget binds upp kring namngivna objekt och att resurserna för att säkerställa ett fungerande godstransportnät genom exempelvis drift och underhåll begränsas. Det ser vi allvarligt på.

Partnerskap Bergslagsbanan bedömer att de resurser som reserverats för drift och underhåll är för begränsade. Tillförlitligheten och andra kvalitativa aspekter vid resor och transporter är av stor betydelse för utvecklingen längs Bergslagsbanan. Anslagen för drift och underhåll måste hållas på en sådan nivå att kvaliteten för person- och godstrafik säkerställs. Anslagen måste dessutom medge att eftersläpande underhåll återhämtas och transportsystemet minst återställs till sin ursprungliga standard så att inte infrastrukturkapitalet urholkas.

Inlandsbanan AB menar att ett bättre utnyttjande av de regionala järnvägssystemen för effektivare godstransporter möjliggör även en ökad turism i Norrlands inland. Detta kräver dock förstärkt underhåll och reinvesteringar av dessa järnvägssystem.

Handelskammare

Handelskammaren Mittsverige anser att bärighetsanslaget antingen bara bör användas enligt tidigare reglerverk eller om dess användningsområde utökas, som nu föreslås, också tillföras mer medel.

Övriga företag

LKAB menar att en effektivare tågledning och tågföring är en viktig förutsättning för att de dubbla omloppen skall uppnås. *LKAB* saknar kopplingen till styrsystem för tågföring i förslaget till införande av ERTMs under planperioden. Förslaget inrymmer ERTMs i ett grundutförande som "bara" innebär ett teknikbyte. *LKAB* inför energimätare på linjeloken som grund för fortsatt energieffektivisering. I förslaget saknas dock helt angreppssätt för att reducera energiförlusterna i distributionsledet.

Utländska remissinstanser**Universitet och högskolor**

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 marginalet. 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 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.

Myndigheter

Boverket menar att miljöbedömningsarbetet är svagt integrerat i själva planarbetet. Det transportpolitiska funktionsmålet prioriteras, och det saknas alternativ där miljöfrågorna ges högre prioritet. Det ser Boverket som en brist med tanke på de krafttag på alla nivåer som behövs för minska ett bilberoende som under många decennier byggts in i bebyggelsestruktur och lokaliseringsmönster.

Naturvårdsverket menar att planen inte bidrar till klimatmålen. Åtgärderna i planen räcker inte för att minska problemet med buller utan utvecklingen fortsätter åt fel håll. Även år 2020 kvarstår vissa överskridanden av partikelhalterna i högt belastade miljöer. Problemen i landskapet kommer också att kvarstå.

VINNOVA ställer sig frågande till att den Nationella planen helt utgår från IEA:s World Energy Outlook, november 2007, där oljepriset förväntas vara oförändrat (62 dollar/fat) mellan åren 2006 och 2020. IEA:s nya prognos från 2008 visar på ett ökande pris. Med anledning av ovanstående efterlyser VINNOVA en mer djupgående analys av konsekvenserna, bland annat av vid betydligt högre oljepriser än de prognostiserade samhällsekonomiska beräkningarna.

Statens väg- och transportforskningsinstitut (VTI) menar att det finns en sorts åtgärder som på lite längre sikt kan få betydande effekter på klimatutsläppen. Det gäller satsningen på större arbetsmarknadsregioner där det noteras i förslaget att reslängden för arbetsresor med bil ökar något genom förslaget till Nationell plan. Trafikverket skriver dessutom att ”på längre sikt kan [dock] investeringarna ha en strukturerande effekt på bebyggelseutveckling och transportmönster” vilket skulle kunna medföra ytterligare längre resvägar. VTI hade funnit det intressant om man utvecklat detta scenario ytterligare och tydligare konsekvensbeskrivit detta.

Riksantikvarieämbetet anser att det är svårt att bedöma i vilken utsträckning miljöbedömningen har återverkat på utformningen av

planen. Om miljöbedömningen inte har påverkat planen kan det uppfattas som att syftet med miljöbedömningen inte har uppnåtts (jfr miljöbalken 6 kap. 11§). Miljökonsekvensbeskrivningen blir då, trots sina kvaliteter, mest ett konstaterande i efterhand. Det saknas även alternativa, konsekvensbedömda planförslag (jfr miljöbalken 6 kap. 12 §). Riksentikvarieämbetet anser att planprocess och miljöbedömning ska vara väl integrerade, att miljöbedömningen ska återverka på planens utformning och att alternativa planförslag bör utvecklas och konsekvensbedömas.

Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) menar att i redogörelsen för klimatpåverkan räknas den största delen av minskningen av växthusgaser med planförslaget (-0,4 Mton per år) komma som ett resultat av drift- och underhållsinsatser. Av den bilagda MKB:n framgår det att denna minskning kan hänföras till effektiviseringar av vägbelysning och energibesparingar inom järnvägsunderhållet. En betydande del av denna utsläppsminskning torde alltså kunna härledas till ett underliggande resonemang om marginaleansvändning. Någon redogörelse för eller hänvisning till källor för detta finns varken i planen eller i MKB:n. Om det är detta som är bakgrunden till värdet, bör det noteras att minskade utsläpp från kraftindustrin regleras av EU:s handel med utsläppsrätter, och att denna minskning av utsläppen inte heller kommer att ske inom riket så att dubbelräkning undviks (minskningen kan alltså inte räknas in som del i uppfyllandet av målet med en 40%-ig minskning av utsläppen utanför handlande sektor).

På ett flertal platser i planen (t ex s 153) uppger trafikverken att en ökad andel cykelresor bidrar till positiva effekter på folkhälsan. Det är ett påstående som borde beläggas bättre, då det förutsätter att de personer som väljer att börja cykla tidigare har haft en för låg grad av fysisk aktivitet. Det finns anledning att misstänka att många som ersätter arbetspendling med bil med en cykelresa istället kanske väljer bort en annan fysisk aktivitet som de tidigare ägnat sig åt. Att cykla i stadsmiljö innebär också en exponering för hälsorisker, både i form av risk för olyckor och genom vistelse i gatumiljöer med dålig luftkvalitet. Kort sagt behöver effektsambandet styrkas bättre innan sådana slutsatser dras. Detsamma gäller påståendet att den enskilt viktigaste åtgärden för att öka cyklingen är att förbättra infrastrukturen. Det kan stämma, men SIKA efterlyser referenser till undersökningar som stödjer detta påstående.

Skogsstyrelsen påpekar att ett klimatrelaterat område som inte berörs i planen är hur förväntat ökade transporter av biobränsle via lastbil ska kunna minska sin klimatpåverkan genom att skifta transportslag till järnväg.

Länsstyrelser

Länsstyrelsen Blekinge län menar att vid genomförandet av den nationella planen kommer den aktuella miljökonsekvensbeskrivningen att vara ett viktigt ramverk för det arbete som ska ta vid i bedömningen av enskilda investeringsobjekt.

Länsstyrelsen Gävleborgs län anser att järnvägstrafiken måste kunna erbjudas direktinfart till hamnen utan lokbyte. Växelrörelser över kommunens vattentäkt måste minimeras. Utredning över hur nytt hamnspår kan utföras pågår.

Länsstyrelsen Jönköpings län anser att det saknas konkreta förslag på åtgärder för att begränsa väg- och järnvägsbuller utifrån ekvivalenta utomhus- och inomhusvärden.

Länsstyrelsen i Skåne län vill erinra om att regeringen i sitt beslut den 21 december 2006 om att utarbeta inriktningsunderlag för den långsiktiga infrastrukturplaneringen har framfört att ”Kraven är höga på att transportsystemet, i större utsträckning än hittills, skall bidra till att utsläppen av koldioxid och andra klimatpåverkande gaser minskar. Transportsystemets utformning och funktion skall bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås”.

Länsstyrelsen i Skåne län menar vidare att för att minimera de risker som kan uppstå med transporter av farligt gods är det angeläget att uppmärksamma riskfrågor i samband med godstrafik både på väg och järnväg. Olika åtgärder kan vidtas för att lösa riskproblematiken och det är lämpligt att utreda dessa då riskfrågan studeras närmre. Länsstyrelsen ser flera fördelar med att ett nationellt nät för godstransporter pekats ut och menar att det bl a kan påverka riskfrågorna i positiv riktning.

Länsstyrelsen Södermanlands län menar att utbyggnad av Ostlänken och övriga delar av svenska höghastighetsbanor frigör kapacitet på de befintliga stambanorna vilket skapar möjlighet för fler tågslagen för gods- och regionalståg, vilket bidrar till att minska klimatbelastningen.

Länsstyrelsen i Uppsala län noterar att det är många vägar som finns med i planen för utbyggnad till mötesfri landsväg, vilket är ett bra sätt att öka framkomligheten och trafiksäkerheten. Denna utbyggnad medför emellertid i många fall att vägarna inte blir tillgängliga för cykeltrafik. Länsstyrelsen menar också att med hänsyn till skyddet av grundvattentäkter att det är mycket angeläget att väg 56 Stingtorpet-Tärnsjö kan tidigareläggas. Vägen är hårt belastad med tung trafik.

Länsstyrelsen i Hallands län anser att av miljöskäl är det olyckligt att fördubbla banavgifterna. Detta gör järnvägen mindre attraktiv i konkurrensen med andra transportslag. Det är en kortsiktig ekonomisk lösning som negativt kan påverka samhällsekonomin på lång sikt. Det är

angeläget att på olika sätt stimulera resor med cykel. Bussar och tåg är idag inte gjorda för att man lätt ska kunna ta med cykeln ombord. Ett steg i rätt riktning är att, som komplement till fler separata cykelbanor, skapa säkra platser för cykelparkering. Dessutom bör cykelturismen kunna utvecklas. Investeringar i attraktiva och trygga cykelleder bör kunna bli samhällsekonomiskt lönsamma. Det är glädjande om Kattegattleden i fortsättningen kan få vara ett prioriterat stråk för cyklande turister. Region Halland har avsatt medel ur regional plan till projektet. Staten bör på motsvarande sätt avsätta medel ur den nationella planen för färdigställande av Kattegattleden. Leden kan bli ett bra exempel att utvärdera.

Regionförbund / Kommunförbund

Regionförbundet Uppsala län pekar på att det i nu gällande plan finns en ombyggnad av väg 56 delen Stingtorpet-Tärnsjö upptagen med byggstart 2008-09. Enligt remissförslagets 100%-nivå kommer denna byggstart att försenas kraftigt och inte ske förrän 2016-2018. Investeringen skulle innebära stora förbättringar för näringslivets transporter på den norra delen av Råta Linjen. Här finns också stora vinster för miljön, genom att en omfattande grundvattentäkt skyddas.

Regionförbundet Södra Småland påpekar att på hela E4 Gävle-Helsingborg finns endast en delsträcka som ännu inte är 4-filig motorväg eller 4-fältsväg, 32 km förbi Ljungby. Näringslivet och Sydsvenska Industri- och Handelskammaren har i många år påpekat denna brist utan resultat. Genom sin bristande standard förorsakas återkommande stopp. Omledningen av trafiken medför att tung trafik ofta med farligt gods passerar genom mindre tätorter och genom Ljungby kommuns vattentäktområde.

Skaraborgs Kommunalförbund menar att i anslutning till väg 200 och väg 202 i Töreboda och Gullspåns kommuner är det angeläget att vidta skyddsåtgärder för vattentäkt i Lokaåsen.

Arlandaregionen menar att för att kunna uppnå målet om minskade koldioxidutsläpp kopplat till utsläppstaket för Arlanda behöver kollektivtrafikförsörjningen i Arlandaregionen förbättras.

Landsting

Stockholms läns landsting menar att i planen saknas i stort sett beskrivning av den metodik som använts för att göra miljöbedömningarna. Den enda metodik som redovisas är integrering i varje steg i planeringsprocessen. Emellertid anges i avsnitt 2.3.4 (Problem vid sammanställningen av miljökonsekvensbeskrivningen) att det varit svårigheter med denna integrering. Inte heller redovisas någon form av

kvalitetskontroll av bedömningarna. Därmed är det svårt att avgöra vilken precision bedömningarna har.

Landstinget Sörmland påpekar att bedömningen av den föreslagna planen avseende klimatpåverkan från de föreslagna investeringarna är en växthusgasreduktion om en tiondels procent till 2020. Detta skall ses mot bakgrund av att den statliga trafikslagsövergripande ekonomiska ramen motsvarar 417 miljarder kronor. ... Ett område som knappt berörs är infrastrukturen för alternativa drivmedel, vilket är en förutsättning för att exempelvis bryta transportsektorns fossilberoende.

Kommuner

Gävle kommun påpekar att på sträckan från Valsjön till trafikplats Mackmyra går vägen oskyddad genom skyddsområdet för Gävles vattentäkt, Valboåsen.

Hallstammars kommun menar att en nationell samlad transportplan kan ur miljösynpunkt ha fördelar då trafikslagen direkt kan jämföras eller samordnas.

Karlstads kommun påpekar att delen väster om Karlstad är en vägsträcka som passerar genom Sörmons vattentäkt. Om E18 flyttas till ett läge söder om skyddsområdet för Sörmon säkerställs att farligt gods inte transporteras inom skyddsområdet för grundvattentäkten.

Kungsörs kommun anser att det är mycket angeläget att väg 56 söder om Kungsör till Stora Sundby byggs om till en godtagbar standard. Detta är särskilt angeläget eftersom vägen går rakt igenom Kungsörs vattentäkt, som i dagsläget har ett helt otillräckligt skydd. Ett förslag om partiellt skydd av vattentäkten har utarbetats av Vägverket.

Landskrona kommun anser det angeläget att staten tar ansvar för bullerskydd utmed de vägar o järnvägar där man är väghållare.... Där vägar passerar kommunala dricksvatten- och reservvattentäkter är det av största vikt att erforderliga fysiska skyddsåtgärder vidtages så att vattentäkten inte förorenas eller äventyras på annat sätt vid eventuella olyckor eller liknande. Kommunen menar också att det är viktigt att det satsas på cykelvägar... med koppling till andra trafikslag så som tåg och buss. Det är mycket angeläget att satsningar görs på de oskyddade trafikanterna och i synnerhet barn, ungdomar, funktionshindrade och äldres möjlighet att ta sig fram på ett säkert sätt i trafiken.

Jönköpings kommun vill i det sammanhanget peka på möjligheten att utveckla en sammanhängande cykelled utmed riksväg 40 genom att använda den gamla banvallen mellan Ulricehamn och Jönköping.

Oskarshamns kommun pekar på att längs särskilt E22 (men även rv 25 och 40) sker mittseparering för att öka säkerheten. Resultatet blir ofta en kraftigt försämrad säkerhet för cyklister i dessa stråk. Separata gång- och cykelvägar bör anläggas längs dessa vägar och helt bekostas med nationella medel.

Mariestads kommun menar att miljöbedömningen redovisar inget kring behovet av infrastrukturen för förnybara bränslen. I samband med planeringen av infrastrukturen bör det även tas in hur försörjningen av de olika alternativa bränslen/energislag som enligt planen förväntas ersätta delar av dagens fossilbränslen. Likaså innebär en omställning av transportsystemet till mer hållbara energislag positiva och negativa konsekvenser för miljön. Särskild hänsyn till dessa kan behöva tas med i planeringen. Konsekvenser av klimatanpassning av transportsystemet bör även belysas. Troligtvis är investeringar i klimatanpassningsåtgärder, framförallt för att motverka höjda vattennivåer och flöden, högst aktuella under tiden fram till 2021.

Sollentuna kommun menar att risker i samband med farliga transporter leder i vissa lägen till minskade möjligheter att utnyttja länets infrastruktur. Frågan om hur utbyggnad och användning av terminaler på sikt kan minska risker, borde belysas bättre.

Storfors kommun anser att det är tveksamt om föreliggande förslag bidrar nämnvärt till att hantera klimatutmaningarna och till en hållbar tillväxt och samhällsutveckling.

Sundbybergs stad menar att det varit vissa svårigheter att integrera miljöbedömningen i planeringsprocessen.

Västerås stad anser att remissens uppdelning av yttrande över planförslag och MKB till olika mottagare är inte logisk och riskerar att förlora helhetsperspektivet. Man avstår därför att yttra sig separat om MKB:n.

Östhammars kommun menar att sett till den mycket stora diskrepans mellan klimatmålen och det resultat planen ger inom klimatområdet, borde den nationella planen för transportsystemet mera kraftfullt inrikta sig på att minska utsläppen av växthusgaser. Planen borde ha en tydligare strävan att uppnå målen i regeringens klimatproposition.

Trafikhuvudmän

Hallandstrafiken AB:s övertygelse är att satsning på hela Västkustbanan har stor betydelse ur klimat- och miljösynpunkt samt starkt inflytande på regionens fortsatta utveckling.

Infrastrukturförvaltare

Umeå Hamn menar att hamnen minskar trafiken runt Bottenviken.

Bransch- och intresseorganisationer

Cykelfrämjandet (CF) anser att det finns behov av ett nationellt cykelvägnät och en ny klass för cykelvägar. För att cykling ska kunna fungera över längre sträckor som ett fullgott transportalternativ behövs det möjligheter att kombinera tåg/buss och cykling. Ett viktigt krav är att cykeln enkelt kan tas med på dessa transportmedel. Generellt kräver CF att gångbanor och cykelvägar skall separeras för att minska konflikter mellan gående och cyklister. Justering av misstag vid mötesseparerade vägar.

Miljöförbundet Jordens Vänner pekar på att nollalternativet i miljökonsekvensbeskrivningen utgörs av EET-strategin-utsläppsminskningar på drygt 3 miljoner ton koldioxid som regeringen inte valt att genomföra (t ex Kilometerskatt på tung trafik).

Norrbotniabanan AB menar att en förutsättning för att Norrbottens läns transportinfrastruktur ska nå klimatmålen är att Bottniska korridoren byggs ut i sin helhet, det vill säga att Norrbotniabanan byggs ut i sin helhet.

Näringslivets transportråd menar att klimat och miljö kräver tidigare och snabbare uppgradering.

Naturskyddsföreningen erinrar om att 2005 antog Vägverket och Banverket ett gemensamt åtgärdsprogram för att åtgärda befintliga barriärer för biologisk mångfald och friluftsliv, främst i storstadsområdena. Programmet nämns i underlaget och en smärre summa föreslås för utredande. Vi anser att detta program tydligare bör arbetas in i den slutliga planen.

Inlandsbanan AB menar att koldioxidutsläppen från lastbilstransporterna i landet kommer inte att ha minskat, utan ökat ännu mera vid planperiodens slut och planen är i detta avseende inte nog proaktiv.

Fältbiologerna påpekar att i planens miljökonsekvensbeskrivning finns det lagstadgade avsnittet Nollalternativ, som ska beskriva hur utvecklingen gått utan plan. Men MKBn:s nollalternativ bygger på EET-strategins styrmedelsförslag. Detta är irrelevant då denna strategi med största sannolikhet inte kommer att genomföras.

Gröna Bilister menar att också effekten av ”Inga laddhybrider” bedöms och anges ha relativt små effekter för planen, helt enkelt eftersom laddhybridernas och elbilarnas andel av det totala transportarbetet är

ganska liten även vid ett fullt genomslag enligt planen. Detta är viktigt för regeringen och andra instanser att ta till sig, eftersom den miljömässiga argumentationen för bl.a. Förbifart Stockholm till stor del baserar sig på argumentationen att huvuddelen av biltrafiken när leden är färdig består av elbilar och laddhybrider. ... I åtgärdsplanen anges att ”Cykelvägarna ska vara jämna och behagliga att cykla på och inbjuda till ett ökat cyklande bland vuxna och barn.” Denna inriktning avvisar vi, utifrån att det är av mycket större betydelse att cykelvägen minimerar tidsåtgången för arbetspendlare än att den upplevs som inbjudande. Att de båda målen kan stå i direkt konflikt med varandra har tydligt framkommit i samband med Stockholms målade cykelstråk mitt i trafikerade gator, med låg trivsel men hög effektivitet. I åtgärdsplanen anges att Vägverket och Banverket ska ”verka för alternativ till resor”. Denna inriktning saknar vi dock nästan helt i planförslaget. Vi har i andra sammanhang i detalj presenterat våra förslag till hur det totala resandet kan minska, bl.a. genom: resfria möten, stimulerat distansarbete och ändrad stadsplanering.

Villaägarna Östra Götaland menar att Natura 2000 områden, område av riksintresse, rödlistade och sällsynta arter i både fauna och flora samt urgamla ekbestånd hotas eller försvinner. Bullermatta av stora mått drabbar ett större villaområde. Luftföroreningen från trafiken ska läggas samman med dito från befintlig industri. Farligt gods på lastbil ska inte passera genom tätbefolkade områden när motsvarande gods på järnväg föreslås flyttas ut från centrum.

Järnvägsfrämjandet menar att i förslaget till nationell plan för transportsystemet 2010-2021 sägs att oljan i framtiden kommer att vara en osäker resurs och klimateffekterna av den nuvarande drivmedelsförbrukningen i världen måste tas på största allvar. Oljan nämns inte mer än så, och effekterna av långtidsplanens investeringar blir en minskning av växthusgaserna med en promille. Trots det nämns ett robust transportsystem med minskad klimatpåverkan som en av tre utmaningar planen skall uppfylla.

Svensk Cykling påpekar att i propositionen lyfter regeringen för första gången fram behovet av ett tydligt folkhälsoperspektiv. Det innebär att framtidens trafiklösningar inte bara ska gynna kollektiva färdmedel. Även om de är mer trafikeffektiva är de fortfarande passiva. Ökat gående är positivt, men cykling är bättre ur ett folkhälsoperspektiv. WHO har tagit fram redskap för att hjälpa politiker och tjänstemän att beräkna samhällsnyttan med satsningar på cykling med ett verktyg kallat HEAT (Health Economic Assessment Tool for Cycling). Även de allra mest försiktiga kalkylerna, där endast förtidig död räknas med – alltså inte kostnader för sjukdom och rehabilitering – visar på fantastisk utväxling av investerade medel. En satsad krona ger mellan 3-5 kronor tillbaka. Vilka andra infrastruktursatsningar kan visa motsvarande?! Eftersom människor som inte cyklar till jobb och skola har en ökad risk att dö i

förtid, på grund av så kallade välfärdssjukdomar, med upp till 40%, är varje typ av satsning på ökat cyklande mycket lönsam för samhället.

Riksorganisationen Sveriges Motorcyklister (SMC) framhåller säkerhet för mc.

Föreningen Bilfria Leder tillstyrker att åtgärder för de oskyddade trafikanterna alltid prövas i samband med beslut om anläggande av 2+1-vägar, eftersom åtgärden nästan alltid medför att vägrenarna helt eller delvis tas i anspråk av den motoriserade trafiken. Att cykla på sådana vägar är väsentligt farligare än att cykla på motorvägarnas vägrenar och bör i konsekvens därmed förbjudas.

Riksförbundet Enskilda Vägar menar att när det gäller ökad andel cykelresor är förbundet positiva till en satsning på ett utbyggt cykelvägnät, en stor del av denna trafik kan med stor sannolikhet använda det enskilda vägnätet. Erfarenheterna från planeringen av den så kallade "Kattegattleden", längs västkusten, där delar av det enskilda vägnätet föreslås tas i anspråk, bör användas i kommande arbete för ett utökat cykelvägnät.

Handelskammare

Sydsvenska Industri- och Handelskammaren menar att de stora miljöutmaningarna måste till absolut största delen lösas genom att emissionerna reduceras, inte genom att trafiken minskar.

Övriga företag

Utländska remissinstanser

Universitet och högskolor

SLU Uppsala menar att för att transportpolitiken ska bli ett effektivt verktyg för att minska utsläppen av växthusgaser så borde en strategisk planering ha skett redan från början med fokus på klimatfrågan.

Kungliga Tekniska Högskolan (KTH) Med avseende på långsiktig hållbarhet är klimatfrågan av särskild betydelse. Vi vill hävda att planen leder till ökade utsläpp av växthusgaser och inte marginellt minskade som anges i planen. För att uppnå klimatmålen måste ekonomiska och andra styrmedel (inklusive transportplanen) samverka. Här gör de inte det, då den fysiska planen ger förutsättningar för ökad ineffektiva transporter. Planen leder alltså till att det blir svårare att nå klimatmålen.

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*).

Sammanfattning forts.

Svensk Cykling anser att kalkyler av investeringar i cykelinfrastruktur bör redovisas.

Myndigheter

Boverket menar att eftersom EET-scenariot används som nollalternativ i planen leder det till en underskattning av trafikarbetet och därmed utsläppen av koldioxid från transportsektorn. Planens bidrag till klimatmålen får därför anses överskattade.

Naturvårdsverket framhåller att trafikverken påpekar att utsläppen troligen kommer hamna någonstans mellan EET- och referensscenariot eftersom alla styrmedel som ingår i EET-scenariot inte är beslutade. Det innebär att miljöeffekterna av planen genomgående underskattas.

Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) framhåller att det har skett ett utvecklingsarbete som utmynnat i den så kallade "successiv-principen" för beräkning av anläggningskostnaderna... SIKA menar att denna metod inneburit stor skillnad när det gäller medvetenheten om vilka osäkerheter som finns. Beskrivningen av metoden säger dock inget om hur hanteringen av osäkerheterna innebär säkrare anläggningskalkyler, vilket rubriken på sid 17 ger uttryck för. Kalkylen blir enligt SIKA säkrare i den meningen att osäkerheten blir tydligare, men därmed inte sagt att osäkerheten blir mindre.

Länsstyrelser

Länsstyrelsen i Gävleborgs län påpekar att FN-organisationen IMO har beslutat att sänka svavelhalten i drivmedel, bunker, för fartyg som trafikerar bland andra Östersjön och Bottniska viken. Bestämmelsen träder i kraft år 2015. Det betyder enligt Sjöfartsverkets utredning att fraktpriserna kan gå upp med 40 till 70 % då svavelfri bunker är mycket dyrare än bunker som innehåller svavel. Tillsammans med redan kända prognoser för järnvägstrafiken och nya villkor för sjöfartens ekonomi kan man förvänta sig att godsflöden flyttas över från sjöfart till järnväg. Det innebär troligen att trafiken ökar mer än vad prognoserna anger.

Länsstyrelsen i Södermanlands län anser att kalkylperioden bör kunna sättas till längre tid än 40 år just när det gäller utbyggnaden av Ostlänken som utgör en etapp i ett nytt system för höghastighetståg. Med tanke på omfattningen av projektet och den strukturpåverkan som det nya systemet ger upphov till bör undantag medges i kalkylerna så att längre tids nyttor kan räknas in.

Länsstyrelsen i Västra Götalands län påpekar att när det gäller godstransporter på järnväg antas dessa växa långsammare än under de tidiga åren på 2000-talet. Orsaken anges vara att inga investeringar i infrastruktur planeras efter år 2010. Länsstyrelsen menar att detta är ett felaktigt sätt att kalkylera. Om man vill att godstransporter på järnväg ska öka, vilket är ett samhällsmål, bör planeringen utgå från detta och således prioritera investeringar i järnvägsinfrastruktur, istället för att inte investera och därefter konstatera att järnvägstransporterna inte kan öka på grund av kapacitetsbrist.

Regionförbund / Kommunförbund

Skåne Nordvästs styrelse vill kraftigt understryka vikten av att byta ut de nuvarande modellerna för samhällsekonomiska kalkyler mot modeller som speglar de verkliga effekterna av infrastrukturinvesteringar.

Region Dalarna menar att i den process som föregått planen kan konstateras att det finns mycket lönsamma kalkyler som täcker hela stråket, men där beloppen är så stora att de inte ryms i den aktuella planen. Om det då görs förslag som under denna period tar en mindre del av det totala behovet som stråket har, så uppstår fenomenet att de i NNK kan anges som olönsamma. Slutsatsen är att om kostnaden för att åtgärda hela stråket inte kan rymmas i aktuell plan och del av åtgärder inte inryms i planen för att objektet är samhällsekonomiskt olönsamt, så återstår frågan: När skall vi klara att bygga helheten i stråktänkandet, om vi inte under olika planperioder kan åtgärda olika delsträckor? Innebär att ett stråk som har en totalt sett positiv kvot, vid uppdelning i mindre avsnitt (gäller både väg och järnväg) redovisas i planen med negativ kvot och används därför som motiv varför objektet inte platsar i planen.

Regionförbundet Örebro menar att fullständig likformning av Vägverkets och Banverkets kalkylmallar inte har varit möjlig, ändå jämförs de samhällsekonomiska beräkningarna med varandra utan hänsyn till eller kommentar om detta.

Regionförbundet Östsmå menar att beräkningsmodellens svaghet att vare sig beakta eller sätta värden på de långsiktiga tillväxtprocesser som uppstår när tidsavstånd förkortas, resmöjligheterna förbättras och större arbetsmarknadsområden integreras blir extra uppenbar i samhällsbyggnadsprojektet Ostlänken. De beräknade sk restidsvinsterna är bara en delmängd av den totalt samlade utfallet.

SmåKom menar att ett sätt att uppmärksamma och i bästa fall råda bot på detta regionala dilemma är att de statliga kommunikationsverken utvecklar sina konsekvensanalyser och samhällsekonomiska bedömningar för att tydliggöra helhetseffekterna av den samlade statliga politiken.

Landsting

Jämtlands läns landsting säger sig tyvärr konstatera att turismens betydelse för den regionala utvecklingen inte till någon del beaktas i de samhällsekonomiska kalkylmodeller som nu används för att värdera länets transportinfrastrukturobjekt, vilket är en mycket allvarlig brist för ett län som Jämtland, vars beroende av denna näringsgren är betydande både ekonomiskt och utifrån ett utvecklingsperspektiv.

Kommuner

Malmö stad menar att de prognoser för kollektivtrafikens utveckling som ligger till grund för de samhällsekonomiska beräkningarna av järnvägsinvesteringar är mycket låga jämfört med den resandeutveckling som vi har haft i Skåne under senare år. Finansieringsfrågan har inneburit oklara förutsättningar, framförallt i form av betydelsen av kommunal och regional medfinansiering för planförslaget. Detta har gjort det svårt att hantera frågan på ett ändamålsenligt sätt.

Karlstads kommun påpekar att trafiksäkerhetseffekter beaktas i den samhällsekonomiska kalkylen. Det gör däremot inte effekterna av att skydda Sörmons vattentäkt.

Storfors kommun anser att med det rigida sätt som planförfattarna ser på samhällsekonomisk lönsamhet där trafikmängden blir styrande och övriga samhälls- och regionalpolitiska faktorer helt saknar värde, får storstadsregionerna en allt för stor del av de statliga medlen på övriga Sveriges bekostnad.

Torsby kommun kan konstatera att den beräkningsmodell som används då man beräknar den samhällsekonomiska nyttan med en investering är starkt negativ för glesbygdsområden. Torsby kommun anser att det är ett systemfel då man använder sig av nyttoanalyser i huvudsak. Detta kommer att innebära att glesbefolkade områden får en omöjlig situation att få till stånd infrastrukturinvesteringar i konkurrens med projekt i mer tätbefolkade områden. Det kommer på sikt att leda till att standarden och förutsättningarna inom infrastrukturuområdet kraftigt kommer att förskjutas till storstadsregionernas fördel. Glesbygdsregionerna får indirekt betala för utbyggnaden av infrastrukturen i de stora befolkningscentrumen.

Östersunds kommun måste tyvärr konstatera att trafikverkens nuvarande kalkylmodeller som används för att värdera länets infrastrukturobjekt inte till någon del beaktar den betydelse turism- och besöksnäringen har för den regionala utvecklingen.

Lindesbergs kommun anser i likhet med *Regionförbundet Örebro* och *Partnerskap Bergslagsbanan* att de samhällsekonomiska analyserna behöver utvecklas och att de bedömningar som nu görs inte helt kan förlita sig på analysmodellernas resultat.

Trafikhuvudmän

SJ AB menar att kontakter har förekommit men järnvägsföretagen har inte involverats i arbetet med den samhällsekonomiska analysen. *SJ AB* har via Branschföreningen Tågoperatörerna påtalat några för järnvägsområdet förekommande problem. Här kan räcka att slå fast att prognosunderlag ska utgå från korrekt, färsk och tillräckligt omfattande resandestatistik.

Skånetrafiken (Region Skåne) menar att de samhällsekonomiska beräkningskalkylerna inte duger till en hel del av det, som de för närvarande används till. De är användbara för att välja mellan och prioritera mellan projekt av likartad karaktär, exempelvis för alternativa vägalternativ mellan två orter. Kalkylmodellerna, så som de ser ut idag, kan då användas eftersom de fel som är knutna till modellen är lika för alla alternativen och därför tar ut varandra.

De samhällsekonomiska beräkningskalkylerna duger i allmänhet inte för jämförelse mellan väg- och järnvägsprojekt av det skälet att de ursprungligen är framtagna för vägtrafiken och inte beaktar många viktiga nyttor inom järnvägstrafiken (robusthet, möjligheter att lägga en attraktiv tidtabell, minskad förseningsrisk med mera). Till yttermera visso bygger kalkylerna för järnvägsprojekten på prognoser om resandeutvecklingen till 2020 som i Skåne motsvarar den hittillsvarande resandeökningen på ett halvår! Ej heller duger de för att avgöra om en trafikled ska byggas eller inte.

Grundläggande och en av de viktigaste svagheter i traditionella samhällsekonomiska beräkningskalkylerna är att de bygger på en teori där små förändringar ger små effekter och därför är möjliga att räkna på. Men de fungerar oftast inte om man skalar upp de projekt man räknar på. Framför allt duger de inte för att avgöra om stora projekt – som förändrar förutsättningarna för hur människor och företag ska organisera sina liv eller sin verksamhet – ska genomföras. Där måste snarare politiken och den strategiska planeringen få sin plats; synsättet måste breddas.

Infrastrukturförvaltare

Bransch- och intresseorganisationer

BilSweden menar att då trafikverken i åtgärdsplaneringen ska använda sig av samhällsekonomiska kalkyler är det av yttersta vikt att de metoder och

värden som används i kalkylerna är internationellt och vetenskapligt vedertagna.

Näringslivets transportråd anser att godstransporters samhällsnytta inte kommer fram i de samhällsekonomiska kalkylmodeller som tillämpas.

Svenska Bussbranschens Riksförbund menar att en annan brist i förslaget till nationell plan är prognoserna om det framtida resandet. Dagens kris har emellertid påverkat prognosmakarna i den meningen att tillväxten under planperioden antas bli lägre än historiska nivåer. Detta trots att världsekonomin tillväxttakt ökat starkt under senaste decennierna och därmed svensk industris exportmarknader. Det finns således en betydande risk att förslaget till den nationella planen underskattar det framtida behovet av transporter.

Falun Borlänge-Regionen AB menar att det inte framgår tydligt hur trafikverken säkerställer att ej kvantifierbara samhällsekonomiska effekter, i form av dynamiska effekter för en positiv regional utveckling, beaktas vid prioriteringar av åtgärder. Vår uppfattning är att åtgärder som bidrar till näringslivets konkurrenskraft och utveckling generellt underskattas i samhällsekonomiska kalkyler.

Svensk Cykling anser att regeringen borde tydligare kräva av Vägverket i sin nationella plan, såväl som i Vägverkets regionala planer, att samhällsekonomiska kalkyler av investeringar i cykelinfrastruktur redovisas. Svensk Cyklings (och Föreningens Bilfria Leders) granskning av de regionala planerna visar att så inte sker. Överhuvudtaget är redovisning av tidigare investeringar, planer och underlag för föreslagna investeringar samt idéer kring framtida redovisningar mycket bristfälliga.

Partnerskap Bergslagsbanans uppfattning är att åtgärder som bidrar till näringslivets konkurrenskraft och utveckling generellt underskattas i samhällsekonomiska kalkyler.

Dalabanans Intressenter anser att nuvarande system att beräkna samhällsnyttan inte fångar upp turismens och exportföretagens utveckling.

Handelskammare

Stockholms Handelskammare pekar på att samhällsekonomiska bedömningar får en större tyngd i den nya planen. Generellt sett är det bra, men Handelskammaren vill ändå varna för de felaktigheter som sådana analyser ofta är behäftade med. De underskattar ofta storstadseffekter, såsom högre restidsvärdering och effekter på restidssäkerhet. De tar inte hänsyn till tillväxteffekter, som ofta är större i storstäder, där

regionförstoringen får större effekt på arbetsmarknad och kompetensförsörjning för företagen.

Sydsvenska Industri- och Handelskammaren menar att trafikutvecklingen i Sydsverige och på Europavägarna med all blir sannolikhet högre än det använda EET-scenariot.

Handelskammaren Mittsverige anser att en stor brist är att gods-transporternas samhällsnytta inte kommer fram i de kalkylmodeller som nu tillämpas.

Handelskammaren Mälardalen uppmanar till att tydliggöra samhällsnyttan av godstransporter. Gör en samhällsekonomisk värdering av godsprojekt som speglar dess betydelse för näringslivets konkurrenskraft och för Sveriges konkurrenskraft som nation.

Övriga företag

Jernhusen AB anser att angelägna godstransportrelaterade infrastruktur-satsningar ej har prioriterats visavi persontrafikrelaterade satsningar då de samhällsekonomiska kalkylmodeller som används gynnar persontrafiken genom högre tidsvärdering.

Utländska remissinstanser

Universitet och högskolor

Örebro Universitet menar att den samhällsekonomiska analysen är utförd med metoder som har förbättrats i olika avseenden sedan tidigare planeringsomgångar. Även arbetet med kvalitetssäkring av metodiken har utvecklats. Ändå återstår flera väsentliga brister som bör åtgärdas inför kommande planeringsomgångar. Ett särskilt stort problem är de otillräckliga möjligheterna att analysera osäkerhet.

Kungliga Tekniska Högskolan (KTH) menar att en anledning till att den samhällsekonomiska effektiviteten får dominera planeringen över den långsiktiga hållbarheten kan vara att det för samhällsekonomiska kalkyler finns manualer och riktlinjer. För att analysera den långsiktiga hållbarheten saknas enligt underlagsdokument motsvarande metoder. Här finns alltså ett forskningsbehov att utveckla sådana metoder som kan användas operationellt på samma sätt som samhällsekonomiska kalkyler.

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 arbets sätt 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*).

Myndigheter

Naturvårdsverket påpekar att exakt vilka optimistiska antaganden, t.ex. angående fordonens energieffektivitet och andel förnybara bränslen, som ingår i EET-scenariot anges inte och referenser saknas.

Statens institut för kommunikationsanalys (SIKA) ser positivt på att trafikverken har såväl en intern granskning av kalkylerna, som en halvextern granskning. Trafikverken hänvisar till kvalitetssäkringsarbetets betydelse för att skapa förtroende för planen. Att en deltagare från projektledningen deltar i granskningen av de kalkyler man är ansvarig för kan därför ifrågasättas. Motiven bakom detta upplägg bör redovisas tydligare för att undvika att förtroendet för planen riskeras.

Det återstår för trafikverken att på ett pedagogiskt sätt förklara varför det förväntade värdet [i anläggningskalkylerna] förväntas ligga högre än det troliga värdet. För en oinvigd läsare framstår det förväntade värdet som det mest troliga. SIKA anser att beskrivningen av viktade medel-

värden och troliga kostnader i anläggningskalkylerna är lite förvirrande och kunde göras tydligare, gärna med ett illustrativt exempel.

Skogsstyrelsen menar att det gäller för övrigt generellt för samtliga åtgärder som inte ryms inom planen att det inte tydligt motiveras varför de inte är prioriterade.

Statens väg och transportforskningsinstitut (VTI) menar att för att kunna upprätta en nationell åtgärdsplan krävs ett omfattande underlagsarbete beträffande modeller för trafikflöden (egentligen efterfrågan på person- och godstransporter), effektsamband (mellan å ena sidan trafik och å andra sidan slitage, miljö och olyckor) samt kalkylvärden. Arbetet med detta underlag går inte ut på nationell remiss. ...VTI:s övergripande iakttagelse är att det prognosarbete som planerna bygger på verkar vara förenat med betydande konsistensproblem. Framtagningen av transportprognoserna, inklusive tillämpade antaganden om omvärldsförutsättningar, skulle ha förtjänat en mer transparent beskrivning. ...Det är oklart om huvuddokumentet innehåller en korrekt och konsistent sammanställning av prognosberäkningarna.

Länsstyrelser

Länsstyrelsen i Skåne län anser att det i MKB:n görs en god ansats att beskriva de miljökonsekvenser transportplanen ger upphov till. I dokumentet påpekas att brister i underlaget, brist på analysmetoder för strategiska miljöanalyser samt förändringar av planförslaget som skett sent i processen har inneburit svårigheter vid sammanställningen av MKB:n. Länsstyrelsen menar ett det är olyckligt om detta inverkat på MKB:ns kvalitet. Länsstyrelsen anser att MKB:n inte påverkat innehållet och prioriteringarna i transportplanen i någon större omfattning. Det vore önskvärt att en bedömning av miljökonsekvenserna för de specifika åtgärderna gjorts samt att olika åtgärdsalternativ vägts mot varandra bl a med miljöbedömningarna som grund.

Regionförbund

Region Blekinge påpekar att i underlagsmaterialet, bilaga 2d, objekt utanför plan, sägs att Sydostlänken inte är prioriterad av Blekinge, Skåne och Kronobergs län. Detta påstående saknar all grund enligt Region Blekinge. Se bil 9 i länstransportplan.

Region Dalarna menar att det förutsågs ett större inflytande för den regionala nivån för att få öppnare arbetsformer och underlag samt att uppnå en högre grad av förankring av såväl process som förslag. Kärnan i detta tänkande var betydelsen av de regionala systemanalyserna, vars kvalitet i många fall har varit imponerande, men som tyvärr inte fått ett

tydligt genomslag i trafikverkens process och vidare i remissförslaget. ...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 parter. Men, det har även inneburit en ny, omfattande och många gånger komplex process för trafikverken, att ta fram en gemensam nationell plan. Denna omfattande process i formen av ett stort internt projekt (nätverk), har även under resans gång upplevts som introvert, där man återfallit till traditionella arbetsformer och slutna processer. Trots tidiga dialoger av arbetsmaterial m m, har det varit svårt att utanför projektorganisationen, få till en reell påverkan och dialog om planförslagets verkliga innehåll.

Region Västerbotten menar att processen har präglats av en stark ambition till transparens, vilket är positivt i jämförelse med tidigare planeringsomgångar. Region Västerbotten vill också poängtera betydelsen av att när regeringen fattat slutgiltigt ställningstagande vilka planeringsmedel som ställs till respektive läns förfogande, måste dessa uppfyllas via årliga beslut i Riksdagen. Vår erfarenhet är att det är en stor diskrepans mellan beslutade plannivåer och det faktiska utfallet. Detta är dels till stort men för förtroendet till planprocessen som helhet, dels innebär detta mycket stora problem när det gäller objekt som innehåller moment av medfinansiering i samarbete med kommuner eller andra projektägare.

Skåne Nordväst vill påpeka att tyngdpunkten i planerna som vanligt ligger i den senare delen av planperioden, mycket beroende på att redan påbörjade projekt ska slutföras. Samtidigt medför detta att viktiga projekt riskerar att åter skjutas på framtiden och därmed också att hamna utanför plan.

Landsting

Norrbottnens läns landsting menar att den process som har lett fram till den nationella planen har försökt att fånga upp regionernas bild av vilka infrastruktursatsningar som bedöms som mest väsentliga. Processen har präglats av en stark ambition till transparens, vilket är positivt i jämförelse med tidigare planeringsomgångar. Hastighetsöversynen måste balanseras med bättre vägar.

Kommuner

Avesta kommun menar att samtidigt som en mer öppen process pågått finns nu i förslaget stora summor som ska läggas i potter som undandras pågående diskussioner och prioriteringar och i stället läggs i slutna processer och beslutsrum där andras bedömningar och prioriteringar lätt ställs utanför. Det föreslås t ex 9 mdr för Tillkommande behov (5 mdr) och Riskreserv (4 mdr) fördelade 50/50 mellan Banverket och Vägverket. Genom trafikverkens skärpning av kalkylprocessen genom tillämpning

av successiv kalkylering ska man ej behöva avsätta medel för en riskreserv. Avsatta medel bör istället omfördelas till prioriterade projekt utifrån de regionala systemanalyserna.

Upplands-Bro kommun menar att dessa olika sätt att redovisa objektet gör det svårt att uttolka vad som krävs för att en ombyggnad av trafikplatsen ska bli av, bl.a. vad gäller medfinansiering. Vi efterlyser större tydlighet. ... Vi anser också att remissmaterialet är mycket svårtillgängligt. Allt material ligger förvisso på trafikverkens webbplatser, men det är svårt att hitta de detaljer man söker på objektnivå.

Filipstads kommun och *Kristinehamns kommun* menar att det är bra att de fyra stora infrastrukturverken gemensamt tar fram en Nationell plan. På det sättet borde det kunna hittas samordningseffekter inom infrastrukturuområdet och finnas möjligheter att undvikas suboptimering av nationella resurser. Tyvärr har planupprättarna inte lyckats visa på dessa förväntade goda effekter i föreliggande plandokument utan respektive transportslag lever sitt eget liv utan större fördjupad samverkan.

En annan effekt av samplanerandet är att materialet blivit mycket omfattande och i vissa fall oöverblickbart. Planförfattarnas ambitioner om att göra ett transportslagsövergripande förslag gör att omfattningen av dokumentet med alla dess bilagor är på gränsen till läsbart. Följden av detta kan bli att endast den särskilt intresserade eller den som i sitt yrke tvingas läsa materialet kommer att ta del av det, och materialet får därför en begränsad spridning och genomlysning, vilket är tvärtemot vad ett så pass viktigt dokument borde få.

Trafikhuvudmän

Infrastrukturförvaltare

Bransch- och intresseorganisationer

Svenska Bussbranschens Riksförbund påpekar att om samhället även i framtiden anser att kollektivtrafiken dessutom är en verksamhet som ska stödjas med driftsbidrag via skattefinansiering bör man göra det yttersta för att samhällets investeringar ökar nyttan av denna. Därför bör det alltid redovisas hur föreslagna investeringar gynnar eller missgynnar kollektivtrafiken. Detta gäller framför allt vid väginvesteringar då analyserna för kollektivtrafiken mer tydligt skett vid spårinvesteringar.

Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen (ARG) anser att tjänstemäns/sakkunnigas tolkningar av lagar, projekts lämplighet mm inte får styras av politiska viljor. Till slut måste det givetvis fattas ett politiskt beslut

men de utredningar och dokument som läggs fram måste vara oberoende och oförvanskade.

Handelskammare

Övriga företag

Utländska remissinstanser

Universitet och högskolor

Örebro Universitet menar att en inkonsekvens som är värd att påpeka även om den knappast har stor betydelse för prioriteringen mellan investeringsobjekt gäller värderingen av koldioxidemissioner. Här används ett värde som är högre än hushållens koldioxidskatt och betydligt högre än priset på utsläppskvoter i EU-ETM. Detta förfarande leder oundvikligen till en kostnadsineffektiv klimatpolitik, i detta fall mellan transportsektorn och övriga sektorer, mellan Sverige och övriga medlemsländer i EU samt inom transportsektorn (eftersom EU-ETM-värdena används för flyget).

13 Övriga synpunkter

Myndigheter

Energimyndigheten anser att det också behövs informationsinsatser för att individer ska välja kollektivtrafik och /eller cykel som transportmedel och att sådana insatser behöver omfattas i planen. ... Energimyndigheten efterfrågar en tydligare beskrivning av hur utvecklingen av IT-tillgänglighet kan vara ett alternativ till traditionella infrastruktur-satsningar.

Lantmäteriverket menar att den kompetens rörande markåtkomst och plangenomförande som lantmäterimyndigheterna besitter kan i inledningen av en planeringsprocess bidra till att undanröja hinder och onödiga kostnader som kan uppkomma i ett senare skede av plangenomförandet.

Myndigheten för samhällsskydd och beredskap (MSB) anser att de mått som är satta för leveranskvalitet i del 2, avsnitt 11 på något sätt ska utvärderas eller prövas under perioden 2010-2021. Det framgår inte klart om eller hur man ska ta reda på om rätt leveranskvalité är satt och om den uppnås.

Rikstrafiken påpekar att i förslaget till Nationell plan lyfts åtgärder i form av drift och underhåll samt trimningsåtgärder. Rikstrafiken vill betona att myndigheten stöder sådana samverkande åtgärder som sammantaget kan vara väl så betydelsefulla som stora, mer glamorösa, infrastruktur-satsningar. ... Åtgärder som höjer drivmedelspriserna måste därför övervägas noga och ingående analyser av hur sådana åtgärder påverkar människor i alla delar av landet måste genomföras.

Tillväxtverket påpekar att befolkningsutvecklingen påverkar kapacitetsutnyttjandet i transportsystemet. I den nationella planen för transportsystemet använder trafikverken befolkningsutvecklingen på länsnivå som underlag för det fortsatta arbetet. Tillväxtverket är i viss mån kritisk till detta arbetssätt eftersom flera län uppvisar en obalans inom länet, bland annat vad det gäller befolkningsutvecklingen. ..Runt Umeå sker en stark befolkningstillväxt medan andra delar av länet har en annan befolkningsutveckling. Genom att i större omfattning beakta funktionella analysregioner i samband med trafikverkens arbete med att utveckla transportsystemet kan resultatet av insatser bättre hanterar brister i systemet på grund av stark befolkningstillväxt.

Länsstyrelser

Länsstyrelsen i Södermanlands län menar att det är bra att det finns vissa fria potter i förslaget som inte är bundna från början. Nya angelägna mindre projekt som har stor nytta kan då genomföras under perioden. Ett exempel är det nyligen inledda förstudiearbetet för järnvägen Västerås – Eskilstuna. Genom att trimma det befintliga systemet kan integrationen mellan dessa två Mälarstäder öka vilket i sin tur ökar tillväxten.

Länsstyrelsen i Jämtlands län menar att både den Bottniska korridoren och Mittnordkorridoren har stor betydelse för näringslivet och tillväxten i hela norra Sverige. Länsstyrelsen i Jämtlands län ställer sig därför bakom en gemensam skrivelse från de fem nordliga länen om behovet av en nationell godsstrategi. Den gemensamma skrivelsen biläggs detta yttrande. Det är vår uppfattning att en nationell godsstrategi bör ha ett tydligt nordiskt perspektiv med sikte på en nordisk samplanering. Vikten av större satsningar på Mittnordkorridoren har närmare beskrivits under punkterna fem och sju ovan.

Länsstyrelsen i Norrbottens län framhåller gruvetableringen i Pajala - för att klara malmtransporterna och arbetskraftsförsörjningen med rimliga restider, transportkostnader och miljöeffekter för de nya gruvfyndigheterna krävs omfattande kompletteringar av transportinfrastrukturen i närtid.

Länsstyrelsen i Södermanlands län anser att väg 56 (Räta linjen) bör pekas ut som huvudvägnät för gods. Inte minst med tanke på den satsning som har gjorts på kombiterminaler i Katrineholm och Eskilstuna. Flens bangård har låg säkerhet idag med plankorsning för fotgängare. En av staten sedan länge utlovad ombyggnad av bangården behöver snarast genomföras.

Länsstyrelsen i Västernorrlands län menar att investeringar i mötesstationer på delen Gävle - Sundsvall är kortsiktigt. De värsta flaskhalsarna i stråket, Sundsvall-Harmånger samt Axmar-Gävle behöver slutföras med dubbelspårsutbyggnad under den kommande planperioden och således prioriteras i investeringsplanen. Den knappt 6.5 mil långa järnvägssträckan mellan Sundsvall - Härnösand är i särklass svagaste länken restidsmässigt mellan Stockholm och Umeå.

Länsstyrelsen i Örebro län anser att det kan inte vara rimligt att endast Rikstrafikens upphandling av persontrafik ska vara styrande för statligt driftbidrag till icke statliga flygplatser.

Regionförbund / Kommunförbund

Region Halland påpekar att både väg 26 och 25 ligger högt på Motormännens lista över Sveriges 100 trafikfarligaste.

Regionförbundet Kalmar län saknar några stora viktiga investeringar från tidigare transportplaner som har tagits bort ur planerna både på järnvägs- och vägsidan. För länet och kommunerna ger det mycket stora svårigheter att planera när viktiga åtgärder utan nämnvärd motivering dras bort.

Regionförbundet Örebro menar att avsnittet om inriktningen av sektorsverksamhet är allmänt skrivet. Vag redovisning av prioriteringar och effekter. Många ord, men det är svårt att förstå vad som prioriterats respektive prioriterats bort. Kopplingen till bristanalys och förslagen till åtgärder är svag. Avsnittet om deltagandet i samhällsplaneringen är ett av flera delavsnitt som behöver utvecklas och konkretiseras.

Kommunförbundet Norrbotten Trafiksäkerhetsstandarden ska säkerställas genom att medel avsätts nationellt för att klara behoven av trafik-säkerhetshöjande åtgärder och inte genom att sänka hastighetsgränserna och försämra pendlingsmöjligheterna.

Region Skåne menar att nya samarbetsformer för planering, finansiering och genomförande av infrastrukturåtgärder bör utvecklas. Det föreliggande planförslagets innehåll rimmar dåligt med de utvecklingsambitioner som finns bland de regionala och lokala aktörerna i Skåne. Region Skåne kan tillsammans med kommunerna utveckla sin roll. Det förutsätter ett tydligt engagemang även från regeringens sida. Region Skåne föreslår att det tillsätts en koordinator för Skåne, direkt knuten till regeringen och med Region Skåne som motpart, för att kunna arbeta vidare med frågorna.

Skåne Nordväst vill påpeka att de satsningar som diskuteras i planförslagen idag, var aktuella redan för nära 15 år sedan. Fortfarande återstår stora delar av de satsningar som då var aktuella att genomföras. Beslutade projekt måste bli genomförda inom rimlig tid. Väst kustbanan och Söderåsbanan är exempel på sådana projekt.

Arlandaregionen framhåller att studier har i samråd mellan Sigtuna kommun och Arlanda flygplats gjorts om att anlägga automatiserade kollektivtrafiksystem på och kring Arlanda flygplats. I den gemensamma fördjupade översiktsplanen för Arlandaområdet, som antagits 2006, har ett kollektivtrafikreservat illustrerats i planen genom Arlandastad med anslutningspunkter på flygplatsen och vid Märsta station. I detta stråk har i det långa perspektivet förutsatts att kollektivtrafiken kan utgöras av någon form av automatiserad spårbunden trafiklösning. Arlandaregionen menar att staten och trafikhuvudmännen gemensamt måste ta initiativ till

att hitta lösningar för att introducera och genomföra sådana system på och kring Arlanda flygplats.

Landsting

Kommuner

Bergs kommun påpekar att länets kommuner anser att ett projekt som höjt trafiksäkerheten på en nationell väg (Åretunneln) måste belasta det nationella väganslaget och inte belasta den regionala potten.

Bodens kommun anser att tiden för remissvar är för kort mot bakgrund av det mycket omfattande remissmaterialet.

Eskilstuna kommun anser att ansvaret för kyrkans tidigare vägar bör övergå till staten i vissa fall. Ombyggnad av Flens bangård framhålls också.

Flens kommun menar att staten sviker ingångna avtal. Banverket och Flens kommun har tecknat princip överenskommelse och genomförandavtal om bangårdsombyggnaden i Flen. Kommunen har dessutom svarat för en större medfinansiering i projektet. Kommunens medfinansiering av bangårdsombyggnaden nämns inte i den nationella planens bilaga om avtal och avsiktsförklaringar. Dessutom finns flera felaktigheter i den samlade effektbedömningen av ombyggnaden. Felaktigheterna är så stora att de påverkar beräkningarna av objektets samhällsnytta.

Gotlands kommun menar att förutsättningarna för att på ett samhälls-ekonomiskt lönsamt sätt genomföra en fast förbindelse till Fårö, och därmed ersätta befintlig färjetrafik, bör utredas. Den fortsatta processen avseende Gotlandstillägget måste baseras på en konstruktiv dialog om insatser för en förbättrad konkurrens, infrastruktur och eventuella subventioner.

Lidingö stad anser att den Nationella planen under avsnitten innovation och utveckling borde hjälpa till att främja utvecklingen av ökad kollektivtrafik, båtbuskar, på Stockholms vattenvägar.

Luleå kommun anser att det varit alldeles för kort tid för att hinna gå igenom det mycket omfattande materialet på rätt sätt. Anmärkningsvärt att man inte tar hänsyn till den politiska process som är nödvändig i kommunerna. Övergripande synpunkt är varför det inte avsätts mer pengar till infrastruktur generellt. Bör vara en fördel att satsa på infra i en lågkonjunktur.

Malung-Sälens kommun framhåller att i den ”nya” turistregionen Trysil (Norge), Sälen och Idre pågår en förstudie inkluderande en affärsplan och miljökonsekvensbeskrivning angående en charterflygplats, ”Sälen-Trysil Airport”. Nuvarande Sälens flygplats ska banförlängas med 1200 meter för att kunna ta ner flygplan för 300 passagerare. Flyget är en förutsättning för att ”hämta hem” de kunder som erfordras för att få maximal utdelning av de planerade nyinvesteringarna i bland annat nya bäddar i regionen. Eftersom kunderna förväntas komma från England, Holland, Tyskland, Ryssland och Baltikum är inga andra trafikslag aktuella. Intäkterna från dessa turister är direkta exportinkomster. Malung-Sälens kommun anser att investeringskostnaden för flyget bör delas mellan den Norska och Svenska staten och uppmanar regeringen att liksom i projektet E 16 söka samarbete med Norge.

Mariestads kommun påminner om att E20 är det dominerande stråket för godstransporter mellan Göteborg respektive Trestadsområdet och Bergslagen/Mälardalen/Stockholm . De tunga transporterna mellan Stockholm och Göteborg, med slutdestination hos näringsliv och hamnanläggningar, väljer i mycket hög utsträckning att färdas väster om Vättern . Detta till trots av den markant sämre standarden på E20 jämfört med stora delar av stråket E4/Rv40 .

Motala kommun menar att Vägverkets val av sträckning för rv 50 söder om Motala nödvändiggör en länk mellan nuvarande rv 32 och nya rv 50. Denna länk måste tas med i den nationella eller den regionala infrastrukturplaneringen. ... För trafiken Östergötland-Hallsberg/Örebro/ Bergslagen skulle ett triangelspår vid Mjölby ge stor tidsvinst.

Norrköpings kommun menar att kombiterminaler integrerade i centrala hamnar är av sådan karaktär och omfattning att de skall ges samma status som de utpekade centrala kombiterminalerna . Därför skall dessa terminaler också ges prioritet för anslutande landinfrastruktur .

Piteå kommun påpekar att besöksnäringen är en viktig näring på frammarsch i norra Sverige. Goda kommunikationer är en nödvändighet för regionens besöksnäring. Norrlandskustens ortsystem har också ovanligt bra förutsättningar för regionförstoring genom modern järnvägstrafik.

Mörbylånga kommun menar att det inte framgår med tillräcklig tydlighet i planen att nödvändiga resurser har allokerats för att bibehålla framkomligheten på viktiga lokala och regionala stråk som är viktiga för pendling och godstransporter. Detta då Vägverkets förslag till hastighetsöversyn till största delen innebär hastighetssänkningar på det mindre vägnätet. Turismen i Sverige är en näring för framtiden. Sysselsättning och omsättning i branschen kommer att öka. Den Nationella planen saknar ett tydligt fokus avseende detta faktum.

Mörbylånga kommun vill också hänvisa till det yttrande som Föreningen Bilfria Leder redovisat i "Cykelinfrastruktur i länstransportplanerna 2010-2021".

Ronneby kommun påpekar att i åtgärdslistorna finns stora kostnader upptagna för "Ränta, Avskrivning och Hyra för objekt genomförda FÖRE planperioden". Ronneby Kommun har inte kunnat finna detta kommenterat någonstans i planen eller i bilagorna, vilket vi finner förvånansvärt med tanke på att det är den största enskilda posten i hela planen.

Stockholms stad påpekar att frågan om indexering av trängselskatten från och med 2012 ska i enlighet med praxis föregås av en hemställan från Stockholms stad att så bör ske. Riksdagen bör sedan besluta om förändringar i lagstiftningen efter hemställan av Stockholms stad. Det är, i enlighet med överenskommelsen, min mening att staden bör inkomma med en sådan hemställan i anslutning till att det slutliga beslutet om tilldelning av statliga resurser sker under tertial 1 2010.

Storfors kommun Problemen har hitintills varit att infrastrukturverkens medverkan i genomförandet av olika kommunala planer har varit liten då de statliga infrastrukturverken redan varit låsta i sina egna planer och inte kunnat delta aktivt i övriga myndigheters planering och genomförande annat än som remissinstanser. Dessa statliga låsningar har i vissa fall förhindrat utvecklingen i landet.

Strömstads kommun Utan anknytningen till Norge ser Strömstads kommun fortfarande att en omlastningsterminal/ kombiterminal av lämpligt slag för gods mellan landsväg och järnväg är viktig att etablera vid Bohusbanan norra ände

Sundsvalls kommun anser att det finns behov av en nationell godsstrategi för råvaruförsörjning via järnväg och strategiska hamnar. Strategin bör omfatta landets primära godstransportnät på järnväg samt även de viktiga tillfartskorridorerna i östvästlig riktning samt därmed sammanhängande logistiska noder. Strategin ska bygga på grundpelarna finansiering, effektivisering och effektmaximering.

Trelleborgs kommun menar att Ringleden har så stor nationell betydelse genom dess funktion för Trelleborgs hamn samt som trafiklösning både ur rationell synvinkel som av miljöskäl för den stora godstrafiken genom Trelleborg att projektet måste inrymmas under planperioden 2010 – 2021 och då under Ram/0-nivån.

Umeå kommun Statsbidragen till kollektivtrafikanläggningar måste ges högre prioritet i den Nationella planen. Idag präglas statsbidragshandlingen till kollektivtrafikanläggningar av komplicerade och tidskrävande processer för kommunerna. Informationen från

Trafikverkens sida är många gånger otydlig och det är svårt att få klara besked om hantering av utbetalningar, även när statsbidragen har beviljats. Det bidrar till en osäkerhet som gör det svårt för kommunerna att föra en effektiv planering och utbyggnad av resecentrum.

Varbergs kommun För gods- och persontransporter har en väl fungerande järnväg på Västkustbanan med tillräcklig spårkapacitet en strategisk betydelse för ekonomisk tillväxt och för utveckling av miljövänliga transporter. Ur resenärers, företags och samhällets behov är ett dubbelspår en nödvändig förutsättning för ökad turtäthet, ytterligare pendeltågsstationer och ökad kapacitet för godstransporter. Inte minst gäller det ökade möjligheter att kunna avlasta lastbilstrafiken på E6:an.

Västerviks kommun anser att det var kort tid för remissbehandling.

Västerås stad Remissmaterialet är alltför omfattande i förhållande till faktiskt utrymme för nya projekt.

Örnsköldsviks kommun är mycket kritisk till statens agerande som också bryter mot gällande regelverk. Förskjutning av utbetalningar (av statsbidrag för byggande av resecentrum efter Bottniabanan) innebär att andra angelägna kommunala investeringar skjuts på framtiden eller inte blir av. Örnsköldsviks kommun anser att statsbidragsmedel för projekt efter Botniabanan måste budgeteras i takt med utbyggnaden och därför flyttas fram till åren 2010-2012 enligt förslag i nivå +15.

Övertorneå kommun menar att nämnda satsningar längs väg 99 har en naturlig koppling till den i (läns-)planen föreslagna gång- och cykelvägen genom Hedenäset. Anläggandet av gång/cykelväg på vägens västra sida i Hedenäset syftar till att separera oskyddade trafikanter från övrig trafik på väg 99 och innebär därmed betydligt säkrare trafikmiljö.

Trafikhuvudmän

Västtrafik Skaraborg AB anser att i det fortsatta arbetet med åtgärdsplaneringen har det dock varit svårt att få en helhetsbild över innehållet i den nationella planen vilket har försvårat arbetet med att upprätta den regionala planen.

Länstrafiken Mälardalen AB menar att flygplatsers betydelse för företag och regional utveckling får inte underskattas. Det kan därför inte vara rimligt att endast Rikstrafikens upphandling av persontrafik ska vara styrande för statligt driftbidrag till icke statliga flygplatser. Med ett centralt läge som medger logistiska fördelar är Örebro läns flygplats utpekad som strategiskt viktig för flygfrakt. Flygplatsen har även stor betydelse för Försvarmaktens logistikförsörjning och för den svenska

förmågan att verka internationellt med militära förband samt för snabba räddningsinsatser i katastrofområden runt om i världen.

Infrastrukturförvaltare

Bransch- och intresseorganisationer

Näringslivets transportråd vill ompröva storleken på [sektors-]anslaget, eftersom det ska upphöra.

TransportGruppen välkomnar trafikverkens ambition att bygga bort flaskhalsar på de stora stråken samt att verka för sammodalitet i godstransportsystemet. Men som nämnts ovan finns en risk att stor del av anslaget binds upp kring namngivna objekt och att resurserna för att säkerställa ett fungerande godstransportnät genom exempelvis drift och underhåll begränsas. Det ser vi allvarligt på.

Partnerskap Bergslagsdiagonalen vill även starkt framhålla behovet av att Vägverket inom sina skottpengar för mindre objekt (trafiksäkerhet och framkomlighet) i Nationella planen prioriterar ett antal mötesfria vägobjekt på Bergslagsdiagonalen, främst: delen Ritargatan-Backarondellen i Borlänge, vars mellersta avsnitt redan tidigare byggts ut, Norra infartssträckan till Ludvika, Axbergshammar-Lilla Mon norr om Örebro, Södra infartssträckan och cirkulationsplatsen vid Askersund

Företagarna menar att den ekonomiska ramen för den nationella transportplanen måste höjas om resultaten ska ha en möjlighet att motsvara målsättningen.

Motormännens Riksförbund saknar i underlaget resonemang kring vägens tekniska lösningar som kan samverka med bilens tekniska lösningar (ITS). Detta samspel mellan vägen och bilen kan i framtiden öppna helt nya möjligheter för ett säkrare trafiksystem

Norrbotten AB menar att industrin som planerar stora och avgörande investeringar i hela landet måste ha en långsiktig och trovärdig uppgörelse med staten när det gäller infrastrukturen. Industrin behöver veta att godstransporterna kommer att fungera effektivt på sikt. De måste veta att godstransportsystemet inte blir en hämmande faktor som omkullkastar deras investeringar. Därför krävs det ansvarsfulla och framtidssäkrade beslut som tar hänsyn till långsiktig råvaruförsörjning och varutransport.

Svensk Kollektivtrafik vill framföra att man ser mycket positivt på att flera trafikverk jobbat tillsammans och gemensamt presenterat en plan. Detta bidrar till att begreppet "hela resan" kan omsättas i praktiken även vad gäller infrastrukturplanering.

Svenska Bussbranschens Riksförbund menar att en attraktiv och konkurrenskraftig kollektivtrafik kräver lika mycket mjuka investeringar i information och informationssystem, exempelvis programvaror, ”smarta kort” -lösningar och utbildningar, som det krävs investeringar i fysisk infrastruktur. Det är därför viktigt att infrastruktursatsningarna även går till dessa områden.

Svenska Transportarbetareförbundet är ense med trafikverken om behovet av säkra transportkedjor och vill lyfta fram säkra parkeringsplatser som ett möjligt alternativ.

Kommunikationspolitiska rådet i Norrbotten har i yttrande bestämt motsatt sig Vägverket Region Norr förslag till nya hastighetsgränser på länets vägar.

Kollektivtrafikant Stockholm menar att ett grundläggande problem med den nationella planen och länsplanen är att de har utgått från Stockholmsöverenskommelsen, då arbetet inom denna hade mycket lite fokus på miljön.

Falun Borlänge-regionen AB påpekar att det föreslås 9 mdr för tillkommande behov (5 mdr) och riskreserv (4 mdr) fördelade 50/50 mellan Banverket och Vägverket. Falun Borlänge-regionen anser det märkligt att trafikverken, relativt sent i processen, avsatt medel för en riskreserv. Utifrån trafikverkens skärpning av kalkylprocessen genom tillämpning av successiv kalkylering är det märkligt att man avsätter medel för en riskreserv. Det känns verkligen som att tillämpa både hängslan och livrem. Avsatta medel bör istället omfördelas till prioriterade projekt utifrån de regionala systemanalyserna.

Stambanan.com anser att en tydlig koppling till om/när en höghastighetsbana ska byggas saknas.

Villaägarna Östra Götalands motförslag till Vägverkets förslag till ombyggnad av E22 med kringfart Söderköping och Norrköping: alternativ väst inkl. anslutning till Händelö med beräknad kostnad 1 200 miljoner kronor. Mer information/synpunkter har lämnats till Jöran Hägglund.

Svensk Handel i Norrköping menar att den flexibilitet som det innebär för privatpersoner, företag och institutioner att kunna uppleva sträckan Stockholm- Nyköping-Norrköping-Linköping via Ostlänken som en närmarknad, kommer att stimulera hela regionen där Norrköping är en väsentlig del.

Handelskammare

Övriga företag

Birger Eneroth vill för att påskynda genomförandet av programmet föreslå att man stoppar eller åtminstone skjuter upp byggandet av Förbifart Stockholm. ... Bygg ut dubbelspår söder och norr om Mälaren med hög turtäthet på tågen och med ett bra och billigt biljettsystem för hela Mälardalsregionen. Kör även spårvagnar på Värtabanan i Stockholm.

SVEVIA menar att för att fortsätta utveckla kostnadseffektiva arbetsätt, metoder och tekniklösningar, vill vi också betona vikten av att föreslagen FUD-satsning genomförs i minst angiven omfattning. Vi bedömer att FUD-samspelet mellan beställare och utförare är en utmärkt plattform för att öka innovationstakten i branschen.

Jernhusen AB konstaterar också att för att klara av ökad trafikvolym inom kollektivt resande med nya och större fordonsflottor för persontrafik och ökade godsmängder i intermodala transporter måste både kapaciteten och utnyttjandegraden i stödfunktioner och sidosystem (godsterminaler, depåer, uppställningsplatser etc.) öka. Dessa funktioner förvaltas idag av flera inblandade parter med otydliga ansvarsgränser och roller. det systemet leder till att anläggningarna som helhet inte blir effektivt utnyttjade.

Utländska remissinstanser

Universitet och högskolor

Luleå tekniska universitet påtalar behovet av att i den nationella planen inkludera analyser av framtida fyndigheter respektive förändrade befolkningskoncentrationer p.g.a. av ändrade klimatförhållanden.

Södertörns högskola konstaterar att behovet av spårbunden trafik till och från Stockholm söderut kommer att stiga inom den kommande tioårsperioden, vilket också är önskvärt, inte minst utifrån klimat- och andra miljöhänsyn samt att det finns ett betydande tryck från kommuner längs berörda järnvägslinjer söderut att förutsättningarna för arbetspendling förbättras.

Växjö universitet framhåller att ett annat prioriterat mål gällande infrastrukturen är att bilresa mellan campus i Kalmar och Växjö skall ta max 75 minuter. Det innebär att fortsatt utbyggnad av mitträckesväg måste ske efter avslutade arbete mellan Eriksmåla och Boda. Även cykelvägar inklusive skyltning, belysning och bra underhåll är prioriterade aktiviteter gällande infrastrukturen.

Örebro Universitet Det är anmärkningsvärt att den åtgärdsplanering som har lett fram till den nationella planen inte har inkluderat det överlägset största bland de nationella infrastrukturobjekt som nu övervägs, nämligen det föreslagna höghastighetsbanenätet (HHB). Detta projekt som har föreslagits genomföras under samma period som den nationella planens investeringar har en total investeringskostnad som är nästan lika stor som det totala utrymmet för investeringar i den nationella planen. Att analysen av detta enskilda objekt har utförts fristående från den övriga åtgärdsplaneringen är besvärande av flera skäl.

Bilaga 1 Remissinstanser

| Remissinstans (637 st) | Har yttrat sig (304 st) |
|--|-------------------------|
| AB Stockholms Lokaltrafik | |
| ABB Transformers | |
| Ale kommun | |
| Alingsås kommun | |
| Alstom Transport AB | |
| Alvesta kommun | |
| Aneby kommun | |
| Arbetsgivareverket | x |
| Arbetsmiljöverket | x |
| Arboga kommun | x |
| ARG, Arbetsgruppen Rädda Grimstaskogen | x |
| Arjeplogs kommun | |
| Arlanda Express / A-Train AB | |
| Arlandaregionen | x |
| Arlandastad | |
| Arriva | |
| Arvidsjaurs kommun | |
| Arvika kommun | x |
| Askersunds kommun | x |
| Avesta Kommun | x |
| Balfour Beatty Rail AB | |
| Baltic-Link Association | x |
| Banedanmark | |
| Barnombudsmannen | x |
| Bengtsfors kommun | |
| Bergs kommun | x |
| Bergslagens Järnvägsällskap | |
| Bergslagsdiagonalen | x |
| BIL Sweden | x |
| Bilindustriföreningen | |
| Bilister i Väst | |
| Billerud AB | |
| Bilsportförbundet | |
| Biltrafikens arbetsgivareförbund | |
| Birger Eneroth | x |
| Bjurholms kommun | |
| Bjuvs kommun | x |
| Blekinge Tekniska Högskola | |
| BlekingeTrafiken | |
| Bodens kommun | x |
| Boliden Mineral AB, Rönnskärsverken | |
| Bollebygds kommun | |
| Bollnäs kommun | |
| Bombardier Transportation | |

| | |
|-------------------------------------|---|
| Borgholms kommun | |
| Borlänge kommun | x |
| Borås kommun | |
| Botkyrka kommun | x |
| Botniabanan AB | |
| Boverket | x |
| Boxholms kommun | |
| Branschföreningen Skogsindustrierna | |
| Branschföreningen Tågoperatörerna | x |
| Bromölla kommun | |
| Bräcke kommun | x |
| Burlövs kommun | x |
| Båstads kommun | |
| Bälinge Intresseförening | x |
| CargoNet AB | |
| Centerpartiet i Kävlinge | x |
| Copenhagen malmö Port AB | |
| CTH | |
| Cykelbranschrådet | |
| Cykelfrämjandet | x |
| Dalabanans Intressenter | x |
| Dalatrafik AB | |
| Dals-Eds kommun | |
| Danderyds kommun | |
| De handikappades riksförbund | |
| Degerfors kommun | |
| Diskrimineringsombudsmannen | x |
| Dorotea kommun | x |
| Draka Kabel Sverige AB | |
| DSB | |
| E22 AB | x |
| Eda kommun | x |
| Ekefors Skrothandel AB | |
| Ekerö kommun | |
| Eksjö kommun | x |
| Emmaboda kommun | |
| Energimyndigheten | x |
| Enköpings kommun | x |
| Eskilstuna kommun | x |
| Eslövs kommun | x |
| Essunga kommun | x |
| EuroMaint AB | |
| Europakorridoren AB | |
| Fagersta kommun | x |
| Falkenbergs kommun | x |
| Falköpings kommun | |
| Falu kommun | x |
| Falun Borlänge-regionen AB | x |
| Fastighetsägarna | x |
| Filipstads kommun | x |
| Finspångs kommun | |
| Flens kommun | x |
| FMCK | |
| Formas | x |

| | |
|--|---|
| Forshaga kommun | |
| Fältbiologerna | x |
| Färgelanda kommun | |
| Föreningen Bilfria Leder | x |
| Företagarna | x |
| Företagarna Östergötland | x |
| Försvarsmakten | x |
| Förvaltnings AB Smålandsbanan C/O I Qvarnström | |
| Gagnefs kommun | |
| Gislaveds kommun | x |
| Gnesta kommun | |
| Gnosjö kommun | x |
| Godstransportrådet | |
| Gotlands kommun | |
| Gotlands kommun | x |
| Green Cargo | |
| Greenpeace | |
| Grums kommun | |
| Grängesbergsbanornas Järnvägsmuseum | |
| Grästorps kommun | |
| Gröna Bilister | x |
| Gullspångs kommun | |
| Gällivare kommun | |
| Gävle kommun | x |
| Göteborgs Hamn | x |
| Göteborgs stad | |
| Götene kommun | |
| Habo kommun | x |
| Hagfors kommun | |
| Hallands läns landsting | |
| Hallandstrafiken AB | x |
| Hallsbergs kommun | |
| Hallstahammars kommun | x |
| Halmstads kommun | |
| Hammarö kommun | |
| Handelskammaren Mittsverige | x |
| Handelskammaren Mälardalen | x |
| Handelskammaren Värmland | |
| Handelskammarförbundet | |
| Handikappförbundens samarbetsorgan | x |
| Haninge kommun | x |
| Haparanda kommun | x |
| Heby kommun | x |
| Hector Rail AB | |
| Hedemora kommun | x |
| Helsingborgs Hamn AB | |
| Helsingborgs stad | |
| Henry Ståhl Fastigheter AB | x |
| Herrljunga kommun | |
| Hjo kommun | x |
| Hofors kommun | |
| Huddinge kommun | x |

| | |
|--|---|
| Hudiksvalls kommun | x |
| Hultfreds kommun | |
| Hylte kommun | x |
| Håbo kommun | x |
| Hällefors kommun | |
| Härjedalens kommun | x |
| Härnösands kommun | |
| Härryda kommun | |
| Hässleholms kommun | x |
| Höganäs kommun | |
| Högsby kommun | |
| Hörby kommun | x |
| Hörs kommun | |
| IKEA | |
| Inlandsbanan AB | x |
| Institutet för framtidsstudier | |
| Institutet för transportforskning | |
| Intresseföreningen Bergslaget | x |
| IVL Svenska Miljöinstitutet AB | |
| Jernbaneverket | |
| Jernhusen AB | x |
| Jernhusen Verkstäder AB | |
| Jokkmokks kommun | |
| Jordbruksverket | |
| Jämtlands läns landsting | x |
| Järfälla kommun | x |
| Järnvägsfrämjandet | x |
| Järnvägssällskapet Ämål-Ärjängs Järnväg | |
| Jönköpings kommun | x |
| Jönköpings Länstrafik AB | |
| KAK | |
| Kalix kommun | |
| Kalmar kommun | |
| Kalmar Läns Trafik AB | |
| Karlsborgs kommun | |
| Karlshamns kommun | |
| Karlskoga kommun | |
| Karlskrona kommun | x |
| Karlstads kommun | x |
| Karlstads universitet | x |
| Katrineholms kommun | x |
| Kemikalieinspektionen | |
| Kils kommun | x |
| Kinda kommun | |
| Kiruna kommun | x |
| Klippans kommun | |
| Knivsta Kommun | x |
| Kollektivtrafikant Stockholm | x |
| Kommunförbundet Jämtlands län, Z | |
| Kommunförbundet Norrbotten, BD | x |
| Kommunförbundet Stockholms län (KSL) AB | x |
| Kommunförbundet Västernorrland, Y | |
| Kommunikationspolitiska rådet i Norrbotten | x |
| Konjunkturinstitutet | x |

| | |
|--|---|
| Kramfors kommun | x |
| Kristianstads kommun | |
| Kristinehamns kommun | x |
| Krokoms kommun | x |
| KTH | x |
| Kumla kommun | |
| Kungliga automobilklubben | |
| Kungsbacka kommun | x |
| Kungsörs kommun | x |
| Kungälv kommun | |
| Kävlinge kommun | x |
| Köpings kommun | x |
| Laholms kommun | |
| Landskrona kommun | x |
| Landstinget Blekinge | |
| Landstinget Dalarna | |
| Landstinget Gävleborg | x |
| Landstinget i Jönköpings län | x |
| Landstinget i Kalmar län | |
| Landstinget i Uppsala län | |
| Landstinget i Värmland | |
| Landstinget i Östergötland | |
| Landstinget Kronoberg | |
| Landstinget Region Skåne | |
| Landstinget Sörmland | x |
| Landstinget Västernorrland | |
| Landstinget Västmanland | |
| Lantbrukarnas Riksförbund | |
| Lantbrukarnas riksförbund | |
| Lantmäteriverket | x |
| Laxå kommun | |
| Lekebergs kommun | |
| Leksands kommun | x |
| Lerums kommun | |
| Lessebo kommun | |
| Lidingö stad | x |
| Lidköpings kommun | |
| Lilla Edets kommun | |
| Lindesbergs kommun | x |
| Linköpings kommun | x |
| Linköpings Universitet | |
| Ljungby kommun | |
| Ljusdals kommun | |
| Ljusnarsbergs kommun | |
| LKAB | x |
| Lomma kommun | x |
| Ludvika kommun | x |
| Luftförenings- och klimatsekretariatet | |
| Luleå Hamn | |
| Luleå kommun | x |
| Luleå Lokaltrafik AB | |
| Luleå tekniska universitet | x |
| Lunds kommun | x |
| Lunds universitet | x |

| | |
|--|---|
| Lycksele kommun | |
| Lysekils kommun | |
| Länsstyrelsen Gotlands län | x |
| Länsstyrelsen i Blekinge län | x |
| Länsstyrelsen i Dalarnas län | x |
| Länsstyrelsen i Gävleborgs län | x |
| Länsstyrelsen i Hallands län | x |
| Länsstyrelsen i Jämtlands län | x |
| Länsstyrelsen i Jönköpings län | x |
| Länsstyrelsen i Kalmar län | x |
| Länsstyrelsen i Kronobergs län | x |
| Länsstyrelsen i Norrbottens län | x |
| Länsstyrelsen i Skåne län | x |
| Länsstyrelsen i Stockholms län | x |
| Länsstyrelsen i Södermanlands län | x |
| Länsstyrelsen i Uppsala län | x |
| Länsstyrelsen i V:a Götalands län | x |
| Länsstyrelsen i Värmlands län | x |
| Länsstyrelsen i Västerbottens län | x |
| Länsstyrelsen i Västernorrlands län | x |
| Länsstyrelsen i Västmanlands län | x |
| Länsstyrelsen i Örebro län | x |
| Länsstyrelsen i Östergötlands län | x |
| Länstrafiken i Jämtlands Län AB | |
| Länstrafiken i Norrbotten AB | |
| Länstrafiken i Västerbotten AB | |
| Länstrafiken Kronoberg | |
| Länstrafiken Mälardalen AB | x |
| Länstrafiken Sörmland AB | |
| Länstrafiken Örebro AB | |
| Malmö högskola | |
| Malmö stad | x |
| Malmö-Limhamns Järnvägs AB | |
| Malung- Sälens kommun | x |
| Malå kommun | |
| Maria Bäck | x |
| Mariestads kommun | x |
| Markaryds kommun | x |
| Marks kommun | |
| Mellansvenska Handelskammaren för Gävleborgs och Dalarnas län | |
| Mellansvenska handelskammaren | x |
| Melleruds kommun | |
| Metallindustriarbetareförbundet | |
| Miljöförbundet Jordens Vänner | x |
| Mitthögskolan | x |
| Mjölby kommun | |
| MKB-centrum SLU | |
| Mora kommun | |
| Motala kommun | x |
| Motormännens Helnykterhetsförbund | |
| Motormännens Riksförbund | x |

| | |
|--|---|
| MTAB | |
| Mullsjö kommun | x |
| Munkedals kommun | |
| Munkfors kommun | |
| Myndigheten för samhällsskydd och beredskap | x |
| Mälardalsrådet | |
| Mölnåls stad | x |
| Mönsterås kommun | |
| Mörbylånga kommun | x |
| Nacka kommun | |
| Nationalföreningen för trafiksäkerhetens främjande | |
| Naturskyddsföreningen | x |
| Naturvårdsverket | x |
| NCC | |
| Nora Bergslags Veteranjärnväg | |
| Nora kommun | |
| Norbergs kommun | x |
| Nordanstigs kommun | |
| Nordmalings kommun | |
| Norrbotten AB | x |
| Norrbottens Handelskammare | |
| Norrbottens läns landsting | x |
| Norrköpings kommun | x |
| Norrtåg | x |
| Norrtälje kommun | |
| Norsjö kommun | |
| Norsk-Svenska Handelskammaren | |
| North East Cargo Link | |
| NSB | |
| NTF | |
| Nutek | |
| Nybro kommun | |
| Nykvarns kommun | x |
| Nyköpings kommun | |
| Nyköping-Östgötalänken AB (c/o RF Östsam) | x |
| Nynäshamns kommun | x |
| Näringslivets transportråd | x |
| Nässjö kommun | x |
| Ockelbo kommun | |
| Olofströms kommun | x |
| ONYX Näringslivsutveckling AB | x |
| Orsa kommun | |
| Orust kommun | |
| Osby kommun | x |
| Oskarshamns kommun | x |
| Ostlänken AB | |
| Outokompu Stainless AB | |
| Ovako Steel AB | |
| Ovanåkers kommun | x |
| Oxelösunds Hamn AB | x |
| Oxelösunds kommun | |
| Pajala kommun | x |
| Partille kommun | |
| Partnerskap Bergslagsbanan | x |

| | |
|-------------------------------------|---|
| Partnerskap E16 Gävle-Oslo | x |
| PEAB | |
| Perstorps kommun | x |
| Piteå kommun | x |
| Post- och telestyrelsen | |
| Posten Sverige AB | |
| Ragunda kommun | |
| Railcare | |
| Redarföreningen | |
| Region Blekinge | x |
| Region Dalarna | x |
| Region Gävleborg | x |
| Region Halland | x |
| Region Siljan, W | |
| Region Skåne | x |
| Region Värmland | x |
| Region Västerbotten, AC | x |
| Regionförbundet i Jönköpings län | x |
| Regionförbundet i Kalmar län | x |
| Regionförbundet södra Småland | x |
| Regionförbundet Sörmland | x |
| Regionförbundet Uppsala län | x |
| Regionförbundet Örebro | x |
| Regionförbundet Östsam | x |
| Rese- och turistnäringsen i Sverige | |
| Resenärsforum | |
| Resenärsforum | |
| REV | |
| RHK Ratahallintokeskus | |
| Riksantikvarieämbetet | x |
| Riksförbundet enskilda vägar | x |
| Rikspolisstyrelsen | |
| Riksrevisionen | |
| Rikstrafiken | x |
| Robertsfors kommun | |
| Ronneby kommun | x |
| Räddningsverket | |
| Rättviks kommun | |
| SACO | |
| Sala kommun | x |
| Salems kommun | |
| Samtrafiken AB | |
| Sandvikens kommun | |
| SCA | |
| SEKO | |
| SIF | |
| Sigtuna kommun | x |
| SIKA | x |
| Simrishamns kommun | x |
| SJ AB | x |
| Sjöbo kommun | |
| Skanska | x |
| Skara kommun | |

| | |
|-------------------------------|---|
| Skaraborgs Kommunalförbund | x |
| Skellefteå kommun | x |
| Skinnskattebergs kommun | |
| Skogsindustrierna | x |
| Skogsstyrelsen | x |
| Skurups kommun | |
| Skåne Nordost | x |
| Skåne Nordväst | x |
| Skånetrafiken | x |
| Skånska Järnvägar AB | |
| Skövde kommun | |
| SLTF | |
| SLU Uppsala | x |
| Smedjebackens kommun | |
| SmåKom | x |
| Sollefteå kommun | x |
| Sollentuna kommun | x |
| Solna stad | |
| Sorsele kommun | |
| Sotenäs kommun | |
| SSAB | |
| Staffanstorps kommun | x |
| Stambanan.com | x |
| Statens energimyndighet | |
| Statens Järnvägar (ASJ) | x |
| Statistiska Centralbyrån | x |
| Statstjänstemannaförbundet | |
| Stena Gotthard Återvinning AB | |
| Stenungsunds kommun | |
| Stiftelsen Håll Sverige Rent | |
| Stockholm Nordost | x |
| Stockholm stad | x |
| Stockholms Hamn AB | x |
| Stockholms handelskammare | x |
| Stockholms läns landsting | x |
| Stockholms universitet | x |
| Stockholmståg KB | |
| Stora Enso logistics | |
| Storfors kommun | x |
| Storumans kommun | |
| Strängnäs kommun | x |
| Strömstads kommun | x |
| Strömsunds kommun | x |
| Sundbybergs stad | x |
| Sundsvalls Hamn AB | |
| Sundsvalls kommun | x |
| Sunne kommun | |
| Surahammars kommun | |
| Svalövs kommun | x |
| Svedala kommun | x |
| Swedtrain | x |
| Swemaint AB | |
| Svenljunga kommun | |
| Svensk Cykel | x |

| | |
|---|---|
| Svensk Handel i Norrköping | x |
| Svensk kollektivtrafik | x |
| Svenska Botaniska Föreningen | |
| Svenska Bussbranschens riksförbund | x |
| Svenska Civilingenjörsförbundet | |
| Svenska Handelskammaren | |
| Svenska Handelskammarförbundet | |
| Svenska Motorvagnsklubben | |
| Svenska Naturskyddsföreningen | |
| Svenska Privatvagnföreningen | |
| Svenska Taxiförbundet | |
| Svenska Transportarbetareförbundet | |
| Svenska Turistföreningen | |
| Svenska Tågkompaniet AB | |
| Svenska Åkeriförbundet | |
| Svenskt Flyg | |
| Svenskt Näringsliv | |
| Sveriges Byggindustrier (Linköpings Byggförening) | x |
| Sveriges Hamnar | |
| Sveriges Hembyggdsförening | |
| Sveriges kommuner och landsting | x |
| Sveriges Lantbruks universitetet | |
| Sveriges motorcyklisters centralorganisation | x |
| Sveriges Transportindustriförbund | |
| Sveriges åkeriföretag | x |
| Svevia | x |
| Sydsvenska Industri & Handelskammaren | x |
| Sydöstra Skånes kommuner | x |
| Synskadades Riksförbund | |
| Säffle kommun | x |
| Sätters kommun | |
| Sävsjö kommun | |
| Söderhamns kommun | |
| Söderköpings kommun | |
| Södertälje kommun | x |
| Södertörns högskola | x |
| Södertörnssamverkan | x |
| Sölvesborgs kommun | |
| Tage Andersson | x |
| Tanums kommun | |
| Taxiförbundet | |
| TCO | x |
| TGOJ Trafik AB | |
| Tibro kommun | |
| Tidaholms kommun | |
| Tierps kommun | x |
| Tillväxtanalys | x |
| Tillväxtverket | x |
| Timrå kommun | x |
| Tingsryds kommun | |
| Tjörns kommun | x |
| Tomelilla kommun | |
| Torsby kommun | x |
| Torsås kommun | |

| | |
|------------------------------------|---|
| Trafikutbildarnas riksorganisation | |
| Tranemo kommun | |
| TransportGruppen | x |
| Transportindustriförbundet | |
| Tranås kommun | |
| Trelleborg Hamn | |
| Trelleborgs kommun | x |
| Trollhättans kommun | |
| Trosa kommun | x |
| Tyresö kommun | |
| Tåg i Bergslagen | |
| Tågfrakt AB | |
| Tågakeriet i Bergslagen AB | |
| Täby kommun | |
| Töreboda kommun | x |
| Uddevalla Hamnterminal AB | |
| Uddevalla kommun | |
| Ulricehamns kommun | |
| Umeå Hamn | x |
| Umeå kommun | x |
| Umeå Lokaltrafik AB | |
| Umeå universitet | x |
| Upplands Lokaltrafik AB | |
| Upplands Väsby kommun | |
| Upplands-Bro kommun | x |
| Uppsala kommun | |
| Uppsala universitet | x |
| Uppsalabuss AB | |
| Uppsvenska Handelskammaren | |
| Uppvidinge kommun | x |
| Vadstena kommun | |
| Vaggeryds kommun | x |
| Valdemarsviks kommun | |
| Vallentuna kommun | x |
| Vansbro kommun | x |
| Vara kommun | |
| Varbergs kommun | x |
| Vaxholm stad | |
| Waxholms Ångfartygs AB | |
| Vellinge kommun | x |
| Veolia | |
| Vetlanda kommun | x |
| Vilhelmina kommun | |
| Villaägarna Östra Götaland | x |
| Vimmerby kommun | |
| Vindelns kommun | |
| Vingåkers kommun | x |
| VINNOVA | x |
| Volvo Lastvagnar | |
| Volvo Personvagnar AB | x |
| VR Group | |
| VTI | x |
| WWF | |
| Vårgårda kommun | |

| | |
|---|---|
| Väggruppen i Hedesunda | x |
| Vänerhamn AB | |
| Vänersborgs kommun | |
| Vännäs kommun | x |
| Värmdö kommun | |
| Värmlands Åkeriförening, Värmlands Åkeriservice AB | |
| Värmlandstrafik AB | x |
| Värnamo kommun | x |
| Västerbottens Handelskammare | |
| Västerbottens läns landsting | |
| Västernorrlands läns Trafik AB | |
| Västerviks kommun | x |
| Västerås stad | x |
| VästKom, Västsvenska Kommunförbundens samorganisation, O | |
| Västmanlands Kommuner och Landsting, U | |
| Västmanlands Kommuner och Landsting, U | x |
| Västmanlands Lokaltrafik AB | |
| Västra Götalandsregionen | x |
| Västsvenska industri & handelskammaren | x |
| Västtrafik AB Fyrbodals AB | |
| Västtrafik Göteborgsområdet AB | |
| Västtrafik Sjuhärads AB | |
| Västtrafik Skaraborg AB | x |
| Växjö kommun | x |
| Växjö universitet | x |
| X-Trafik AB | |
| Ydre kommun | |
| Ystads kommun | |
| Åkeriföreningen Mitt | |
| Åmåls kommun | |
| Ånge kommun | x |
| Åre kommun | x |
| Årjängs kommun | x |
| Åsele kommun | |
| Åstorps kommun | |
| Åtvidabergs kommun | x |
| Älmhults kommun | x |
| Älvdalens kommun | |
| Älvkarleby Kommun | x |
| Älvsbyns kommun | |
| Ängelholms kommun | x |
| Öckerö kommun | |
| Ödeshögs kommun | |
| Örebro kommun | x |
| Örebro läns landsting | |
| Örebro universitet | x |
| Öresundsbrokonsortiet | |
| Öresundskomiteen (Danmark) | x |
| Örkelljunga kommun | |
| Örnsköldsviks kommun | x |
| Östersunds kommun | x |
| Österåkers kommun | x |

| | |
|----------------------------|---|
| Östgöta Brandstodsbolag | x |
| Östgötatrafiken AB | |
| Östhammars kommun | x |
| Östra Göinge kommun | x |
| Östsvenska Handelskammaren | x |
| Överkalix kommun | |
| Övertorneå kommun | x |