



Sammanträdesprotokoll

Verkställande utskottet	Ostkustbanan 2015 AB		
Datum	Fredagen den 4 februari 2022		
Tid	Klockan 09.00-11.05		
Plats	Sammanträdet hålls via Zoom		
Styrelseledamöter	Glenn Nordlund	Ordförande	
	Eva Lindberg	Vice ordförande	Anmält förhinder
	Bodil Hansson	Ledamot	
	Mikael Löthstam	Ledamot	
	Jörgen Edsvik	Ledamot	
Tjänstemän och övriga deltagare	Ingela Bendrot	VD	
	Monica Nyberg	Sekreterare	
	Henric Fuchs	Region Västernorrland	
		Kollektivtrafik- och	
		infrastruktursamordnare	
	Tomas Widenfalk	Sundsvalls kommun,	
		Infrastrukturstrateg	
	Roger Wetterstrand	Region Västernorrland,	
		Enhetschef, §§ 7-12	
	Henric Andersson	Sweco	
	Mattias Schiöth	Sweco	
	Lars Nilsson	Trogon Consulting	

Protokollet omfattar §§ 1–12

Formalia

- § 1 **Sammanträdet öppnas**
Ordföranden Glenn Nordlund öppnar sammanträdet och hälsar alla välkomna.
- § 2 **Val av justerare**
Jörgen Edsvik väljs att justera dagens protokoll.
- § 3 **Fastställande av dagordning**
Den utsända dagordningen fastställs.

Information, rapporter och diskussioner

- § 4 Henric Andersson och Mattias Schiöth har inbjudits till dagens verksamhetsutskott för att informera om Sweco:s analys, gällande projektet Östersund – Stockholm 4 timmar, via Norra Stambanan.

Henric Andersson visar en jämförelse med ovanstående projekt kontra Ostkustbanan. För att få en attraktiv tågtrafik mellan Östersund och Stockholm har Sweco tittat på marknad, infrastruktur, fordon, lönsamhet, förankring till Trafikverket, samt förankring politiskt. Jämförelsen visar att kustjärnvägen har alla fördelar.

Verksamhetsutskottet diskuterar analysen och enas om att ge Sweco i uppdrag att ta fram ett underlag för att lyfta fram Nya Ostkustbanans argument och på så sätt få ett resonemang i Botniska korridoren.

Beslut

Verkställande utskottet beslutar

att ge Sweco i uppdrag att ta fram ett underlag för ett resonemang i Botniska korridoren, samt

att uppvisa underlaget för verksamhetsutskottet, för godkännande.

Remissvar – Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Lars Nilsson från Trogon är inbjuden till dagens verksamhetsutskott gällande sammanställning av de remissyttranden som inkommit.

Lars Nilsson summerar vilka instanser som svarat på remissen samt hur man svarat. En reflektion som Lars Nilsson gör är att planförslaget från Trafikverket får mycket stark kritik från många av remissinstanserna.

Presentationerna biläggs protokollet, bilaga 1 och 2.

Beslut

Verkställande utskottet noterar och tackar för informationen.

Bil. 1 Remissammanställning Infraplan 2022-2033

Bil. 2 Analys av remissvar på nationell plan

§ 5 Kommande aktiviteter och inbjudningar

VD informerar om att Järnvägsforum Norr hålls i Gävle den 24-25 mars 2022.

Beslut

Verkställande utskottet noterar informationen.

§ 6 Planering inför årsstämma och ägarforum

VD informerar och visar programmet för årsstämman och ägarforumet.

Beslut

Verkställande utskottet noterar informationen.

§ 7 Rapport om arbetet inom Botniska korridoren

Henric Fuchs informerar verkställande utskottet om det fortskridande arbetet med Botniska korridoren. Nästa projekt ska spegla det innevarande projektet men med fokus att kunna påverka, på nationell nivå.

Beslut

Verkställande utskottet noterar informationen.

Beslutsärenden till styrelsen**§ 8 Verksamhetsplan 2022–2025 för Ostkustbanan 2015 AB – diskussion inför framtagande**

VD informerar om förslaget till verksamhetsplan 2022-2025. Verksamhetsplanen är nedkortad och Lotta Rönström kommer att uppdatera texten gällande "utgångspunkter för våra insatser i EU". VD kommer att färdigställa förslaget till verksamhetsplan 2022-2025, som ska behandlas av styrelsen vid sammanträdet den 18 mars 2022.

Beslut

Verkställande utskottet beslutar

att uppdra till VD att färdigställa förslag till verksamhetsplan 2022-2025, till styrelsesammanträdet den 18 mars 2022.

Bilaga: Förslag till Verksamhetsplan 2022–2025 för Ostkustbanan 2015 AB.

§ 9 Budget 2023–2025 för Ostkustbanan 2015 AB

VD informerar verkställande utskottet att budget för 2023-2025 inte är färdigställd men kommer att läggas fram till styrelsen på sammanträdet den 18 mars 2022.

Beslut

Verkställande utskottet beslutar

att uppdra till VD att färdigställa förslag till budget 2023–2025 till styrelsesammanträdet den 18 mars 2022.

Övriga frågor

§ 10 Inga övriga frågor lyftes vid dagens sammanträde.

Kommande möten**§ 11 2022**

18 mars, klockan 10–13: Styrelsen. Förbereda årsstämma (VP och budget)

8 april : Årsstämma, Sundsvall

Maj Ytterligare styrelsemöte/studiebesök?

2 september, klockan 09-11: Verkställande utskott (svårt datum)

16 september, klockan 10-13: Styrelsen

18 november, klockan 09-11: Verkställande utskott

2 december, klockan 10-13: Styrelsen Stockholm?

Höstens möten behöver ändras så att Bodil Hansson kan medverka.

Verkställande utskottet ger administratör Monika Nyberg i uppdrag att tillsammans med Bodil Hansson ändra mötestillfällena.

§ 12 Ordföranden avslutar sammanträdet och tackar för visat engagemang.

Analys över inkomna remissyttranden

Lars Nilsson

Trogon Consulting AB



TROGON CONSULTING AB



Innehåll

Inledning	3
Analys av synpunkter på Nya stambanor.....	3
Analys av synpunkter på Nya Ostkustbanan.....	5
Analys av synpunkter på Botniska korridoren	5
Analys av synpunkter på Norrlandspaket	6
Allmänna synpunkter på remissyttrandena.....	7
Vägar	7
Sjöfart.....	7
Luftfart	7
Järnväg	7
Genomgång i tabellform av remissyttrandena	8
Tabell 1. Regioner	9
Tabell 2. Länsstyrelser.....	11
Tabell 3. Kommuner.....	13
Tabell 4 Myndigheter.....	24
Tabell 5 Organisationer.....	27
Tabell 6 Företag	40
Tabell 7. Utländska remissinstanser	43

Inledning

Analysen bygger på en genomgång av de remissyttranden avseende Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2022–2033 som inkommit till Regeringskansliet.

Fokus har varit på yttranden om Nya stambanor, Nya Ostkustbanan, Norrbotniabanan samt Norrlandspaketet (Malmbanan, Skellefteåtgärder).

Analysen bygger på följande yttranden:

- 18 regioner (tabell 1)
- 21 länsstyrelser (tabell 2)
- 198 kommuner (tabell 3)
- 32 myndigheter (tabell 4)
- 133 organisationer och enskilda (tabell 5). Observera att denna kategori spänner från enskild person till organisationer med 100 000 tals medlemmar.
- 36 företag (tabell 6)
- 4 nordiska myndigheter (tabell 7)

Analys av synpunkter på Nya stambanor

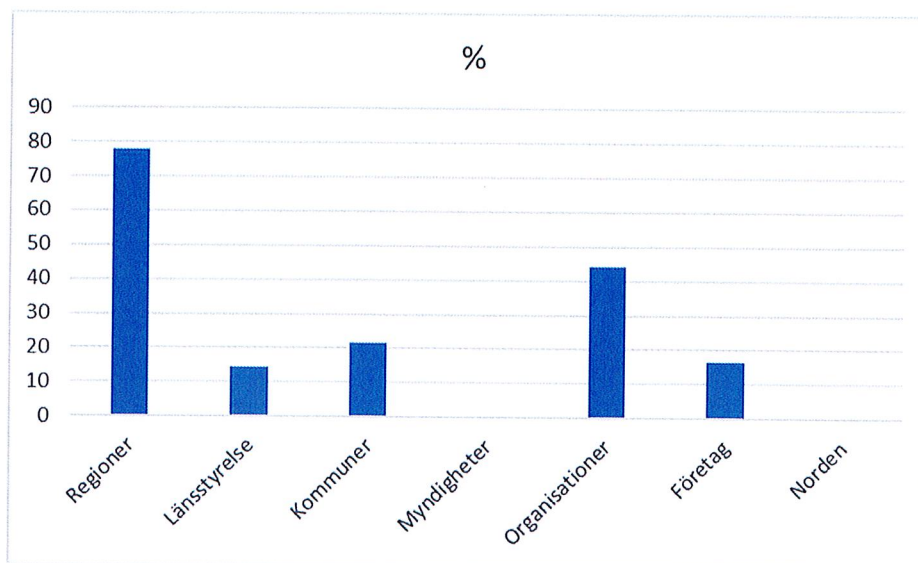
En av de centrala frågeställningarna i många remissyttranden är frågan om hur Nya stambanor ska hanteras. Över lag är de instanser som är berörda av stambanorna (ex. Södermanland, Östergötland, Jönköpings län, Västra Götaland och Skåne) positiva till stambanorna. Samtidigt är många instanser utanför denna korridor negativ till nya stambanor, i alla fall i bemärkelsen att de vill att nya stambanor ska finansieras utanför ramen för nationell plan.

Kritiken mot stambaneprojektet handlar om bristande samhällsekonomisk nytta samt att projektet blir en "gökunge" som tränger bort andra viktiga projekt.

Ett antal privata personer och civila organisationer såsom hembygdsföreningar från korridorerna för stambanorna har inkommit med yttranden som vill stoppa stambanorna. Det har inte inkommit några liknade yttranden som stöd för stambanorna.

Även flera instanser som är positiva till nya stambanor har yrkat på att projektet ska ligga utanför nationell plan. Detta för att möjliggöra en snabbare och samlad utbyggnad. Många instanser ser med oro på att projektet inte beräknas vara klar förrän tidigast 2045.

Figur 1. Procent av antal yttranden som yrkar på att Nya stambanor ska ligga utanför plan



Det finns en närt nog samstämmighet bland Sveriges regioner att stambanorna ska finansieras utanför plan. Det gäller både regioner som förordar respektive motsätter sig projektet som sådant. Närmare hälften av organisationerna vill lyfta ut de nya stambanorna ur planen, vilket är anmärkningsvärt eftersom många i gruppen bevakar specifika frågor långt från stambanediskussionen (ex. suicid, cykling eller skärgårdstrafiken).

Regionsamverkan Sydsverige markerar starkt för nya stambanor. Även Region Kalmar lyfter behovet av nya stambanor.

LRF är kritisk till nya stambanor och kräver att de ska byggas i anslutning till existerande banor och med högsta hastighet 250 km/h, om de ska byggas. Även LO uppvisar tveksamhet och önskar att projektet finansieras utanför nationell plan. Skogslänen uppvisar en, i stort sett, enig front mot nya stambanor.

Ostlänken

Kommunerna i Södermanland och norra Östergötland lyfter fram att Ostlänken är viktig, men att den står på egna ben, d.v.s. inte är beroende av en eventuell fortsättning av nya stambanoprojektet. Projektet ses som ett regionalt viktigt projekt.

Göteborg-Borås

Avseende Göteborg-Borås poängterar de flesta instanser som lyfter fram denna sträcka att det är ett viktigt projekt ut det regionala perspektivet. Flera tunga instanser kräver också att projektet kompletteras med en upprustning av existerande järnväg (förstärkningsalternativet). Detta alternativ skulle enligt remissinstanserna kosta 3,1 miljard kronor mer. Detta alternativ verkar motsvara Trafikverkets paket A i bristanalys Kust-till-Kustbanan Göteborg-Borås. Denna kostnad är en grov uppskattning från en bristanalys och är i 2019 års penningvärde.

Lund-Hässleholm

På samma sätt som för övriga etapper poängterar många remissinstanser den regionala effekten, men också vikten av projektet för att lösa kapacitetsproblemen på Södra stambanan. Södra stambanan har stora kapacitetsproblem som rimligen förvärras i framtiden, bland annat genom utbyggnaden av Fehmarn bältförbindelsen.

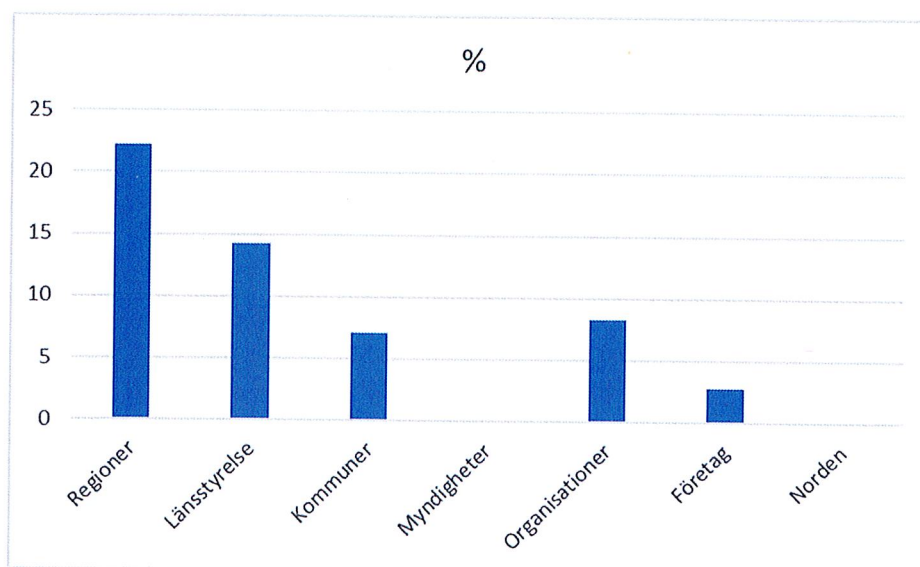
Analys av synpunkter på Nya Ostkustbanan

Antalet remissinstanser som kommenterar eller nämner Nya Ostkustbanan är av naturliga skäl mycket färre än för Nya stambanor. Det finns inga som yrkar på att projektet ska finansieras utanför planen eller strykas, men intressenter kring Norra stambanan lyfter en oro att det enbart satsas på kustjärnvägen i planförslaget.

Det finns ett relativt omfattande stöd för projektet. Framför allt är det regioner, länsstyrelser och kommuner som lyfter fram projektet. Det är 22 % av regionerna, 14 % av länsstyrelserna och 7 % av kommunerna som lyfter fram projektet. Även 8 % av organisationerna och 3 % av företagen lyfter fram projektet. Även en del organisationer som inte skulle förväntas nämna banan lyfter fram projektet. Notabelt är bland annat stödet från MHF, Stockholms handelskammare och Biodrivmedel Mitt.

Stödet för Nya Ostkustbanan från Norrbotten och Västerbotten verkar dock svagt. Remissinstanserna därifrån lyfter Norrbotniabanan och andra egna projekt, men inte Nya Ostkustbanan.

Figur 3. Procent av antal yttranden som lyfter fram Nya Ostkustbanan

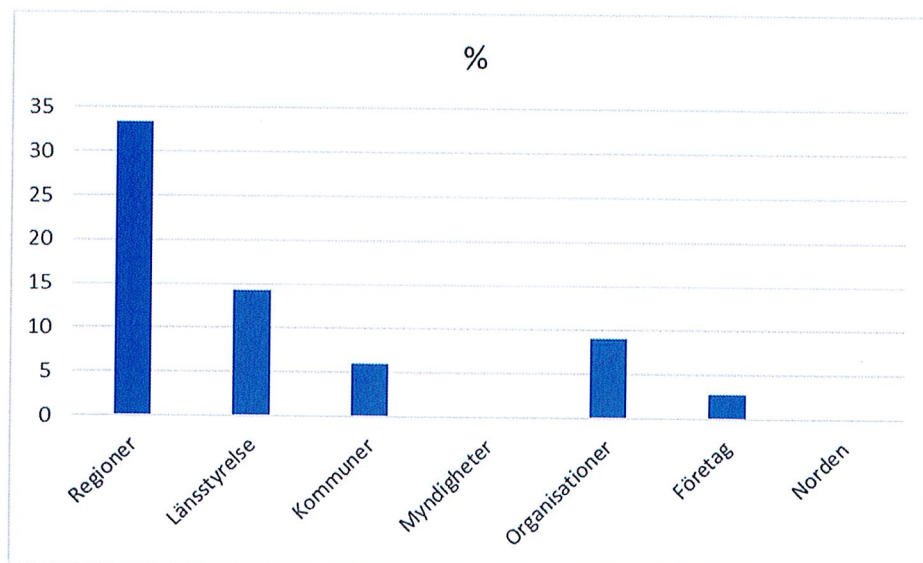


Analys av synpunkter på Botniska korridoren

Det är en mycket likartad bild av remissinstansernas prioritering mellan Botniska korridoren och Nya Ostkustbanan. Det är någon region och ett företag till som nämner Botniska korridoren, men två kommuner färre som lyfter fram den Botniska korridoren. Det är förvånande då Botniska korridoren innehåller så många fler sträckor och berör så många fler regioner än Nya Ostkustbanan. Det kan vara att begreppet inte är lika känt som Nya Ostkustbanan, eller upplevs som ottydligare.

Det finns uppenbart mera att göra för att samordna norra Sveriges röster. Exempelvis lämnade Regionsamverkan Sydsverige ett starkt gemensamt yttrande från sex regioner. Några funderingar är också att kunskapen om stråkeffekterna verkar dåligt belysta. Hur påverkar Nya Ostkustbanan möjligheterna att använda Norrbotniabanan? Hur påverkar Godsstråket genom Bergslagen trafiknyttan av Nya Ostkustbanan? Hur påverkar Nya Ostkustbanan trafiken på Norra stambanan?

Figur 3. Procent av antal yttranden som lyfter fram Botniska korridoren



Analys av synpunkter på Norrlandspaketet

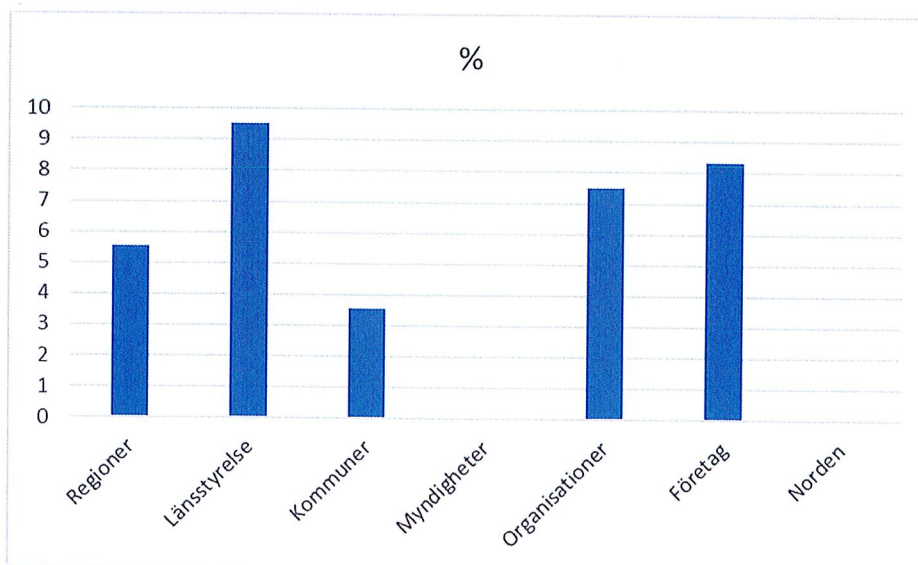
Det är markant färre regioner och länsstyrelser som lyfter fram Norrlandspaketet (de satsningar som Trafikverket vill lånefinansiera i.e. Malmbanan, Skellefteåtgärder). Det är inte heller många organisationer och företag som lyfter dessa åtgärder.

Många remissinstanser hänvisar till industriinvesteringarna, men det är färre som omsätter de allmänna resonemangen till stöd för de nödvändiga infrastruktursatsningarna.

På samma sätt som Nya Ostkustbanan har fått ett svagt stöd från Västerbotten och Norrbotten så får Norrlandspaketet ett svagt stöd från Västernorrland och Gävleborg.

Det är notabelt att Sydsvenska handelskammare vill stoppa satsningarna i norr, med hänvisning till att de inte är fullt ut finansierade. Det finns också enstaka kritiska röster mot Norrbotniabanan.

Figur 4 Procent av antal yttranden som lyfter fram Norrlandspaketet



Allmänna synpunkter på remissyttrandena

Det är förvånansvärt få som lyfter konflikten storstad-landsbygd. Visst förekommer det synpunkter på detta, men ej till den grad man skulle förvänta sig.

Det är förvånansvärt få som lyfter det internationella perspektivet. Det är framför allt Skåne, Värmland, Jämtland och Norrbotten som lyfter dessa frågor. Det verkar som kunskapen om systemeffekter är begränsade hos remissinstanserna. Man lyfter de objekt som ligger i länet.

Det finns en mycket stark kritik mot kostnadsökningarna och dålig effektivitet hos Trafikverket.

Det finns en mycket stark kritik från Värmland över bristande satsningar i länet. Det gäller framför allt Värmlandsbanan och E18. Viss kritik framförs också från Kalmar och Blekinge län.

Vägar

Det är förvånansvärt få kraftiga inlägg för en ombalansering mot vägätgärder. Många tar upp lokala vägprojekt, men få lyfter behovet av större ramar för vägprojekt.

Många lyfter fram problemen med de mindre vägarna (bärighet, drift och underhåll) och de enskilda vägarna. Det finns också en stark irritation över Trafikverkets hastighetssänkningar på viktiga pendlingsvägar, som inte följs upp i planförslaget med åtgärder för filseparering och därmed hastighetshöjning.

Det är ett stort antal vägobjekt som tas upp. Några är återkommande från flera instanser, såsom rv 25 och E16 Djurås. Många är objekt som lyfts av närmast berörda instanser, men inte andra. Det är förväntat då vägsystemet är mera decentraliserat än järnvägssystemet. En åtgärd gynnar i första hand omgivande region, inte ett helt stråk.

Många lyfter behovet av större ramar för vidmakthållande. Få lyfter behovet av effektivisering av verksamheten kring vidmakthållandet. I det fall det lyfts är det i samband med frågan om att Trafikverket ska återta en del av verksamheten i egen regi (där remissinstanserna i stort motsätter sig detta).

Sjöfart

De objekt som ligger i plan har stöd i remissvaren. Det är notabelt att inga andra projekt lyfts fram, måhända med undantag av Flintrännen (Öresund). Några lyfter dock olika åtgärder kopplat till hamnarna.

Luftfart

Många remissinstanser i skogslänen lyfter regionalflyget och de regionala flygplatserna. Flera remissinstanser lyfter anslutningar till Arlanda. Ett remissyttrande lyfter anslutning till Skavsta.

Järnväg

Värmland är synnerligen upprörd över planen. Det har kokat över.

Norrlandskusten är upprörd över planen och bristen att så få objekt blir klara.

Många kommuner lyfter **regionala järnvägar**, som inte beaktas i planförslaget.

Det verkar finnas ett starkt stöd för **ERTMS** i enlighet med Trafikverkets förslag.

250 km/h lyfts av flera remissinstanser.

TEN-T och kraven på måluppfyllelse till 2030 lyfts av flera remissinstanser.

Det är inte en tydlig tyngdpunkt mot persontransport eller godstransport i remissvaren.

Sammanfattande kommentarer

Många instanser är medvetna om att utfallet är ett resultat från de direktiv som regeringen gett till Trafikverket. Det finns ett stöd bland många för principen "lagt kort ligger", med undantag för satsningen på Nya stambanor. Det beror troligen delvis på rädsla att "bli av med" något objekt som ligger i nu gällande plan.

Med undantag för Stockholms handelskammare har ingen lämnat en alternativ plan eller en finansiering av de yrkanden som framförs.

Den alternativa plan som Stockholms handelskammare presenterat svarar ganska väl upp till de önskemål som remissyttrandena visar på med några undantag. Den alternativa planens neddragningar av ERTMS, stadsmiljöavtal och etapp på godssatsningen Hallsberg-Degerö saknar stöd i remissyttrandet. Huvuddelen av de nya objekt som den alternativa planen förespråkar har starkt stöd i remissyttrandet. På samma sätt finns ett starkt stöd för att lägga Nya stambanor utanför planen (Stockholms handelskammare lägger den inte utanför utan senarelägger och koncentrerar utbyggnaden). De satsningar som efterfrågas, men saknas i den alternativa planen är satsningar i Västmanland och Södermanland kopplat till Mälärbanan och Svealandsbanan; ytterligare satsningar på Norra stambanan, ytterligare satsningar på Väst kustbanan samt ett stort antal vägojekt.

Trafikverkets förslag har så uppenbara problem att det kommer vara svårt att lotsa igenom förslaget politiskt utan stora förändringar. Samtidigt innebär direktiven att det inte finns utrymme för annat än marginella förändringar.

Genomgång i tabellform av remissyttrandena

Tabellen är uppbyggd på rubrikerna

- Nya stambanor finansierad utanför nationell plan
- Nya Ostkustbanan är framlyft i yttrandet
- Botniska korridoren är framlyft i yttrandet
- Norrlandspaketet är framlyft i yttrandet
- Remissinstansens "viktigaste" infrastrukturobjekt. Observera att det i många fall enbart är ett axplock av objekt som redovisas i tabellen.
- Övergripande kommentarer och i vissa fall citat. I några fall citeras en short list av viktiga punkter/objekt från yttrandet.

Fetmarkeringar innebär att det finns anledning att uppmärksamma vissa svar. Det kan bero på att svaret är viktigt och från en tung remissinstans eller att svaret är oväntat.

Tabell 1. Regioner

Remissinstans	Nya stambanor utanför plan	Nya Ostkustbanan	Botniska korridorerna	Norrlands-paket	Egna objekt	Kommentarer och citat
Blekinge	Ja				Sydostlänken, Blekinge kustbanan, E22, Järnväg Karlshamn-Sölvesborg, Regional plan	
Dalarna	Ja	Ja	Ja		E16, Dalabanan, Bergslagsbanan, Godsstråket genom Bergslagen	
Gävleborg	Ja	Ja	Ja		Nya Ostkustbanan Regional plan Uppsala-länsgräns. Inga förseningar av andra objekt	
Halland					Västkustbanan	
Jämtland	Ja				Atlantbanan, Inlandsbanan, BK 4	
Kalmar	Ja				Nya stambanor, regionala banor, E22	
Kronoberg	Ja				Kust-till-kustbanan, Sydostlänken, rv 25	
Norrbottnen	Ja		Ja	Ja	Norrbotniabanan, E10, Vägunderhåll, Flyg	
Skåne	Ja				HH förbindelsen, Skånes järnvägar, E6 mm	
Stockholm	Ja				Trimning, cykel, koll trafik, stadsmiljöavtal, Stockholm C, Tvärförbindelsen, bytespunkter (Märsta, Årstaberget, Upplands Väsby, Flemingsberg, Södertälje mm)	I princip går de igenom alla projekt i Stockholms län. Ser inte någon prioritering. OBS Uppsala-länsgränsen nämns inte.
Södermanland					Ostlänken, Västra stambanan, Hjulstabron med många andra projekt	Ostlänken står på egna ben
Uppsala	Ja	Ja			Ostkustbanan fyrspar Uppsala-Länsgräns	

Värmland	Ja				Värmlandsbanan, mm	Medel till stambanorna i planförslaget bör omdisponeras till mindre och effektivare utvecklingsåtgärder och till drift och underhåll av befintlig infrastruktur.
Västerbotten			Ja		Norrbotniabanan, Skellefteåpaket	
Väster-norrland	Ja	Ja	Ja		Nya Ostkustbanan Mittstråket	
Västmanland	Ja					Samsnackade med Mälardalsrådet (se deras yttrande)
Örebro	Ja		Ja		Sth-Oslo, inkl Mälarbanan, Nobelbanan, Värmlandsbanan, rv 50 Hallsberg mm	Sverige har också redan befintliga åtaganden inom den nuvarande förordningen för TEN-T, med målsättningar om att färdigställa stomnätet till 2030 och ett utbyggt övergripande nät till 2050. Detta innebär bland annat att flaskhalsar inom infrastrukturen skyndsamt behöver åtgärdas och den svenska regeringen behöver ta sitt ansvar för att bidra till genomförandet av TEN-T nationellt.
Östergötland					Ostlänken, Händöleden	

Tabell 2. Länsstyrelser

Remissinstans	Nya stambanor utanför plan	Nya Ostkustbanan	Botniska korridoren	Norrlands-paket	Egna objekt	Kommentarer och citat
Kronoberg						
Skåne						
Västerbotten	Ja		Ja	Ja		
Blekinge					Sydostlänken E22, Blekinge kustbana	
Gävleborg		Ja				Länsstyrelsen noterar att Trafikverkets förslag helt saknar en redovisning av den av staten ingångna avtalet om större samlade exploateringar med Gävle kommun och Region Gävleborg.
Dalarna					E16 Cykel	
Gotland					Försvarsmakten, Vidmakthållande regionala planer mm	
Halland					Väst kuststråket, Totalförsvaret mm	
Jönköping					Transporteffektivt samhälle, landsbygden mm	
Södermanland					Klimat, kulturmiljö Lst resurser mm	
Västmanland					Beredskapsflygplatser, Totalförsvaret	
Örebro	Ja				Regionala projekt, Vidmakthållande	
Jämtland					Vidmakthållande, Totalförsvaret klimat mm	
Kalmar					Stångådal, Tjust E22	För att öka samhällsnyttan behöver utbyggnaden av de nya stambanorna samordnas med

						investeringar i anslutande regionala banor, detta för att möjliggöra en utveckling av den regionala tågtrafiken. Annars är risken att inte minst sydöstra Sverige går miste om den förbättrade tillgänglighet som de nya stambanorna för med sig. Det krävs även att stationer som finns i kopplingar med de nya stambanorna utformas så att fungerande resekedjor säkerställs.
Norr-botten	Ja	Ja	Ja	Ja	Malmbanan, Norrbotniabanan	
Stockholm					Breddning E4	Allmänt om klimat, planerna etc
Uppsala					Uppsala-länsgräns, E4	Allmänt om klimat, planer etc
Värmland					Värmlandsprojekt	Kritik mot avsaknad av åtgärder i Värmland
Väster-norrland		Ja	Ja		Förbifart Övik Klimatanpassning	
Väst-manland					Hjulstabron	Allmänt om klimat, planer etc
Västra Götaland					Oslo-Köpenhamn Göteborg-Borås	Allmänt om klimat, planer etc

Tabell 3. Kommuner

Remissinstans	Nya stambanor utanför plan	Nya Ostkustbanan	Botniska korridor	Norrlands-paket	Egna objekt	Kommentarer och citat
Alingsås						Gbg-Alingsås, E20 Alingsås
Arjeplog					Rv 95, inlandsbanan, Arjeplog flygplats	
Arvidsjaur					Flygplats, Inlandsbanan, rv 95, Norrbotniabanan	
Askösund	Ja				Stockholm-Oslo, rv 50 Cykel	
Berg	Ja				Vägunderhåll, hastighetsstandard, Inlandsbanan, Atlantbanan, Norra stam	
Bjurholm					Prioritera persontrafik på stambanan genom övre norrland	
Bjuv						Ställer sig bakom Familjen Helsingborgs yttrande
Boden	Ja		Ja	Ja	Länsplan mm	Trafikverkets förslag inaktuell
Bollnäs Ljusdal Ovanåker Ockelbo					Norra Stambanan och Atlantbanan	
Borlänge	Ja		Ja		Lyfter Dalabanan, Rv 50, E16 med mera	
Borås					Vill ha nya stambanor, men med "förstärkningsalternativet" för Borås-Göteborg	Förstärkningsalternativet verkar vara att rusta existerande banan parallellt med bygga den nya banan.
Botkyrka					Tvärförbindelsen Södertörn	Är tveksam till Tvärförbindelsen med nuvarande utformning, Vill ha överdäckning/tunnel?
Bromölla	Ja					Ställer sig bakom Region Skåne med tillägg Blekinge kustbana och Sydostlänken
Bräcke						Ställer sig bakom Region Jämtland, med tillägg E14 Pilgrimsstad
Burlöv						
Dorotea					Inlandsbanan, E45	
Eda	Ja				Värmlandsbanan	Vill lånefinansiera till viktiga projekt

Eksjö	Ja				Jönköpingbanan, mm	Oroad över kostnadsutvecklingen
Emmaboda					Rv 25, kust-till-kustbanan mm	
Enköping					Hjulstabron, rv55, Svealandsbanan, Arosstråket, Västerås resecentrum	
Eskilstuna					Svealandsbanna och andra egna projekt	
Eslöv						Motsätter sig dragningen av Lund-Hässleholm å det bestämdaste. Intressant läsning
Fagersta	Ja				Mälärbanan, Hjulstabron mm	Oroad över kostnadsutvecklingen
Falun					Bergslagsbanan, rv50, Dalabanan, E16	
Filipstad	Ja				Värmlandsbanan	Filipstads kommun skulle hellre se en omfördelning av medlem och en rejäl satsning på Värmlandsbanan, Bergslagsbanan, Inlandsbanan och andra eftersatta stråk samt att regeringen ser över andra alternativ på hur de nya stambanorna ska finansieras.
Finspång					Ostlänken och Händelöleden	Ytterligare ett Östergötskt remissvar där Ostlänken hanteras som ett eget projekt
Flen					Västra stambanan, Ostlänken	Positiv till att Ostlänken finansieras inom plan
Forshaga	Ja					Ställer sig bakom region Värmland
Gagnef					E16	
Gisslaved					Rv 26, regionalbanan	
Gnesta					Järna Flemmingsberg	
Grums	Ja					Ställer sig bakom Region Värmlands yttrande
Gällivare			Ja		Malmbanan, Inlandsbanan, E10, E45, Flyget	
Gävle		Ja			Gävle-Kringlan, hamnen	
Habo	Ja				Jönköpingbanan, rv 26	Stationsläge A6/Ryhov viktig (för anslutning till HH)
Hagfors						Yttrande över länsplan inte nationell plan. Misstag?
Hallsberg	Ja				Hallsberg personbangård, Elvåg	
Hallsta-hammar	Ja				Mälardalsbanan mm	Västmanland verkar samsnackade
Halmstad	Ja				Halmstad bangård, rv 26, klimatanpassning mm	
Haninge					Tvärförbindelsen, Nynäsbanan	
Haparanda						Stöder Botniska korridoren och Norrbotniabanegruppen

Heby					Dalabanan, Uppsala-länsgränsen, rv 56	
Helsingborg	Ja				Maria-H-borg med mera	Kräver ny lokaliseringsstudie HH förbindelse
Herrljunga					Göteborg-Alingsås	
Huddinge	Ja				Tvärförbindelsen	
Hudiksvall		Ja			Kongsberget-Gnarp	
Hylte					Rv 26, HNJ banan	
Håbo					Mälardalensregionen	
Härnösand		Ja	Ja		E4, regional plan	Ställer sig bakom yttrande från Nya Ostkustbanan och Region Västernorrland
Härredalen						Göteborg-Borås mer än nationellt projekt. Viktigt med den lokala regionala effekten. Långa utredningar om hur banan ska dras. Station Mönlycke etc. Klagar på att den nationella nivån svänger i planeringen.
Hässleholm					Hässleholm-Kristianstad och några vägobjekt	Klagar på att Skåne får för lite pengar och att det mesta går till nya stambanor. Nya stambanor kräver bättre planeringsprocess.
Högsby						Vill ha anslutning till höghastighetsjärnvägen
Jokkmokk					Länsplan, Inlandsbanan	
Järfälla					Trafikstyrning E18	
Jönköping						Svarar på frågan om mottagningsanordningar för hamnar (avfall)
Laholm	Ja				Markarydbanan, Bangård Halmstad	
Kalix			Ja, delvis	Ja	Dubbelspår Boden-Luleå, pendeltågstrafik ERTMS	
Karlshamn					Sydostlänken, Hässleholm-Kristianstad	
Karlskrona					E22, Blekinge kustbanan, Östlig dragning av nya stambanan	
Karlstad					Värmlandsbanan	Karlstads kommun är synnerligen trötta på ständiga bortprioriteringar och brutna löften om investeringar i kommunen och länet.
Kil					Värmlandsbanan, Fryksdalsbanan	Mäktar irriterad på att Värmland än en gång bortprioriteras
Kiruna					Malmbanan	
Klippan						Ställer sig bakom Familjen Helsingborgs yttrande
Knivsta					Uppsala-länsgränsen	Hänvisar till avtal

Kramfors		Ja			Nya Ostkustbanan och Ådalsbanan till Långsele	
Kristianstad					Kristianstad-Hässleholm	Lyfter Region Skånes remissvar samt trycker på Kristianstad-Hässleholm
Kristinehamn					Vänersjöfarten och Värmlandsbanan samt Nobelbanan	Det är olyckligt att de åtgärder som enligt Trafikverkets ÅVS och fördjupade utredning kommer fram till behöver bli undanträngda av Trafikverkets ökade interna kostnader samt höghastighetsprojekt.
Krokom						Ställer sig bakom Region Jämtlands yttrande
Kungsbacka					Västkustbanan	
Kungälv					Bohusbanan	
Köping					Hjulstbron	
Laholm					Bangård Halmstad C, Markarydsbanan	Ställer sig bakom Region Hallands yttrande
Landskrona					Europaspåret	
Laxå					Allingsås-Göteborg	
Leksand	Ja					Stöder Region Dalarna
Lessebo					Rv 25	
Lidingö					Östlig förbindelse	
Lindesberg	Ja				Rv 50	
Linköping					Ostlänken	Linköpings kommun förutsätter att utformningen av stationerna i Linköping och Norrköping får full funktionalitet för att möjliggöra den typ av trafikering som beskrivs i den av Region Östergötland antagna strategiska målbilden för tågtrafik.
Ljungby	Ja					Ljungby kommun vill framhålla att Region Kronoberg är den enda region längs den planerade stambanan Stockholm-Malmö där ingen station planeras. Det är därmed svårt att se hur Kronoberg kopplas upp mot och kan dra nytta av stambanan.
Ljusnarsberg					Rv 50	Ställer sig bakom Region Örebro
Ludvika					Rv 50, Bergslagsbanan	

Luleå			Ja	Ja	Malmbanan, Norrbotniabanan, rv 97 mm	
Lycksele		(ja)	Ja	Ja		<p>Elektrifiering Tvärbanan Hällnäs-Lycksele samt Lycksele-Storuman</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mötesseparering E12 Kulla-Norrforss samt Brattby-Vännäs • Snarast färdigställande av Norrbotniabanan Umeå-Luleå samt 250 km/h järnväg hela vägen Luleå-Stockholm • Dubbelspår Umeå C-Umeå Ö • Ökade medel och självbestämmande för länsplanerna • Vidmakthållande av befintlig infrastruktur - underhållsskulden måste åtgärdas
Lysekil						Nämner norrlandspaketet, men vill lånefinansiera på andra ställen också
Malmö					Ökad kapacitet Öresundsbron, Öresundsmetro, Lund-Hässleholm mfl	Är en av flera som lyfter muddring av Flintrännen
Malung - Sälen					Förfart Yttermalung, E16 Djurås	
Markaryd	Ja				Markarydsbanan	
Mora					E16, E45, Inlandsbanan	Lokala projekt inkl Genomfart Mora. Flygplatsen som fått trafikplikt
Munkedal					Bohusbanan	
Munkfors					Vidmakthållande, rv 62, Värmlandsbanan	
Mörby-långa					Ölandsbron, Kust-till Kustbanan, E22	
Nacka					Östlig förbindelse	
Nordanstig		Ja				
Nordmaling						Oroad av förseningar för ERTMS. Inget om Botniska korridoren
Norrköping					Ostlänken, Händelöleden, Söderköping	Glad över alla pengar till Ostlänken, med stationen i Norrköping får inte bantas. Ostlänken står på egna ben.
Norsjö					Vidmakthållande väg, enskilda vägar, Norrbotniabanan, Inlandsbanan	
Nybro					Rv 25	

Nykvarn					Tvärförbindelsen, Södertälje kanal, Järna-Flemmingsberg	
Nyköping					Ostlänken	Poängter att Ostlänken står på egna ben
Nynäs-hamn					Norvik, Tvärförbindelsen, Nynäsbanan	
Nässjö	Ja				Massor av lokala järnvägar	
Olofström					Sydostlänken	
Orsa					E45, Inlandsbanan, BK4	
Orust					Bohusbanan, ERTMS, GC	
Oskars-hamn					E22, Bockabanan till Nässjö, Stångådalsbanan, Kust-till-kustbanan	Lyfter redundans till hamnen ur ett säkerhetspolitiskt perspektiv
Pajala					Vägunderhåll, Järnväg till Gruvan	Avslutningsvis är det beklämmande att bevittna hur Trafikverket försöker hantera Regeringens snäva ramar genom att hänvisa till direktivet. Både Regeringen och Trafikverket uppvisar brister i förmågan att ta ansvar för en funktionell, trygg och likvärdig transportinfrastruktur.
Perstorp					Skånebanan	Står bakom Familjen Helsingborg
Piteå			Ja		Norrbottenbanan, E4, Piteå hamn, Isbrytare	
Ronneby					Sydostlänken, Kustbanan	
Rättvik						Står bakom Dalastrategin
Salem					Järna-Flemmingsberg	
Sigtuna					Arlanda, Märsta station med mera kring Sigtuna	
Skövde						Ansluter sig till Västra Götalands yttrande
Smedje-backen						
Sollefteå	Ja				Ostkustbanan	Argumenterar starkt för Nya Ostkustbanan
Sollentuna					Cykel	
Solna					Cykel	
Sorsele			Ja		Vägnätet, E45, Inlandsbanan, Norrbottenbanan	
Stenungs-sund					Bohusbanan	

Sundbyberg						
Sunne					Fryksdalsbanan	
Säffle					E45, E18, Värmlandsbanan, Göteborg-Öxnered	Ställer sig bakom Region Värmland
Säter					Dalabanan, rv 70	
Sävsjö	Ja					
Söderhamn	Ja	Ja	Ja		Nya Ostkustbanan, E4, Hamnen	Ställer sig bakom Region Gävleborg och Nya Ostkustbanan
Söderköping					E22, Ostlänken	
Södertörn-kommunerna					Tvärförbindelsen, Södertälje kanal mm	
Sölvesborg	Ja				Sydostlänken, Blekinge kustbana mm	
Tanum					Regionala banor, vägunderhåll	
Tierp						Stationsanpassningarna längs Ostkustbanan är Tierps kommuns högst prioriterade brist.
Timrå	Ja	Ja			Nya Ostkustbanan, E4, E14, Vidmakthållande, BK 4	
Tingsryd						Lämnar inte något yttrande
Tjörn	Ja				Bohusbanan, Göteborg-Borås (förstärkningsalt), Göteborg-Alingsås, Göteborg-Oslo, Kinnekullebanan, Storstadsåtgärder	
Tomelilla						Remissvaret saknas
Torsås					E22 Bergkvara, Tjust och Stångådalsbanan	
Tranemo					Kust-till-Kustbanan	Står bakom Region Västra Götalands yttrande
Tranås					Nya stambanor, Jönköpingsbanan mm	
Sjöbo, Simrishamn och Ystad	Ja				Ystadbanan, Simrishamnsbanan, rv 65	
Skinnskatteberg	Ja				Godsstråket genom Bergslagen	

Sten- ungsund	Ja				Bohusbanan	
Storfors						Verkar inte ha fått med själva yttrandet. Bilaga 10
Storuman					E12, E45, Tvärbanan, Inlandsbanan	
Strängnäs					Svealandsbanan, Hjulstabron, rv 55, Eskilstuna-Västerås, Arosstråket, Västerås resecentrum	
Sundsvall		Ja	Ja		Nya Ostkustbanan, E14, Mittstråket, regionala flygplatser	
Sunne					Fryksdalsbanan	
Svalöv					Europaspåret	Refererar till Familjen Helsingborg
Svedala					E65	
Timrå		Ja			Bärighet etc	
Tingsryd						Av bakgrund som anges ovan så föreslås att Tingsryds kommun inte gör något särskilt yttrande över den nationella planen denna gång,
Torsås					E22 och Tjust-Stångådalsbanan	
Tranås	Ja, delvis				Anpassning södra stambanan, jönköpingsbanan mm	Vill ha nya stambanor i 320 km/h fort. Vill delvis lånefinansiera.
Trelleborg					Dubbelspår Trelleborg-Malmö	Ställer sig bakom Malmöundregionens yttrande
Trollhättan					Trollhättekanal, E45	
Trosa					Ostlänken och anknäring till Skavsta	Ställer sig bakom Mälardalsrådet och framhåller att Ostlänken står på egna ben
Täby					Norrortsleden, Arlanda, cykelstråk	
Töreboda					Göteborg-Alingsås	
Uddevalla						Tre särskilt sammanfattande punkter i remissvaret är: <input checked="" type="checkbox"/> Bohusbanan och Lysekils banan bör uppnå normenligt underhåll och funktion av Trafikverket. <input checked="" type="checkbox"/> Staten bör möjliggöra OPS lösningar och/eller annan externfinansiering för snabba stora projekt. <input checked="" type="checkbox"/> Göteborgs hamn skall fördubbla mängden gods vilket kan underlättas med Uddevalla hamn

Ulricehamn					Nya stambanor, rv 40 och Vidmakthållande väg	
Umeå	Ja	Ja	Ja	Ja		Lyfter vikten av att bygga klart kuststråket och att snabbt bygga Norrbotten/Västerbotten paketet (med statlig finansiering)
Upplands Väsby					E4, Ostkustbanan Stockholm-Uppsala, Cykel, U-Väsby station, Arlanda	På sträckan från Uppsala C och söderut till länsgränsen tillkommer två spår, åtgärden har fått ökad finansiering tilldelad under kommande planperiod. För att Ostkustbanan inte ska bli en begränsande faktor i regionens utveckling krävs ytterligare två spår till Stockholm C. Utöver detta krävs att värdkapaciteten utvecklas för pendeltåg på Arlanda C
Upplands-Bro					Mälärbanan, E18	
Vadstena						
Vansbro					E16	Uppfriskande och märkligt remissyttrande. Se bl a detta citat. <i>Vansbro kommun kräver att regeringen i den nationella planen skall tydliggöra att generella hastighetssänkningar på vägar som saknar mittseparering inte är ett sätt att nå målen gällande trafiksäkerhet.</i>
Vallentuna						
Varberg					Västkustbanan	
Vaxholm	Ja					
Vellinge					E6, Trelleborgbanan	
Vetlanda					Regionala järnvägar	
Vilhemina					Vägunderhåll, Inlandsbanan, Norrbottenbanan	
Vindeln	Ja				Tvärbanan, Vidmakthållande	Klagar på fokus på kusten och att TrV inte accepterar ÅVser som tagits fram
Vingåker					Västra stambanan	

Värgårda					Västra stambanan, E20	
Vännäs						Ställer sig bakom Umeåregionen
Värmdö					Trimning, miljö, vidmakthållande, Skurubron, Östlig förbindelse	
Värnamo					Regionala banor	Vill skynda på nya stambanor
Västervik					Tjustbanan, E22, rv 40	
Västerås						Västerås Central med ett nytt resecentrum måste prioriteras för att möta dagens och framtidens resandebehov, i hela Stockholm-Mälardalenregionen. <ul style="list-style-type: none"> • En ny Hjulstabro måste prioriteras för en utvecklad Mälarsjöfart. • Utökad kapacitet på Mälardalen och Svealandsbanan måste prioriteras för att möjliggöra kompetensförsörjning i Mälardalen och knyta ihop bostadsmarknaden i hela Stockholm-Mälardalenregionen. • Den gemensamma utredningen tillsammans med norska Jernbanedirektoratet måste knyta samman hela stråket mellan Oslo och Stockholm samt följa överenskommen process utifrån åtgärdsvalsstudien. • Det är av stor vikt att tågstopp Finnsletten blir en del av den nationella
Växjö	Ja				Växjö-Räppe rv 25/27	
Åmål					E45, Öxnared-Skålebo	
Åre					Atlantbanan, E14 Åre airport	
Årjäng					E18, Vidmakthållande väg	Ställer sig bakom Region Värmland
Åstorp	Ja				Väst kustbanan, Skånebanan etc	Ställer sig bakom Familjen Helsingborg
Åtvidaberg					Tjustbanan	
Älmhult	Ja				Nya stambanor, Södra stambanan, sydostlänken, Växjö-Alvesta	
Älvdalen						Reducerar Nya stambanor till 62 miljarder. Förstärk regional plan 42 miljarder
Älvsbyn kommun			Ja	Ja	Malmabanen, Norrbottenbanan, rv 94	

Älvkarleby		Ja, delvis				
Ängelholm	Ja				Västkustbanan, mm	Ostkustbanan, Uppsala, Gävle mm
Ödeshög						Står bakom Familjen Helsingborg
Örebro	Ja					Svarar på fel remiss. Länsplan
Ö-vik		Ja			Stockholm Oslo	
Östersund					Förbifart Ö-vik	
Österåker					Atlantstråket, E14	
Östhammar	Ja					Ställer sig bakom Stockholm Nordost
Överkalix	Ja					Infrastruktur kopplat till slutförvaring i Forsmark och Hargshamn
Övertorneå	Ja				Vägunderhåll, Trafiksäkerhet. Negativ till Tvärförbindelsen och anser att större järnvägsprojekt ska utanför plan	Avslutningsvis är det beklämmande att bevittna hur Trafikverket försöker hantera Regeringens snäva ramar genom att hänvisa till direktivet. Både Regeringen och Trafikverket uppvisar brister i förmågan att ta ansvar för en funktionell, trygg och likvärdig transportinfrastruktur.
					Vidmakthållande väg, trafiksäkerhet	

Tabell 4 Myndigheter

Remissinstans	Nya stambanor utanför plan	Nya Ostkustbanan	Botniska korridorerna	Norrlands-paket	Egna objekt	Kommentarer och citat
Arbetsgivarverket						
FMV						
Kemi						
Folkhälso-myndigheten						
Statens maritima och transport-historiska museer						Oroad över ERTMS påverkan på museejärnvägar
SGU					Masshantering	
Tillväxtanalys						
Havs och Vatten-myndigheten						
Kommers-kollegium					Vidmakthållande	
Kommittén för främjande av ökad fysisk aktivitet					Ökat fokus på hänsynsmålen	
Konjunktur-institutet					Tveksam till stambanorna och Norrbotniabanen	
Konkurrens-verket						
KTH						

Kustbevakningen					Poängterar ökade behov av kustbevakning när sjöfartsobjekten är klara	
Lantmäteriverket						
Livsmedelsverket						
Luftfartsverket					Luftfartsforskning	
Myndigheten för delaktighet					Funktionshinderfrågan	
MSB					Totalförsvaret	
Naturvårdsverket					Klimat, hälsa med mera	Generella skrivningar. Mycket mildare kritik mot strategisk miljöbedömning än normalt.
PTS						
Rymdstyrelsen						
Sjöfartsverket					Isbrytare, Hjulstabron	
Skogsstyrelsen					BK4, Enskilda vägar	
SMHI						
SGI					Klimatanpassning	
Statens historiska museer					Kulturmiljö	
Statens Veterinärmedicinska anstalt					Uppsala-länsgräns	
VTI						Övergripande kritik mot processen. Låg samhällsnytta, icke transparent etc.
SGU					Fokus på geologi	
Trafikanalys						Hänvisar till Kvalitetsgranskningen 2022:7
Transportstyrelsen					Trimnings och miljöåtgärder	Obalanserad hantering av flyg och sjöfart
Vinnova						Yttrande om bl a forskningsinriktning

Tabell 5 Organisationer

Remissinstans	Nya stambanor utanför plan	Nya Ostkustbanan	Botniska korridor	Norrlands-paket	Egna objekt	Kommentarer och citat
Tåg-företagen				Ja	Fehmarnbält- följdinv. Vidmakthållande järnväg Positiv till ERTMS satsning	Vill lösa problem med högre ramar
Nya Ostkustbanan	Ja	Ja		Ja	TEN-T	
Näringslivets transportråd					Vidmakthållande	
Biodrivmedel Mitt		Ja				Kräver sammanhållen byggtid, Ostkustbanan Gävle-Kringlan
Bolite bostäder						Kräver fyrspar Uppsala länsgräns
Botniska korridoren	Ja	Ja	Ja	Ja		Kräver Östersund-Sth 4 timmar, Godsstråket, 250 km/h
Handelskammaren Värmland	Ja				Vidmakthållande	Kräver åtgärder i Värmland
Handelskammaren i Jönköping					Nya stambanor, rv 26 rv 40	Vill bygga stambanorna snabbare
Handelskammaren Mälardalen					Mälarbanan, Svealandbanan, Västerås C, E20, Hjulstabron	
Handelskammaren Värmland	Ja				Värmlandsbanan, E18	
Havsörn						Mot Landsortsleden

Järnvägs-historiska riksförbundet					ERTMS	
Jönköping-banegruppen	Ja delvis				Jönköpingsbanan	Snabb utbyggnad av nya stambanor, med lån
Last-fordons-gruppen	Ja		Ja, delvis	Ja, delvis	Längre lastbilar	Starkt kritiskt till nya stambanor
Nyköping Östgötalänken AB						Ostlänken står på egna ben
Partnerskap mittstråket	Ja				Atlantbanan, E14	
Stockholms handels-kammare	Ja	Ja	Ja	Ja		Har en egen alternativ plan
LRF	Ja				Vägunderhåll, bärighet	Nej till nya stambanor i 320 km/h (om de ska byggas ska de byggas i 250 km/h nära nuvarande stambanor (avseende Lund-Hässleholm.
NTF Gävleborg					E4	
SPES i Stockholm						Suicid behöver prioriteras
SKR	Ja					
SÅ	Ja				BK4, långa lastbilar, vägunderhåll mm	
Swedtrain	Ja					Öka takten i ERTMS
Familjen Helsing-borg	Ja				Stort antal lokala objekt	
IQ samhälls-byggnad						
LO	Ja					LO avstyrker förslaget att de nya stambanorna ska finansieras inom plan. LO anser att de nya stambanorna för höghastighetståg ska finansieras utanför plan, i enlighet med Trafikverkets inriktningsunderlag
MHF	Ja	Ja	Ja			Vi befarar dock att investeringarna i de nya stambanorna för snabbtåg åter upp det

						budgetutrymme som skulle behövas för nödvändigt ökat underhåll och investeringar i den övriga tåginfrastrukturen, t.ex. de väst-östliga tågsträckorna i Mälardalen, nya Ostkustbanan m.m. Här vill vi påminna om riksrevisionens rapport Att tänka efter före - statens planering av höghastighetsjärnvägar (2019) som konkluderar sin samlade bedömning med att "det finns en betydande risk för att höghastighetsprojektet, om det genomförs i sin helhet, kommer att bli ännu dyrare än vad kostnadsberäkningarna visar idag"
Ulf Clark					Göteborg-Alingsås	
Region-samverkan Sydsverige	Ja					Vill ha nya stambanor snabbt Nya stambanor ska ses som ett sammanhållet system i sin hela sträckning, då nyttorna erhålls fullt ut först när hela systemet är i funktion. Utbyggnaden ska ske snarast och lokaliseringsutredningar för de delsträckor som inte ligger med i planförslaget påbörjas för att inte hämma utvecklingen i berörda områden Regionsamverkan innefattar alla sydliga regioner. Alla med moderata ordföranden.
Stockholm Nordost	Ja				Arlanda och egna objekt	
Svensk sjöfart	Ja				Sjöfartsobjekt, Isbrytare	
Suicide Zero					Självordsprevention	
Teknik-företagen					Vidmakthållanden, BK4 ITS och mycket mer	De kapacitetsökningar som de nya höghastighetsstambanorna kommer att tillföra järnvägssystemet är väldigt viktiga, men behöver komma snabbare. Teknikföretagen stödjer därför Trafikverkets förslag om att lyfta ut projektet nya stambanor från nationell plan och finansiera dessa med separata medel. Detta

						kommer öka möjligheten att bygga i högre takt och därmed snabbare få ut effekterna av de nya banorna. Så länge byggnationen pågår eller hela sträckan inte slutförs blir effekten endast begränsad. För att öka hastigheten bör projektet även läggas utanför Trafikverkets organisation
Umeå-regionen					Förfart Övik	
Airport City Stockholm					Uppsala-Länsgränsen, Märsta station, E4 breddning	
Arena Huddinge					Tvärförbindelsen, Flemingsberg, Spårvagn syd	
Baltic link association	Ja				Kust-till-Kustbanan, rv 27	
2030 Sekretariatet	Ja					Regeringens direktiv, att gällande plan skall genomföras, läser upp infrastrukturmedel långt in i framtiden och det ekonomiska utrymmet i planen äts upp av kostnadsökningar i tidigare beslutade projekt samt beslut om nya stambanor. De nya stambanorna tränger undan andra nödvändiga åtgärder i transportsystemet. Därför bör nya stambanorna lyftas ur planen och finansieras på annat sätt.
Billinge Byalag	Ja, vill inte ha den alls					I en tid där klimathänsyn och biologisk mångfald är honnörsbegrepp för samhällets utveckling - så prioriterar regeringen med höghastighetsbanan (HHB) istället en klimatbelastande och naturskövlande teknik- som därtill bygger en synnerligen ojämlig infrastruktur. Av en uppskattad total investering motsvarande ca 500 miljarder i "nya stambanor" ger projektet endast 30 miljarder i nytta. Projektets höga kostnad, och mycket ringa samhällsnytta, gör projektet ofördelaktigt för landet. Till negativa effekter av HHB ska också läggas undanträngningseffekter, där stora

						nyttogenererare i infrastrukturplanen diskrimineras då fundamentalt ogynnsamma projekt, tex HHB, slentrianmässigt får ligga kvar när dom väl kommit in.
Bygg-företagen	Ja				Vidmakthållanden	
Böksjö sam-fällighet, Kolmården						Svaret koordinerat med Billinge Byalag
Bottenviks-bågen				Ja	Tar upp projekt viktiga för Luleå mfl.	
Britt Marie Andersson, Borås	Ja, Motståndare till nya stambanor					Satsningen på 163 miljarder kronor för höghastighetstågens första etapper bör omprövas och bara genomföras om de med säkerhet kan visas vara samhällsekonomiskt effektiva och att de också ger ett betydande bidrag till klimatomställningen.
Berit Gannholm					Negativ till sträckningen Göteborg-Borås från Mönlyckessperspektiv	Om Trafikverket istället hade börjat med att utreda de regionala behoven av tågtrafik, och därefter byggt om Kust-till kustbanan, och sedan till slut utrett ny stambanan Göteborg-Borås, så hade resultatet med stor sannolikhet blivit mycket annorlunda.
Center-partiet Väster-botten			Ja		E4, E12, Botniska korridoren och Norrbotniabanan	
Drivkraft Sverige						Detaljsynpunkter kopplat till drivmedel mm
E22 AB					E22	
Cykelfrämjandet					Större fokus på cykling	
DHR						Markerar att planen inte har ett perspektiv på funktionshinder
En grupp medborgare					Klimat- och rättiveanpassa planen	Vill överföra medel till aktivt resande
Evias					Elvägar	F.d Elways
ST	Ja, för snabbar					

	e utbyggnad					
Friday for future, Eslöv	Ja, vill inte bygga stambanorna					Med anledning av det klimatnödläge som råder och den utveckling på klimatområdet som forskarna förutspår, om den pågående utvecklingen fortsätter, är inte det inte tillåtet att bygga höghastighetsbanan. Om inte drastiska åtgärder för att minska utsläppen av koldioxid görs omedelbart riskeras en total kollaps av hela samhällsstrukturen. För att kollapsen ska undvikas måste utsläppen minska på många olika områden t ex när det gäller byggande av ny infrastruktur där samhällsnyttan inte överstiger kostnaderna.
Föreningen Blå vägen	Ja	Ja	Ja		E12 och Tvärbanan	
Föreningen Järnvägs-entreprenörer					Järnvägsunderhåll	
Föreningen TIM pendlarna		Ja	Ja		Nya stambanor, Kalhäll-Tomteboda, Uppsala-länsgränsen	
Före-tagarna Malung-Lima-Sälen					Förbifart Yttermalung, E16	
Företagarna Ystad	Ja, vill inte ha nya stambanor				E65, Ystad hamn	
Företagarna	Ja	Ja			Vidmakthållande	Prioriterar Nya Ostkustbanan, Stockholm Oslo, Ystad hamn, E65, Västra Skåne, Sydostlänken, Kalmar
Försvarsmakten					Inlandsbanan	Kritik mot att Trafikverket inte vill finansiera åtgärder som huvudsakligen gynnar försvarsmakten
Förvaltnings AB Smålandsbanan					Signalsystem på Tjustbanan	

Gabna sameby						Kritik mot ett antal Norrbotenprojekt
Greater Copenhagen	Ja				Väst kustbanan, Skånebanan, Lund-Hässleholm, Ny Öresundsförbindelse	Om andra infrastrukturinvesteringar i Sverige, så som Bottniska Korridoren, når sin fulla potential riskerar infrastrukturen i Greater Copenhagen bli en flaskhals
Västsvenska handelskammaren					Göteborg-Alingsås, Göteborg-Borås. Göteborg-Oslo	Vill inkludera Förstärkningsalternativet vilket ökar kostnaderna med 3,1 miljarder kronor (hävdar de)
Gröna Mobilister						
Hallaröds hembygdsförening	Ja, negativ till stambanor					Se hembygdsföreningarna ovan. Det verkar vara ett nätverk av föreningar
Hans Sternlycke	Ja		Ja		Skrota ERTMS, Bk4 etc	Vill ha jämnare fördelning av järnväg över landet
Håkan Noren	Ja, vill stoppa stambanorna					
Ingrid Kössler Borås	Ja, vill stoppa stambanorna					Koordinerat med ovan
IF Metall					Vidmakthållande, Isbrytare	– Regeringen måste säkerställa att för industrin viktiga nyinvesteringar som ligger i gällande plan, såsom Sydostlänken, inte förskjuts i tid till efter år 2033 – vilket skulle bli resultatet av Trafikverkets förslag. Det är angeläget att transportinfrastruktur som gör det möjligt för befintlig och ny industri att effektivt

						flytta sitt gods från väg till järnväg och sjö kommer på plats. Annars är risken överhängande att vi både missar våra klimatmål och viktiga gröna industriinvesteringar.
Infram					Alla projekt intressanta för Dalarna	
Inlands-kommunernas ekonomiska förening					Inlandsbanan	
Innovations-företagen	Ja				Upphandling klimat	
Jordens vänner					Vill inte bygga väg	
Järnvägs-främjande	Ja					Kritik mot prognoser etc. Vill ha snabb utbyggnad av nya stambanor
Jönköpings-banegruppen					Jönköpingsbanan	
Katarina Söderberg	Ja, vill stoppa nya stambanor					
Klimat-kommunerna	Ja				Stadmiljöavtal mm	
KAK	Ja				Vidmakthållande väg mm	
Liquid Wind					Klimatomställning sjöfart	
Låt hela landet leva	Ja, motståndare till nya stambanor					Vet ej vilken organisation. Verkar vara skild från Hela landet ska leva
Malmö-Lundregionen						Investera mera i Sveriges viktigaste transitregion • Bygg Höghastighetsjärnväg och utveckla Södra stambanan!

						<ul style="list-style-type: none"> • Stärk styrningen mot ett långsiktigt hållbart transportsystem • Godstransporterna kräver en lösning • Prioritera framkomlighet på europavägarna
Mellansvenska handelskammaren	Ja	Ja			Väg E16, 50, 55, 70 Ostkustbanan, Godstråket	
Min Oöda Giron					Järnvägsstation i Kiruna	
Mind					Suicidprevention	
MRF	Ja				Väggåtgärder	Beklagat nya stambanor i planen
Mälardalsrådet					En bättre sits	32 sidor med eget program. OBS <i>Citat En Bättre Sits ser inte Ostlänken som en del av de nya stambanorna,</i>
Nationellt centrum för Suicid-forskning					Suicid	
Naturskyddsföreningen Stockholm					Vill ej ha Tvärförbindelsen	
Naturskyddsföreningen Norrbotten					Vill ej ha Kiruna järnvägsstation	
Naturskyddsföreningen					Stöder åtgärder för biologisk mångfald	
Norrbotniabanan AB, Norrbotniabanegruppen			Ja			Verkar ha missförstått planen. Tror att lånefinansieringen till Malmbanan kan användas till Norrbotniabanan. Vet inte om det är spelad okunskap och optimism eller reell okunskap
Norrbottens kommuner		Ja	Ja	Ja		Oroad över tidplanen för Norrbottenprojekt och avsaknad av åtgärder som matchar industrisatsningarna
Oslo-Stockholm 2.55	Ja				Mälardalsbanan, Värmlandsbanan	

Partnerskap Atlantbanan					Atlantbanan	
PASSAGERAR REDERIerna						Saknar text om persontransport på sjöfart (färjor)
Personskade-förbundet					Vägstandard Trafiksäkerhet	
Regionala kollektivtrafik myndigheten Norrbotten	Ja			Ja	Norrbotniabanan, Malmbanan, rv 97 E10	
Resenärernas						
REV					Enskilda vägar, BK 4	
Samhällsbyggarna						
Samhällsföreningen Yttermalung					Förfart Yttermalung	
SECO	Ja					
Skogsindustrierna	Ja				Industrispår, BK 4, Isbrytare, Värmlandsbanan, Tvärbanan, längre lastbilar, elektrifiering	<i>Det är bara att konstatera att nya stambanor för höghastighetståg tränger ut andra åtgärder, med högre samhällsekonomisk nytta, både i denna plan och i flera kommande planer. Höghastighetstågen har blivit den befarade gökungen som alla varnade för tidigare. Skogsindustrierna anser att nya stambanor bör ligga utanför kommande nationell plan och finansieras i annan ordning.</i>
Skärgårdarnas riksförbund						Vi föreslår att Infrastrukturdepartementet och Skärgårdarnas Riksförbund tar initiativ till att tillsammans med NOD skapa en mötesplats eller ett nätverk där de olika organisationer som representerar aktörerna som tillhandahåller transportinfrastruktur och utför transporttjänster till Sveriges öar, för att diskutera de transportpolitiska målen och medlen

Stoppa höghastighetsbanan genom Skåne	Ja, vill inte ha nya stambanor					
Stoppa korridor Mönlycke	Ja, vill inte ha nya stambanor					Undertecknat av Berit Gannholm som också skickat likalydande eget yttrande
StorSTHLM	Ja				Mer resurser till Stockholm	
STRING					Resurser till objekt på sträckan Oslo-Hamburg	
Swedish Lapland Visitors Boards			Ja	Ja	Norrbottnobjekten	
Svemin					Malmbanan, Norrbottenbanan, Vägar, Isbrytare	
Svensk cykling					Mer cykling	
Svensk handel					Vidmakthållande	
Svensk kollektivtrafik	Ja					Negativ till neddragningar av trimning, stadmiljöavtal, stambanornas utformning
Svensk sjöfart	Ja				Isbrytare	
Svensk Turism					Fokus på turism	Klagar på snedfördelning över landet och felprioriteringar (mot traditionell industri)
Svenska cykelstäder					Fokus på cykling	
Tillväxtberedningen i Norrbotten	Ja	Ja	Ja	Ja	E10, Malmbanan, Norrbottenbanan	
Tornedalsrådet						Gränsöverskridande perspektiv
Torsten Sandberg,	Ja				Stoppa höghastighetsjärnväg	

Kalix fd C riksdagsman						
Vi som bor i Borås	Ja				Motsätter sig höghastighetsjärnväg	
Svenska transportarbetareförbundet	Ja					Vill inte ha BK 4 där det finns järnväg,
Svenska Turismföreningen					Fokus på turism	
Svenskt näringsliv	Ja				Vidmakthållande, längre och tyngre lastbilar och tåg, isbrytare, BK4	
Sydostlänksintressenterna					Sydostlänken	
Sydsvenska handelskammaren	Ja					Fördelningen av medel orättvis. Medel från Öresundsbron ska investeras i Skåne, vill stoppa satsningar i Norrbotten och Västerbotten till dessa satsningar är fullt finansierade., Ett omfattande men märkligt remissyttrande, generellt sett.
Sveriges hembygdsförbund					Landskapsfrågorna	
Sveriges ingenjörer	Ja				Trimning, Underhåll isbrytare, elektrifiering	
Sveriges motorcyklister	Ja, vill använda pengarna till vägunderhåll				Vägunderhåll	SMC stödjer järnväg i Norr- och Västerbotten men inte nya stambanor
Sveriges riks-idrottsförbund					Tillgänglighet till fritidsaktiviteter, vägen som plats för idrott	
Visita	Ja				Fokus besöksnäring	

Västerbottens handelskammare						<p>Matcha infrastrukturinvesteringarna med näringslivets och industrins behov. Detta gäller såväl tidpunkter för färdigställande som genomförandetid.</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> Påskynda och fastställ därför tidpunkt för färdigställande av Norrbotniabanan Umeå – Skellefteå och vidare till Luleå</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> 250 km/h järnväg hela vägen Luleå—Stockholm</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> I Västerbotten</p> <ul style="list-style-type: none"> o Elektrifiering Tvärbanan Hällnäs—Lycksele samt Lycksele—Storuman o Tillgodose de ökade transportbehoven avseende väginfrastrukturen i Skellefteområdet o Ökad standard för E12:an från Umeå hamn till norska gränsen. <p><input checked="" type="checkbox"/> Vidmakthållande av befintligt infrastruktur — underhållsskulden måste åtgärdas</p>
Västra stambanegruppen					Göteborg-Alingsås mm	
Växjö forum						<p>Vi motsätter oss objekt 13, Väg 25, Österleden i Växjö med Fagrabäcks trafikplats samt objekt 30, Station Räfte, i "Namngivna investeringar i södra Sverige".</p>

Tabell 6 Företag

Remissinstans	Nya stambanor utanför planen	Nya Ostkustbanan	Botniska korridorerna	Norrlands-paketet	Egna objekt	Kommentarer och citat
ABB	Ja					Problem med Ludvika-Norrköping järnväg
AB Volvo					Göteborg-Borås, E20, BK4	
Alstom	Ja					Nya stambanor bör byggas för 320 km/h
Billerud					BK4	
BilSweden					Östlig förbindelse	Allmänt om biltrafiken
Bolite					Trafikplats Knivsta	
Hitachi						
Trelleborg Hamn AB					Corehamnar, dubbelspår Trelleborg-Malmö och lokala vägar	
Vossloh Nordic Switch Systems					Spärväxelföretag som lyfter sina frågor	Öka systematiskt, långsiktigt och strategiskt fokus på reinvesteringar och underhåll. 2. Kräv en ökad produktivitet. 3. Uppmärksamma kompetensbrist som en risk. 4. Styr mot en kraftfullare digitalisering.
Green Cargo	Ja					
Autoform					Förfart Yttermalung	
Copenhagen Malmö Port					Godsbangård Malmö	
Grängsberg exploration					Järnvägen till Hargshamn	
Göteborgs hamn					Västra stambanan, Göteborg-Oslo etc	
H2 Green Steel				Ja		Vill lånefinansiera Norrbottenpaketet för att det snabbt ska komma tillstånd.

Holmen skog					Tvärbanan	
IKEA					Lund Hässleholm, Södra stambanan, kapacitet Öresund	Lund Hässleholm står på egna ben
Älmhult					Umeå hamn	
Inab och Umeå hamn						
Infranord					Vidmakthållande, ERTMS	
Jernhusen					Centrala stationslägen, Stockholm C	
Jernkontoret	Ja	Ja	Ja	Ja		
LKAB				Ja	Malmbanan mm	
Magnolia bostad					Tvärförbindelsen	
MÅLAB					Stor lista med järnvägsobjekt	
Mälarhamnar					Hjulstabron mm	
Norra Skog					BK4, Norrbotniabanan	Kritisk mot nya stambanor
Northvolt					Infrastruktur i Skellefteå, Västerås, Göteborg, Borlänge	Northvolts svar saknar strategisk analys och system analys
Scania					E4 vid Södertälje kanal, BRT	
SJ	Ja				<i>Insatser på Södra och Västra Stambanan, Värmlandsbanan och Ostkustbanan måste i en bristsituation ges förtur framför investeringar på linjer med mindre frekvent och mindre komplex trafik.</i>	<i>Genomförandetiden för stora svenska järnvägsprojekt är nu ofta så lång som 30-40 år eller mer. Det är redan en realitet för Västkustbanan och ser planeringsmässigt ut att bli det även för Nya Ostkustbanan, de nya stambanorna för höghastighetståg och det nödvändiga införandet av det nya signalsystemet ERTMS. Detsamma gäller det senast tillagda större projektet Norrbotniabanan. Så långa genomförandetider ger inte ett effektivt genomförande, ger sämre avkastning på investerade pengar och hämmar Sveriges utveckling och internationella konkurrenskraft</i>
Skanska	Ja					Bygg nya stambanor på bro. Effektivare bygge
SSAB						Gällande järnvägstransporter vill SSAB särskilt lyfta fram behov av ett

						<i>tillförlitligt järnvägsnät – och att höjd tas för framtida ökade volymer mellan Luleå – Oxelösund, samt att vi ser ett behov av järnväg mellan Luleå-Brahestad och av tåg färjan Trelleborg-Rostock.</i>
Stora Enso					Värmlandsbanan	Som Skogsindustrierna
Swedavia						Vi är bekymrade över de prioriteringar som har gjorts i den nationella planen, där namnsatta samhällsekonomiska effektiva åtgärder på väg har valts bort till förmån för åtgärder på järnväg med lägre eller negativa samhällsekonomiska bidrag.
Svenska kraftnät					Bärighet	
Volvo cars					Sydostlänken	
Öresundsbro-konsortiet					Malmö bangård, planskild spärkorsning <ul style="list-style-type: none"> • Malmö C, fler plattformsspår • Malmö C-Östervärn, dubbelspår • Svågertorp, förlängning av förbigångsspår 	

Tabell 7. Utländska remissinstanser

Remissinstans	Nya stambanor utanför plan	Nya Ostkustbanan	Botniska korridoren	Norrlands-paket	Egna objekt	Kommentarer och citat
Danmark, Trafikstyrelsen						Tidigarelägg svenska åtgärder kopplade till Fehmarn bält
Finska kommunikationsministeriet						
Transportverksamheten i Norge						
Bane Nor						Vi vil spesielt trekke frem viktigheten av forbindelsen Oslo-Hallsberg-Narvik for godstrafikkens del – for kombitrafikken hele strekningen, og for malmtrafikken strekningen Ofotbanen-Malmbanen.

Remissyttranden om den nationella planen 2022-2033.

Planen som ingen vill ha.

TROGON CONSULTING AB

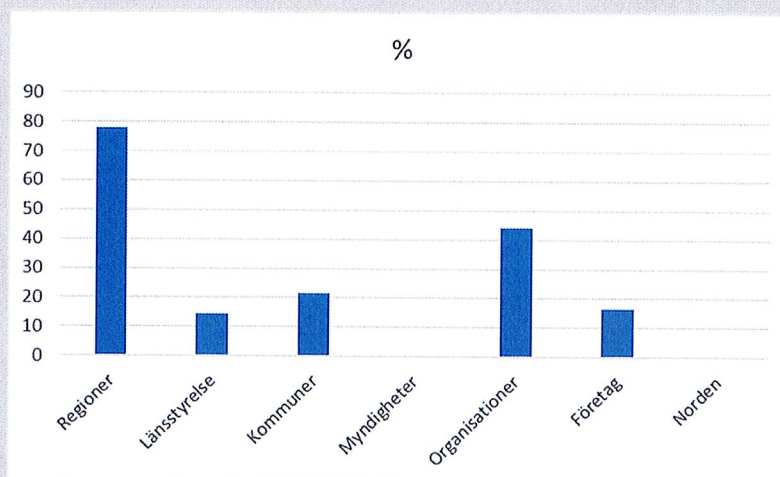




Vilka har svarat på remissen?

- 18 regioner
- 21 länsstyrelser
- 198 kommuner
- 32 myndigheter
- 133 organisationer och enskilda
- 36 företag
- 4 nordiska myndigheter

Hur många vill lyfta bort Nya stambanor från nationell plan?





Varför vill de lyfta bort Nya stambanor från nationell plan?

De instanser som är berörda av stambanorna är positiva till stambanorna. Flera av dessa vill att projektet ska ligga utanför nationell plan för att **möjliggöra en snabbare och samlad utbyggnad**.

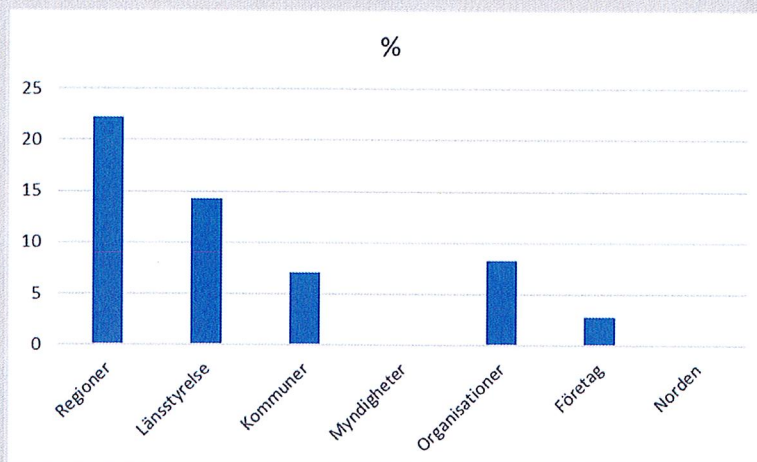
Många av berörda instanser markerar att deras etapp **"står på egna ben"**. Det är den regionala nyttan man är för. Inte hela systemet.

Många instanser utanför denna korridor är negativa till nya stambanor, i alla fall i bemärkelsen att de ska finansieras genom nationell plan.

Kritiken mot stambaneprojektet handlar om **bristande samhällsekonomisk nytta samt att projektet blir en "gökunge"** som tränger bort andra viktiga projekt.

Ett antal privata personer och civila organisationer såsom hembygdsvöreningar från korridorerna för stambanorna har inkommit med yttranden som vill stoppa stambanorna. Det har inte inkommit några liknade yttranden som stöd för stambanorna.

Hur många lyfter fram Nya Ostkustbanan?





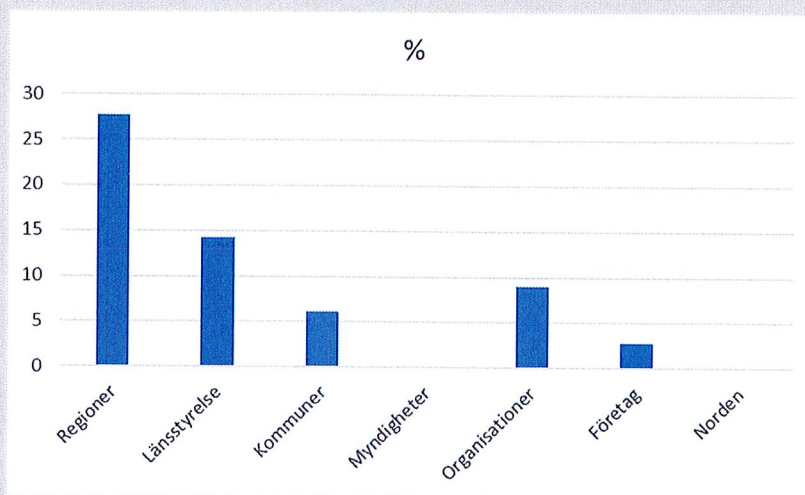
Vilka lyfter fram Nya Ostkustbanan?

Det finns ett omfattande stöd för Nya Ostkustbanan. Det är 22 % av regionerna, 14 % av länsstyrelserna och 7 % av kommunerna som lyfter fram projektet. Även 8 % av organisationerna och 3 % av företagen lyfter fram projektet.

En del organisationer som inte är förväntade lyfter fram Nya Ostkustbanan exempelvis [MHF](#), [Stockholms handelskammare](#) och [Biodrivmedel Mitt](#).

Stödet för Nya Ostkustbanan från Norrbotten och Västerbotten är svagt. Remissinstanserna därifrån lyfter Norrbotniabanan och andra egna projekt, men inte Nya Ostkustbanan.

Hur många lyfter upp Botniska korridoren?



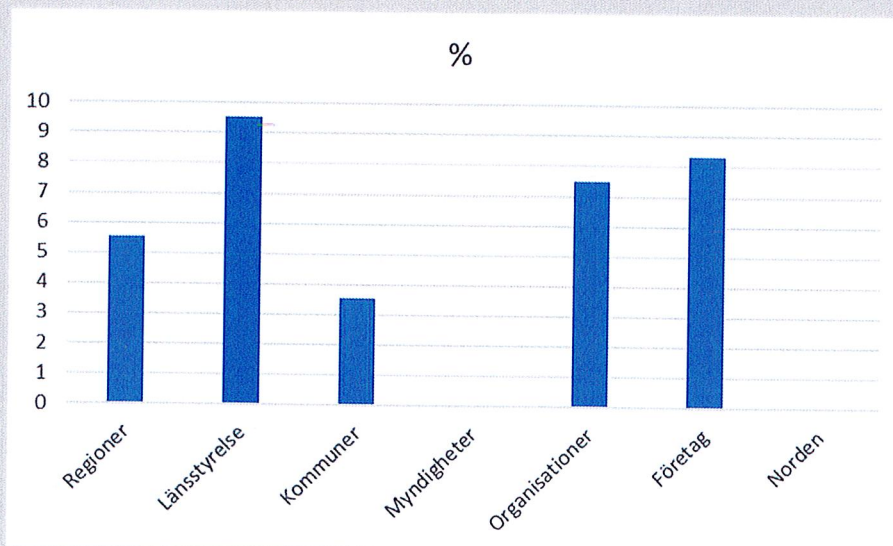


Vilka lyfter fram Botniska korridoren?

Det är en mycket likartad bild mellan Botniska korridoren och Nya Ostkustbanan. En region och ett företag till som nämner Botniska korridoren, men två kommuner färre som lyfter fram den Botniska korridoren. Det är förvånande då Botniska korridoren innehåller så många fler sträckor och berör så många fler regioner än Nya Ostkustbanan. **Det kan vara att begreppet inte är lika känt som Nya Ostkustbanan, eller upplevs som otydligare.**

Det finns uppenbart **mera att göra för att samordna norra Sveriges röster**. Exempelvis lämnade Regionsamverkan Sydsverige ett starkt gemensamt yttrande från sex regioner. Några funderingar är också att kunskapen om stråkeffekterna verkar dåligt belysta. Hur påverkar Nya Ostkustbanan möjligheterna att använda Norrbotniabanan? Hur påverkar Godsstråket genom Bergslagen trafiknyttan av Nya Ostkustbanan? Hur påverkar Nya Ostkustbanan trafiken på Norra stambanan?

Hur många lyfter fram Norrlandspaketet?





Vilka lyfter fram Norrlandspaketet?

Få regioner och länsstyrelser lyfter fram Norrlandspaketet Det är inte heller många organisationer och företag som lyfter dessa åtgärder.

Många remissinstanser hänvisar till industriinvesteringarna, men det är färre som omsätter detta till stöd för de nödvändiga infrastruktursatsningarna.

På samma sätt som Nya Ostkustbanan har fått ett svagt stöd från Västerbotten och Norrbotten så får Norrlandspaketet ett svagt stöd från Västernorrland och Gävleborg.

Det är notabelt att Sydsvenska handelskammare vill stoppa satsningarna i norr, med hänvisning till att de inte är fullt ut finansierade. Det finns också enstaka kritiska röster mot Norrbottenbanan.

Allmänna reflektioner

Få som lyfter konflikten storstad-landsbygd

Få som lyfter det internationella perspektivet. Det finns en mycket stark kritik mot kostnadsökningarna och dålig effektivitet hos Trafikverket.

Mycket stark kritik från Värmland över bristande satsningar i länet. Viss kritik framförs också från Kalmar och Blekinge län.

*Medel till stambanorna i planförslaget bör omorganiseras till mindre och effektivare utvecklingsåtgärder och till drift och underhåll av befintlig infrastruktur. **Region Värmland***

*Avslutningsvis är det beklämmande att bevittna hur Trafikverket försöker hantera Regeringens snäva ramar genom att hänvisa till direktivet. Både Regeringen och Trafikverket uppvisar brister i förmågan att ta ansvar för en funktionell, trygg och likvärdig transportinfrastruktur. **Överkalix***

*Karlstads kommun är synnerligen trötta på ständiga bortprioriteringar och brutna löften om investeringar i kommunen och länet. **Karlstad***



Reflektioner avseende järnväg

Värmland är synnerligen upprörd över planen. Det har kokat över.

Norrandskusten är upprörd över planen och bristen att så få objekt blir klara.

Många kommuner lyfter **regionala järnvägar**, som inte beaktas i planförslaget.

Det verkar finnas ett starkt stöd för **ERTMS** i enlighet med Trafikverkets förslag.

250 km/h lyfts av flera remissinstanser.

TEN-T och kraven på måluppfyllelse till 2030 lyfts av flera remissinstanser.



Avslutande kommentarer

Planförslaget får mycket stark kritik från många remissinstanser

Regeringen kan inte möta denna kritik genom "handpåläggning"

Stockholms handelskammare har tagit fram en alternativ plan som löser problemet genom en senareläggning av Nya stambanor. Intressant nog löser den alternativa planen de flesta av remissinstansernas problem.

Utan radikala ändringar av planen bör inte infrastrukturministern besöka Värmland.

