

Datum  
2013-09-24Dnr/Beteckning  
TSG 2013-835Ert datum  
2013-06-14Er beteckning  
N2013/2942/TERegeringskansliet  
Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm

## Förslag till nationell plan för transportsystemet 2014-2025

### Sammanfattning

- Transportstyrelsen saknar ett verkligt trafikslagsövergripande perspektiv, där alla trafikslag (inklusive luft- och sjöfart) analyserats med samma djup och helhet.
- Transportstyrelsen saknar ett helhetsperspektiv i planen på den samhällsomställning som behöver genomföras för att klimatmålen ska nås. Ett viktigt steg på vägen är att klimatmålen och direktiven för infrastrukturplanering är samordnade för att inte dessa ska motverka varandra.
- Transportstyrelsen anser, att de slutsatser som gjordes i samband med kapacitetsutredningen för hur funktionsmålet ska kunna uppnås inom ramarna för hänsynsmålen, borde ha lyfts fram i själva planförslaget. Detta för att tydliggöra för beslutsfattarna vilket samhälle vi planerar för med det nu aktuella förslaget. Det nuvarande förslaget har utgått från prognoser som Trafikverket själva konstaterar inte leder till måluppfyllelse.
- Transportstyrelsen instämmer i att kapacitetsbrister inte kan byggas bort i sin helhet och är positiv till förslagets betoning på åtgärder enligt steg 1 och 2 i fyrstegsprincipen.
- Transportstyrelsen anser att det i planen tydligare borde ha skiljts på åtgärder som Trafikverket själva råder över och sådana möjliga åtgärder som andra aktörer kan genomföra.

- Det saknas i många fall en tydlig analys av effekterna av planen på de transportpolitiska målen, särskilt när det gäller att beräkna/bedöma om dessa effekter är tillräckliga i relation till målen.
- Transportstyrelsen instämmer i att ett ökat fokus på gång och cykel är en rätt satsning.
- I planen berörs inte att vägsäkerhetslagstiftningen trätt i kraft och hur den påverkar Trafikverkets planeringsarbete. Transportstyrelsen hade önskat ett sådant resonemang.
- Medfinansieringslösningar nämns mycket kort. För att öka transparensen och tydligheten mot användarna av systemet borde Trafikverket beskrivit och angett vad som avgör att vissa väginvesteringar finansieras med brukaravgifter och andra inte.
- Transportstyrelsen saknar en djupare analys av hur justerade banavgifter påverkar efterfrågan och kapacitetsutnyttjandet. Transportstyrelsen anser det också tveksamt om Trafikverket kan hävda kapacitetsbrist trots att prissättningen (banavgifterna) inte fullt ut speglar de samhällsekonomiska marginalkostnaderna.
- Det är glädjande att Trafikverket beskriver planerna med en nationell trafikledning för järnvägen, vilken ger förutsättningar för bättre uppföljning av planerad trafik, operativ prioritering och effektivt nyttjande av infrastrukturen.
- Det är positivt att den nationella planen lyfter fram åtgärder för att minska antalet dödsolyckor pga. självmord och sk. spårspring för att stärka redan pågående arbeten.
- Det är oklart beskrivet om vilken roll Inlandsbanan bör ha i transportsystemet ur ett nationellt perspektiv och det är också oklart i planen hur funktionen på de lågtrafikerade banorna säkerställs utifrån att det uppdämda behovet av underhållsåtgärder bedöms öka på banor som inte finns i storstadsområdena och inte utgör större stråk.
- Transportstyrelsen vill informera om att beskrivningen om inre vattenvägar inte är korrekt beskriven. Myndigheten arbetar för närvarande med tre regeringsuppdrag som alla syftar till att genomföra EU:s regelpaket för inre vattenvägar.

## Transportstyrelsens övergripande synpunkter

Rapportens omfattande mängd text, ibland beroende på långa beskrivningar, upprepningar och härledningar vilka kunde ha refererats till övergripande dokument och tidigare underlagsrapporter, gör att helhetsbilden av vad planen ska leda till är svår att förstå och värdera.

Transportstyrelsen påpekade i sitt remissvar<sup>1</sup> till Trafikverkets kapacitetsutredning att Transportstyrelsen saknade ett verkligt trafikslagsövergripande perspektiv, där alla trafikslag (inklusive luft- och sjöfart) analyserats med samma djup och helhet (sid 2). Transportstyrelsen ser samma mönster i förslaget till nationell plan dvs. mestadels fokus på väg och järnväg. Sjöfart och luftfart nämns i planen men en verklig reell idé om ett framtida trafikslagsövergripande transportsystem saknas.

Transportstyrelsen instämmer i att fyrstegsprincipen ska vara vägledande för den fortsatta planeringen av förvaltningen och utvecklingen av transportsystemet. Utgångspunkten med fyrstegsprincipen och huvudinriktningen med att vårda den befintliga infrastrukturen är bra. Den visar att Trafikverket tar fasta på slutsatsen i kapacitetsutredningen om att det inte går att bygga bort kapacitetsproblem fullt ut. Transportstyrelsen önskar dock, för att nå en högre måluppfyllelse inom området tillgänglighet för gång och cykel samt miljö och hälsa, ytterligare fokus på steg 1 och 2 då de två första stegen fokuserar mot styråtgärder för att påverka trafikering och förbättra både kapacitetsutnyttjandet men även drift- och underhållsåtgärder för t ex fotgängare och cyklister.

Transportstyrelsen anser att det i planen tydligare borde skiljts på vad som Trafikverket själva råder över och vad andra aktörer ska genomföra. Ett exempel är åtgärder angående att ta fram kunskap för styrmedel som gynnar energieffektiva, tysta, rena och trafiksäkra fordon. Redan i sitt remissvar till kapacitetsutredningen framförde Transportstyrelsen problematiken med att det saknades en tydlig distinktion mellan de åtgärder som Trafikverket själva förfogar över, respektive åtgärder man saknar rådighet och till vilka andra myndigheter och aktörer måste bidra till genomförandet. Denna analys saknas fortfarande. Att på ett tidigt stadium reflektera över hur systemets aktörer kan bidra till planens genomförande är en förutsättning för att effektivisera genomförandet och minimera kostnader.

Det saknas också i många fall en tydlig analys av effekterna av planen på de transportpolitiska målen, särskilt när det gäller att beräkna/bedöma om dessa effekter är tillräckliga i relation till målen. Ett exempel på detta är i sammanfattningen på s. 8 där man något svepande redogör för effekterna av planförslaget.

---

<sup>1</sup> TSG 2012-181

I planen berörs inte att vägsäkerhetslagstiftningen trätt i kraft och hur den påverkar Trafikverkets planeringsarbete. Transportstyrelsen hade önskat ett sådant resonemang.

Om, hur och i vilken grad Trafikverkets ramverk för styrning även hjälper andra myndigheter och organisationer att effektivt bidra till en samhällsekonomisk och långsiktig transportförsörjning för medborgarna och näringslivet, borde beskrivits utförligare i planen. I vissa delar finns en sådan beskrivning med. Ett bra exempel är analysen i kapitlet "Forskning och innovation för förnyelse av transportsystemet" (sid. 17-22). Här ges en användbar vägledning för samtliga transportmyndigheter om behov, mål och inriktning av FOI.

Fortsatt utgör statsanslag huvudsaklig finansiering till drift, underhåll, reinvestering och investering i infrastruktur. Till detta kommer på järnvägsområdet, banavgifter, och inom vägtrafik, brukaravgifter. Medfinansieringslösningar nämns det mycket kort om i planen. Varför banavgifter tas ut beskrivs också. För att ytterligare öka transparensen och tydligheten mot användarna av systemet bör Trafikverket i kommande planomgångar beskriva och ange vad som avgör att vissa väginvesteringar finansieras med brukaravgifter och andra inte.

Transportstyrelsen saknar en djupare analys om hur justerade banavgifter påverkar efterfrågan och kapacitetsutnyttjandet. Det är också tveksamt om Trafikverket kan hävda kapacitetsbrist trots att prissättningen (banavgifterna) inte fullt ut speglar de samhällsekonomiska marginalkostnaderna. Underlaget för åtgärdsprogramförslagen och utpekade områden skulle kunna påverkas vid korrekt prissättning.

Trafikverket anger att vissa åtgärder inom järnvägsområdet möjliggör styrning av vilken typ av trafik som ska trafikera en viss sträcka. Det är riktigt att Trafikverket i viss mån kan utforma banavgifterna med någon styrning på efterfrågan. Trafikverket har i övrigt begränsat mandat att på andra sätt styra olika typer av trafik, eftersom utgångspunkten tydligt är utifrån användarnas behov och preferenser.

Det är glädjande att Trafikverket beskriver planerna med en nationell trafikledning för järnvägen, vilken skulle kunna ge förutsättningar för bättre uppföljning av planerad trafik, operativ prioritering och ett effektivt nyttjande av infrastrukturen.

## Specifika synpunkter

### Prioriterat nät för funktionshindrade

I den nationella planen konstateras att det fortfarande finns stora brister i kollektivtrafiken utifrån målet att göra den användbar för personer med funktionsnedsättning. I nuvarande planperiod 2010–2021 är målet att hela det prioriterade nätet ska vara anpassat år 2021 samt att en successiv utvidgning är påbörjad. Målet är att 80 procent av personer med funktionsnedsättning ska kunna använda kollektivtrafiken år 2021. År 2011 antog regeringen en funktionshinderpolitisk strategi. Den anger en betydligt högre ambitionsnivå än vad befintlig plan för transportsystemet medger.

Det framgår i planen att på både väg- och järnvägssidan har åtgärdstakten avtagit och det finns en risk att målen enligt gällande plan inte nås utan särskilda insatser. För att säkerställa genomförandet bör, menar man, en utvecklingsplan tas fram och investeringarna fördelas jämnt under perioden för att möjliggöra och säkerställa etappmålen.

Transportstyrelsen förutsätter att erforderliga investeringsmedel för ett genomförande av planen reserveras för att säkerställa att den föreslagna utvecklingsplanen kan realiseras.

### Fakta om den statliga infrastrukturen

I redovisningen framgår bland annat att ”Trafikverket administrerar den statliga medfinansieringen till icke statliga flygplatser med statligt upphandlad flygtrafik. Trafikverket administrerar också ett beredskapsanslag till de tio flygplatser som ingår i det nationella beredskapsnätet för samhällsviktiga insatser.”

Formuleringen ovan borde ha varit ”Trafikverket administrerar det statliga driftbidraget till icke statliga flygplatser med statligt upphandlad flygtrafik”. Transportstyrelsen vill i sammanhanget även påpeka att det på luftfartssidan, utöver flygplatser, även finns infrastruktur för luftfartsleder m.m. som ägs av staten och förvaltas och utvecklas av Luftfartsverket.

### Transporternas utveckling till 2030

I den nationella planen redovisas personprognos som omfattar bil, buss, tåg, flyg samt gång- och cykeltrafik. Det sammanlagda transportarbetet för bil, buss, tåg och flyg mätt i personkilometer beräknas öka med 29 procent till 2030. Biltransportarbetet beräknas öka mest, med 34 procent. Persontransportarbetet på järnväg beräknas öka med 27 procent.

Transportstyrelsen finner det önskvärt att det i samband med ovan även borde ha redovisats vilken prognosberäkning som gjorts för flyg samt för sjöfarten.

### Känslighetsanalyser

Vissa avsteg från de känslighetsanalyser som är fastställda enligt ASEK 5 har gjorts, i första hand på grund av tidsbrist. Den enda av de utpekade känslighetsanalyserna som innebär någon inverkan på trafik- och transportvolym samt fördelning mellan transportslag, och som därmed skulle kunna innebära en annan fördelning av investeringsmedel, är den som innebär 20 procent lägre personbilstrafik, i förhållande till dagens nivå. Istället ska resandet med kollektivtrafiken öka i motsvarande omfattning (ASEK 5, kapitel 4). Känslighetsanalyser med avseende på denna parameter har dock endast gjorts för de vägobjekt som analyserats med EVA, vägobjektet Förbifart Stockholm samt järnvägsobjektet Västlänken. Det konstateras att 20 procent mindre personbilstrafik påverkar den beräknade lönsamheten för vägobjekten. I texten redovisas översiktligt hur lönsamheten för vägobjekten minskar med mindre trafik – vilket är fullt rimligt eftersom såväl åtgärdernas effekter som antal fordon som drar nytta av förbättringen minskar. Trots detta sägs att det är svårt att dra några generella slutsatser om effekten av minskad biltrafik då det inte har genomförts analyser av hur järnvägsobjekten påverkas.

Transportstyrelsen anser att vid fastställande av en långsiktig investeringsplan, där investeringarna har en mycket lång livslängd, är det väsentligt att beakta alternativa framtida scenarier för trafikutveckling och transporternas fördelning mellan färdmedel. Vad som är orsaken till att det inte genomförts känslighetsanalyser för järnvägsobjekten med lägre personbilstrafik och därmed större resandevolym på tågen framgår inte.

Däremot har känslighetsanalyser genomgående genomförts avseende högre värdering av CO<sub>2</sub>, vilket påpekas har mycket liten inverkan på kalkylresultat. Detta är väntat eftersom den del av beräknade effekter som utgörs av CO<sub>2</sub> är mycket liten. Det kan därför ifrågasättas om det var nödvändigt att lägga ner resurser på en sådan känslighetsanalys.

I den särskilda analys, som gjordes i samband med kapacitetsutredningen för hur funktionsmålet ska kunna uppnås inom ramarna för hänsynsmålen, diskuterades olika krav på samhällsutvecklingen för måluppfyllelse. Enligt denna analys är det inte tillräckligt med tekniska förbättringar som energieffektivisering och byte av drivmedel för att transportsektorn ska kunna uppnå sin del av de långsiktiga klimatmålen. Mot bakgrund av denna analys har Trafikverket sedan gjort känslighetsanalyser för de största vägprojekten för att se vilken nettonuvärdeskvot de skulle få med den

trafikutveckling som är nödvändig för att transportsektorn skabidra till att klimatmålen nås. Då skulle knappt 40 procent av de föreslagna investeringarna vara samhällsekonomiskt lönsamma. Transportstyrelsen anser att dessa slutsatser borde lyfts fram i själva planförslaget, så att det blir tydligt för beslutsfattarna vilken typ av samhälle det planeras för med det nu aktuella förslaget (vilket har utgått från de prognoser som Trafikverket själva konstaterar inte leder till måluppfyllelse).

Trafikverkets förslag kan delvis härledas till vissa skrivelser i direktivet till uppdraget att ta fram en nationell plan som kan tolkas motsägelsefullt. Dels anges på s. 4 att Trafikverket ska fördjupa analysen från kapacitetsutredningen av väntad utveckling av efterfrågan på transporter inom de olika trafikslagen mot bakgrund av väntade förändringar i samhället, miljökrav och miljövänliga resealternativ. Samtidigt anges på s. 21 att prognoserna för trafikutveckling ska utgå från nu beslutade förutsättningar, styrmedel och planer för transportstrukturen.

Då transportinfrastrukturinvesteringar görs på lång sikt kan det tyckas vara ett tämligen kortsiktigt angreppssätt. Transportstyrelsen anser att det vid framtagandet av borde lagts större vikt vid effekten på trafikutvecklingen av de styrmedel som kan antas vara nödvändiga för att på lång sikt uppnå de transportpolitiska målen.

Angående långsiktiga effekter till 2050 antar Trafikverket att planen kan ha en större effekt på längre sikt på exempelvis bebyggelsestruktur etc. Det borde därför vara av vikt att effekter av förändringar av boende beaktats i analysen.

#### **Hänsynsmål för säkerhet, miljö och hälsa**

På s. 15 i förslaget preciseras hänsynsmålen. Ett av dessa hänsynsmål är att ”antalet omkomna inom yrkessjöfarten och fritidsbåtstrafiken minskar fortlöpande och antalet allvarligt skadade halveras mellan 2007 och 2020.”

Transportstyrelsen noterar i detta sammanhang att ingenting i förslaget berör infrastrukturen för fritidsbåtar och vem som är ansvarig för denna.

På s. 69 framgår att säkerställandet av att vägarnas hastighetsgränser överensstämmer med vägens säkerhetsstandard innebär 11 färre dödade per år samt att satsningarna på ATK ger motsvarande effekt. En enkel beräkning innebär att övriga åtgärder som anges ovan, t.ex. mittseparering, sidoområdesåtgärder och korsningsåtgärder, bara ger en effekt på tre färre dödade per år. Visserligen kan det vara så att dessa åtgärder är inbakade i arbetet med att hastighetsanpassa vägarna. Transportstyrelsen tycker att det varit bra med ett förtydligande i detta avseende.

I planen förs fram att det är viktigt att vidta åtgärder som bidrar till en ökad trygghet, tillgänglighet och säkerhet för gående och cyklister. Transportstyrelsen instämmer i att ett ökat fokus på gång och cykel är en rätt satsning.

I planen skrivs i kapitlet ”Anpassning av hastighetsgränserna till vägnas standard” (s. 69) att den effekt som den föreslagna inriktningen inom åtgärdsområden beräknas ge är cirka 11 färre dödade per år.

Det framgår dock inte om målet för indikatorn ”Säkra statliga vägar” i etappmålsarbetet uppnås med dessa åtgärder. Det målet anger att minst 75 procent av trafikarbetet på vägar som har en hastighetsgräns över 80 km/h ska ske på vägar som är mötesseparerade med mitträcke. Transportstyrelsen hade önskat en sådan analys.

Under rubriken ”Främja utvecklingen av fordon och farkoster” (s. 71) skrivs att Trafikverket ska i samarbete med andra myndigheter, företag, kommuner, landsting och organisationer ta fram kunskap om effektiva styrmedel som främjar en utveckling för energieffektiva, rena, tysta och trafiksäkra fordon. Exempel på detta är koldioxidbaserade förmånsvärden, fordonskatter, lagkrav på alkoholås, installation av energimätare på tåg och debitering på faktisk använd energi. Inom vägtrafiken finns en mycket stor säkerhetspotential i att öka regelefterlevnaden inom områdena hastighet och bilbälte. Trafikverket stödjer också förbättrad användning av bil, exempelvis bilpooler, sparsam körning, hastighetsefterlevnad, bältesanvändning, säkerhetssystem i bilen och inköp av energieffektiva bilar.

Transportstyrelsen välkomnar alla initiativ till att ta fram ny kunskap men ställer samtidigt frågan hur trafikverket vill utveckla samarbetet med andra - på ett nytt sätt - utan att som tidigare inneha en formell sektorsroll med dåvarande uppdraget att vara samlande, stödjande och pådrivande. Om inte detta beaktas försvåras implementering av den kunskap som framkommer då dagens organisationer har olika ansvar och uppdrag än tidigare.

### **Infrastrukturutbyggnad för alternativa bränslen med syfte att minska miljöpåverkan**

Transportstyrelsen vill framhålla att en viktig och aktuell fråga för sjöfartindustrin är övergången till alternativa bränslen, vilket inte nämns i förslaget till nationell plan. Förhandlingar pågår för närvarande inom EU om ett förslag till direktiv om utbyggnad av infrastrukturen för alternativa bränslen, 2013/0012 (COD), som bland annat innebär att krav införs på utbyggnad av infrastruktur för flytande naturgas (LNG) i större europeiska hamnar.

Transportstyrelsen anser att utbyggnaden av infrastruktur för alternativa bränslen är viktigt för att sjöfartsindustrin ska kunna göra nödvändiga



åtgärder för att anpassa sig även till andra regelverk som införts, exempelvis svavelregleringen där svavelutsläppen begränsas till 0,10 viktprocent i bränslet i utsläppskontrollområdena (Östersjön, Nordsjön, Engelska kanalen samt Nordamerika) från och med år 2015. Även andra regleringar avseende bränsleanvändningen som syftar till att minska utsläppen av växthusgaser har initierats, vilket ytterligare aktualiserar frågan om att bygga ut infrastrukturen för att möjliggöra att fartyg drivs med alternativa bränslen. En utbyggd infrastruktur gör det dessutom mer attraktivt att bygga nya fartyg som i huvudsak drivs på sådana bränslen. Transportstyrelsen anser inte att frågan om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen har beaktats i tillräcklig omfattning i den föreslagna planen.

### Järnvägsnätet

Trafikverket skriver att (s. 56) innan åtgärder väljs ut sker urval av bandelar där behovet av kvalitetsförbättring bedöms som störst. Detta urval baseras på järnvägens tillstånd, infrastrukturrelaterade förseningstimmar per spårkilometer 2010–2012, och användning som uttrycks i transportarbete per spårkilometer för gods- och persontransporter. [---] Förslag till lämpliga åtgärder/åtgärdsmixer för respektive bandel avgörs i samband med genomförandet av teknisk-ekonomiska revisioner. Val av åtgärder och åtgärdsmixer baseras på störst positiv effekt på leverans kvaliteten. Innan de tekniskekonomiska revisionerna är genomförda kan dock ett antal åtgärder ändå beskrivas i en ingående åtgärdsplan utifrån expertbedömningar.

Den preliminära åtgärdslistan på järnväg, enligt ovan, revideras utifrån ett säkerhetsperspektiv. Brister som måste åtgärdas för att garantera säkerheten prioriteras.

Transportstyrelsen vill påpeka att det inte är närmare beskrivet vad det innebär att brister som måste åtgärdas för att garantera säkerheten ska prioriteras. Det framgår på andra ställen i den nationella planen att brister i underhåll kan leda till ökad risk för urspårning. Se t.ex. s. 53 där det står att: ”En sliten bandel kan exempelvis öka risken för urspårningar och en ojämn väg kan orsaka hastighetssänkningar och öka slitaget på fordonen”.

Transportstyrelsen ställer sig frågan på vilka grunder Trafikverket gjort bedömningen om vilka bandelar som av säkerhetsskäl måste prioriteras. På vilka grunder ska säkerheten kunna anses vara garanterad och vad innebär ”garanterad” i detta sammanhang?

### Det lågtrafikerade järnvägsnätet

Det lågtrafikerade järnvägsnät som Trafikverket förvaltar uppgår till cirka 230 mil. I samband med arbetet med förslag till nationell plan har Trafikverket genomfört en översyn av detta nät (s. 58). De banor som har en

viktig funktion i transportsystemet har identifierats. Det är framförallt banor som går till stora industrier, sk. omledningsbanor, som är väsentliga för att skapa ett robust järnvägssystem och banor som har en betydelsefull roll i den regionala transportförsörjningen. Samhällsekonomiska analyser har gjorts för övriga lågtrafikerade banor. Det samlade resultatet av översynen visar att cirka 80 procent av det lågtrafikerade järnvägsnätet är motiverat att behålla inom ramen för den statligt förvaltade infrastrukturen. Trafikverket avser att avsätta tillräckligt med resurser för lämpliga åtgärder som säkerställer funktionen på dessa banor. Inlandsbanan bör hanteras på motsvarande sätt som de lågtrafikerade banor som ska behållas. Återstående del av det lågtrafikerade järnvägsnätet bör avvecklas. Som en del i denna process ingår att undersöka om det finns intresse från andra aktörer att ta över ansvaret för dessa banor.

Det framgår på s. 86 i planen att om större avbrott uppstår på stambanan genom övre Norrland, norr om Vännäs, finns behov av alternativa transportmöjligheter. Sjötransporter och Inlandsbanan är exempel på alternativ som säkerställer ett robust transportsystem från och till norra Sverige.

I tabellen på s. 96 i planen nämns också brister när det gäller restider m.m. vid omledning till inlandsbanan. Det är emellertid oklart vilken roll Inlandsbanan (som förvaltas av Inlandsbanan AB) bör ha i transportsystemet ur ett nationellt perspektiv, i synnerhet för att skapa möjligheter till effektiv omledning av godstransporter om så behövs. Det diskuteras inte heller vilka satsningar som eventuellt skulle behöva göras för att förbättra möjligheterna till effektiv omledning av tåg via Inlandsbanan.

Enligt citatet från s. 58 ovan framgår det också att resurser ska avsättas så att funktionen säkerställs på de banor som anses viktiga att behålla. Å andra s. sägs det i underlagsrapporten om drift, underhåll och reinvesteringar i avsnitt 5.1.2 (sidnumrering saknas i underlagsrapporten) att:

”Nuvarande åtgärdsplan för förebyggande underhåll bygger i första hand på analyser som har gjorts av järnvägens tekniska tillstånd kombinerat med anvisningar från direktivet att underhållsresurser främst ska användas till att lyfta kvalitet och robusthet på de högtrafikerade delarna av järnvägsnätet. Planen innehåller därför åtgärder som beräknas leda till en eliminering av det uppdämda behovet av åtgärder i storstadsområdena, och en halvering av det uppdämda behovet på större stråk som sammanbinder storstadsområden samt på Malmbanan. På övriga delar beräknas dock det uppdämda behovet av underhållsåtgärder öka. I samband med åtgärderna på högtrafikerade banor görs också en satsning på kontaktledningar för att klara av den förväntade ökningen av trafiken”.

Transportstyrelsen anser att denna text kan tolkas som att standarden på de banor som är lågtrafikerade kan försämrats eftersom det uppdämda behovet av underhållsåtgärder kan öka pga. de prioriteringar som Trafikverket avser att göra. Transportstyrelsen hade därför önskat att få belyst, hur satsningen på att säkerställa funktionen på de lågtrafikerade banorna ska klaras av, utifrån Trafikverkets bedömning att det uppdämda behovet av underhållsåtgärder bedöms öka på banor som inte finns i storstadsområdena och ej utgör större stråk.

#### Urval av prioriterade förbättringar

Under urval av prioriterade förbättringar nämns bl.a. bristande tillgänglighet till Hällekis hamn för Vänersjöfarten med hänvisning till att farledens djup är otillräckligt.

Transportstyrelsen förstår inte urvalet då problemet förekommer i flera farleder och hamnar i såväl Vänern som på andra platser kring den svenska kusten. Transportstyrelsen hade önskat ett förtydligande kring hur man har gjort prioriteringarna.

#### Drift och underhåll av farleder

Transportstyrelsen noterar att förslaget inte berör frågan om drift och underhåll av farleder. I vissa farleder sker uppgrundning konstant genom landhöjning, sedimentering etc. Transportstyrelsen hade önskat ett förtydligande om anledningen till att detta område inte berörs är att Sjöfartsverket ensamt ansvarar för denna fråga och på egen bekostnad.

#### Synpunkter på underlagsrapport till miljökonsekvensbeskrivningen

Transportstyrelsen vill påpeka en felaktighet i texten på s. 48 i rapporten. Skrivningen borde ha varit:

IMO har antagit konventionen om kontroll och hantering av fartygs barlastvatten och sediment, som Sverige ratificerade 2009. Konventionen kräver att barlastvattnet renas ombord från främmande organismer så att de inte sprids. Senast fem år efter konventionens ikraftträdande ska alla fartyg som konventionen omfattar ha sådana reningssystem.

På s. 32 konstaterar Trafikverket: ”Det kan inte visas att planförslaget med säkerhet innebär en minskad klimatpåverkan. Bidraget från utbyggnaden av transportsystemet uppskattas vara av en sådan storlek att planförslaget inte bidrar till målpuffyllelse.”

Denna skrivning innebär att gapet mellan de klimatmål som är uppsatta för Sverige samt transportsektorn och den utveckling som planen kommer att leda till blir allt större. Transportstyrelsen anser därför att det är av stor vikt

att ha ett helhetsperspektiv på den samhällsomställning som behöver genomföras för att klimatmålen ska nås. Ett viktigt steg på vägen är att klimatmålen och direktiven för infrastrukturplanering är samordnade för att inte dessa ska motverka varandra.

#### Synpunkter på underlagsrapport till samhällsekonomiska analyser och samlad effektbedömning nationell plan

Viktiga faktorer för prognostiserad trafik- och transportvolym och därmed för beräknad samhällsekonomisk lönsamhet av infrastrukturåtgärder utgörs av prissättning (exempelvis banavgifter, drivmedelsskatt, trängselskatt) och andra former av styrmedel. I termer av 4-stegsprincipen är detta steg 1-åtgärder, det vill säga sådana åtgärder som påverkar transportefterfrågan och val av transportsätt. I planförslaget lyfts 4-stegsprincipen fram av Trafikverket såsom ett viktigt hjälpmedel för att hushålla med resurser.

Transportstyrelsen anser att det inte är tillräckligt väl beskrivet hur prissättning och andra styrmedel har använts i samband med framtagandet av prognoser, samhällsekonomiska kalkyler och det resulterande planförslaget. Det som nämns är den höjning av banavgifterna som förutsatts. Det saknas också kommentarer och slutsatser kring hur en annan styrmedelsanvändning skulle ha kunnat påverka utformningen av planförslaget. Eftersom planen avser infrastrukturinvesteringar, med mycket lång livslängd, saknas en sådan diskussion.

I planförslaget påpekas att resultaten från de samhällsekonomiska kalkylerna skiljer sig från som låg till grund för den tidigare planen och att detta beror på en ny prognos och nya kalkylvärden.

Transportstyrelsen anser att det också bör påpekas att även följande förändrade förutsättningar i mycket hög grad påverkar de samhällsekonomiska kalkylerna:

- Uppräkning av vissa monetära värden (betalningsviljebaserade) över tiden
- Längre kalkylperiod; från tidigare 40 år till 60 år
- Lägre kalkylränta; i ASEK 5 sänktes kalkylräntan från 4 % till 3,5 % (efter beslut av Trafikverket, ASEK rekommenderade 4 %)
- Hantering av skattefaktorer

Ingen av dessa förändringar påverkar vare sig prognoser eller monetära värden men innebär en stor påverkan på den beräknade samhällsekonomiska lönsamheten i positiv riktning, det vill säga den beräknade lönsamheten ökar. Dessa viktiga förändringar nämns överhuvudtaget inte i planförslaget.

I underlagsrapporten sägs även på s. 21 att restid värderas lika för alla resenärer.

Transportstyrelsen konstaterar att detta inte stämmer eftersom tidsvärdering varierar med avseende på såväl färdmedel som ärende och reslängd. Däremot görs ingen differentiering av tidsvärdena med avseende på inkomst. Om det är det senare som avses borde det framgått tydligare, att påstå att ”restid värderas lika för alla resenärer” kan uppfattas ordagrant vilket således kan diskuteras.

Detta ärende har beslutats av generaldirektör Staffan Widlert. I den slutliga handläggningen av ärendet deltog avdelningsdirektör Birgitta Hermansson, enhetscheferna Mats Andersson och Erik Eklund och sektionschef Åsa Berglind samt utredarna Per Wickenberg, Peter Larsson, Stina Eklund, Nils Enberg, Per Öhgren, Torbjörn Karlsson, Anders Lidell, Lina Andersson och Hans-Yngve Berg, den senare föredragande.

Staffan Widlert  
Generaldirektör