

Näringsdepartementet

[n.registrator@regeringskansliet.se](mailto:n.registrator@regeringskansliet.se)

[n.nationellplan@regeringskansliet.se](mailto:n.nationellplan@regeringskansliet.se)

## Remissyttrande över förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029

Lantbrukarnas Riksförbund, LRF, har beretts möjlighet att inkomma med synpunkter på rubricerat förslag till nationell plan.<sup>1</sup> LRF vill anföra följande.

### Inledning

Trafikverkets förslag till nationell plan är i flera delar bra, t.ex. att förslaget så tydligt trycker på vikten av fyrstegsprincipen.

För LRF är det viktigt med ett väl fungerande transportsystem i hela landet. Om vi ska ha ett Sverige som håller samman med god tillväxt, sysselsättning och utveckling måste det finnas väl fungerade transportinfrastruktur - i hela landet. För LRF är det särskilt viktigt att det som kan beskrivas som det finmaskiga nätet av främst väg men även järnväg fungerar väl. Ett Sverige som ska möta klimatutmaningar och genomdriva en hållbar grön omställning måste ha effektiva transportmöjligheter för den förnyelsebara råvaran som landets jord- och skogsnäring kan producera och förädla.

### Övergripande kommentarer från LRF

Det är inte acceptabelt att standarden på det lågtrafikerade vägnätet, enligt förslaget, försämras under planperioden. LRF kan ställa sig bakom att pengar och kraft läggs på att säkerställa de stora transportstråken för gods och personer men det är viktigt att se att i många fall är ute i landet, i byar, på gårdar och ute i skogen som transportererna börjar eller slutar. För att ha en fortsatt stark samhällsutveckling måste även dessa transporter fungera. Det finmaskiga vägnätet måste därför värnas. Det bör också bli möjligt att nyttja längre och tyngre vägtransporter där så är möjligt.

---

<sup>1</sup> <https://trafikverket.ineko.se/se/f%C3%B6rslag-till-nationell-plan-f%C3%B6r-transportssystemet-2018-2029-remissversion-2017-08-31>

Sammantaget ser LRF det som mycket angeläget att åtgärder inom kategori 2 och 3 i fyrstegsprincipen prioriteras. Satsningar på ny infrastruktur kan vara av godo. Det finns dock en oro hos LRF att stora nya infrastrukturprojekt medför att välbehövliga och motiverade åtgärder på befintlig infrastruktur riskerar att få stå tillbaka.

Barriäreffekter och fragmentering är mycket problematiskt för jord- och skogsbruket. Det är viktigt att ny teknik som kan reducera dessa effekter prövas. I arbetet att analysera nya metoder och teknik är LRF positiva till att delta i en dialog med berörda myndigheter för att minska effekterna av ny infrastruktur i landskapet.

Det är viktigt med förståelse för att enskilda jord- och skogsbrukare bedriver näringsverksamhet. Det innebär att utöver en fråga om ersättning vid infrastrukturintrång finns en aspekt att näringsidkare blir av med en del (eller hela) produktionsenhet. Statliga aktörer måste även beakta att varje engagemang av jord- och skogsbrukare i olika planeringsprocesser vid infrastrukturåtgärder läggs ovanpå befintligt arbete som sker inom ramen för näringsverksamheten.

Avseende klimatåtgärder inom transportsektorn kan den förnyelsebara råvaran som de gröna näringarna producerar vara en viktig del för att ställa om till en hållbar transportsektor men då måste dessa råvaror kunna transporteras på ett effektivt sätt.

## Särskilt om vissa frågor

### Om den negativa utvecklingen för lågtrafikerade vägar

Det framgår i förslaget att under planperioden kommer de lågtrafikerade vägarnas tillstånd att försämrats. Det skulle vara en utveckling som LRF inte kan acceptera. Därför ser LRF det som **nödvärdigt att regeringen antingen skjuter till medel eller omfördelar medel inom planen för att säkerställa att standarden på dessa vägar inte försämrats under planperioden.**

Det är positivt att Trafikverket nu har kategoriserat vägtyperna 5 och 6 vid planeringsarbetet.

### Om landskapsanpassning, byggnation på åkermark och ekologisk kompensation

LRF är positivt till att landskapsanpassning lyfts fram. För LRF handlar det inte bara om att anpassa ny infrastruktur i orörd natur utan även en anpassning till kulturlandskapet. För LRF är det i detta sammanhang **angeläget att ny infrastruktur i största möjliga mån inte byggs på produktiv åkermark.** Detta är en viktig del i att

kunna uppfylla de mål som regering och riksdag ställer sig bakom i den nyligen antagna nationella livsmedelsstrategin.

Ekologisk kompensation är inte en ny företeelse. Men om detta instrument blir en allt vanligare del i större infrastrukturprojekt är det avgörande att det **utvecklas i samförstånd med markägarkollektivet**. Detta då det är markägare som kan erbjuda de alternativa nyttor som kan kompensera för infrastrukturens ingrepp.

### **Höghastighetsjärnväg**

Avseende höghastighetsjärnvägsprojektet inom ramen för Sverigeförhandlingen har LRF tidigare uttryckt en oro att de mycket höga men osäkra kostnaderna för projektet riskerar att tränga undan andra mer angelägna behov för vidmakthållande och utveckling av befintlig infrastruktur. Vidare har LRF pekat på att det är viktigt att regional tågtrafik får tillträde till spåren i HHJ.

**Med förslagen standard om 250 km/h och en successiv utbyggnad ser LRF att till viss del minskar de risker för undanträngning av andra behov som LRF pekat på tidigare. En standard om 250 km/h gör det lättare att ha regional trafikering och det bör också förbättra möjligheten till landskapsanpassning vid dragning av spårlinjer.** Fortfarande kvarstår dock frågor kring finansiering av de projektet inklusive de delsträckor som ligger närmast i tiden (Ostlänken och Lund-Hässleholm). Därmed **bedömer LRF att det finns en fortsatt risk att HHJ tränger ut andra mer angelägna och akuta reinvesteringar i befintlig infrastruktur**

### **Långsam planering skapar en död hand över stora områden**

LRF vill lyfta fram att jord- och skogsägare ofta drabbas redan när de första stegen i planering av ny infrastruktur tas. I de lägena är planeringskorridorer ofta mycket breda. Effekten blir att ett stort antal markägare upplever att de får svårt att planera och utveckla sina verksamheter i avvaktan på ett besked om deras mark kommer bli berörd eller inte. Detta är ett påtagligt och stort problem för de drabbade. För LRF är slutsatsen att det finns skäl att kritisera när staten i relativt öppna formuleringar slår fast att en viss väg eller järnväg ska byggas utan att beredningen av finansiering eller förstudier ens kommit igång.

Kopplat till problemet med långa planeringsperioder finns även en brist på samplanering av olika typer av anläggningar som det allmänna vill dra fram genom landskapet. Det är inte ovanligt att först sker en ledningsdragning och ett par år senare påbörjas en nybyggnation eller breddning av en väg på i stort sett samma sträckning. **LRF efterlyser en betydligt högre statlig ambition att för samplanering** som på sikt skulle effektivisera för samhället och avsevärt förbättra situationen för berörda markägare.

## Landsbygden

I förslaget beskrivs landsbygdens varierande förutsättningar. LRF kan instämma i det som sägs om att begreppet landsbygden inte omfattar en homogen enhet, t.ex. vad gäller utveckling av arbetsmarknad och näringsliv. Det är värt att notera att även om urbaniseringen tilltar genom tillväxt i storstadsområden är befolkningsnivån i övriga delar relativt stabil. Alla de som väljer att bo utanför städerna behöver ha tillgång till goda kommunikationer. Det är inte enbart för landsbygdens räkning som det är viktigt med infrastruktur i hela landet, utan för samhället som helhet.

## Klimatutmaningen

Det brukar sägas att stora investeringar i infrastruktur inte löser klimatproblemen. LRF har inte skäl att ifrågasätta den bedömningen, i vart fall bör det vara sant på kort och medellång sikt. I sammanhanget vill LRF dock understryka att med den bedömningen (samt antagandet att bilen kommer fortsätta vara ett flitigt använt transportmedel) måste dagens drivmedel ersättas med förnyelsebara drivmedel. Här har svensk produktion av alternativa bränslen baserat på den gröna cellen en central roll. Därmed finns ett direkt intresse i planeringen av infrastruktur att säkerställa att de gröna näringarna i Sverige har tillgång till infrastruktur som gör att råvara från skog men även åker på ett effektivt sätt kan nå även anläggningar för produktion av biobränsle.

## Teknikutveckling

LRFs bedömning är att det ofta är svårt att bedöma i vilken takt och i vilken grad ny teknik kommer att utvecklas och införas under perioden. Hur framgångsrika olika tekniker blir påverkar de framtida valen av transportlösningar. Det är därför viktigt att ha en flexibilitet i planeringen och inte cementera fast lösningar där vi ser att ny teknik kan ge oss bättre förutsättningar i framtiden. **Långsiktighet i yttre spelregler är av godo under förutsättning att de inte låser fast utvecklingen mot specifika tekniklösningar.**

## Tunga och/eller långa fordon

Att öppna det allmänna vägnätet för fordon med bruttovikt upp till 74 ton anser vi bör ges hög prioritet, genomföras omgående och utan fördröjande koppling till andra processer. Det är även viktigt att kunna nyttja det allmänna vägnätet med enhetliga fordon. För de areella näringarna som helhet är det **angeläget att så stora delar som möjligt av det svenska vägnätet snabbt öppnas för 74-tons fordon.** Det är även viktigt att frågorna om ökad längd och ökat lastutrymme snabbt förs framåt.

Dnr 2017/7954

2017-11-28

**Bärighet och Enskilda vägar**

För skogsindustrins råvarutransporter är bärighetsåtgärder oerhört viktiga. Det är med stor oro vi de senaste åren sett att anslagen till bärighetsåtgärder på väg minskat och att definitionen av vad som är en bärighetsåtgärd har breddats till fler åtgärder.

Bärighetsanslaget bör därför höjas. Det ska också påpekas att enskilda vägar är en mycket viktig del av vägnätet och för samhällets försörjning av biobränsle och skogsråvara är det helt centralt. Därför är det **viktigt att anslagen till dessa vägar successivt ökar**.

LANTBRUKARNAS RIKSFÖRBUND



Carl von der Esch  
Chefsjurist



Thomas Bertilsson  
Enhetschef