



Näringsdepartementet

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

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

## Länsstyrelsen i Hallands yttrande över nationell plan för transportsystemet 2018-2029

### *Namngivna investeringar i Hallands län*

Det går bra för Halland i många avseenden. Hela Halland växer och förväntas fortsätta växa, främst längs med kusten och i städerna. Befolkning och sysselsättning ökar vilket i sin tur också leder till ett ökat resande. I Halland koncentreras befolkningen till kustområdena, framförallt till kommunhuvudorterna. Det är även här vi ser den största ökningen av såväl befolkning som arbetstillfällen. Det ställer krav på ett transportsystem som fungerar i hela länet och som även i framtiden är robust och tillförlitligt. Det behöver skötas så att det inte blir sämre. Rörligheten hos invånarna förväntas öka överallt i Halland. Att länet präglas av korta avstånd och en ortstruktur med flera förhållandevis jämbördiga kommunhuvudorter längs med kusten är en fördel då det finns flera tydliga målpunkter i länet. Detta innebär att boende på landsbygden når någon av dessa större orter inom ett rimligt pendlingsavstånd vilket i sin tur bidrar till att det finns goda förutsättningar för hela Halland att utvecklas. I Hallands sex kommuner bor cirka 315 000 invånare. Av dem bor nästan 75 procent längs kusten, väster om E6:an och Västkustbanan. Ett Halland i tillväxt innebär att fler ska förflytta sig och understryker behovet av ett transportsystem som kan tillgodose de ökade resbehoven på ett hållbart sätt. Att utvecklingen av det växande Halland planeras i takt med investeringar i infrastrukturen som gynnar ett hållbart resande är av stor vikt.

Viktigast för att skapa ett hållbart resande i Halland är att öka robustheten och kapaciteten på Västkustbanan. Det är därför med glädje som länsstyrelsen i Halland ser satsningar på att färdigställa tunnelbygget i Varberg, ombyggnad av Halmstad C och ombyggnad Ängelholm-Maria-Helsingborg. Västkustbanans betydelse för fortsatt tillväxt och regional utveckling i Halland är tydlig. Den är identifierad i den halländska tillväxtstrategin och dess betydelse beskrivs ingående såväl i Trafikförsörjningsprogrammet "Kollektivtrafik för en hållbar regional utveckling i Halland 2035" som i den regionala systemanalysen för transportsystemet "Transportsystem för en hållbar regional utveckling - Halland 2035", båda från Region Halland.

2017-11-24

341-5860-17

Utbytet och rörligheten mellan Halland och Göteborgsregionen är stort och utmaningen är att kunna tillgodose resebehoven så att de kan genomföras på ett hållbart sätt. Över 30 000 personer pendlar dagligen mellan Halland och Västra Götaland. Redan idag råder stor kapacitetsbrist både på Väst kustbanan och väg E6. Det resbehov som finns kan inte tillgodoses med tågtrafik med dagens infrastruktur och resbehovet växer ständigt. En ÅVS har initierats för stråket inför nästa planomgång. Ett robust och kapacitetsstarkt Väst kuststråk behöver säkerställas även i framtiden.

För de tre mindre järnvägarna som finns i Halland; Viskadalsbanan, Markarydsbanan och HNJ-banan är det viktigt att säkerställa att underhållet sköts för att tågtrafiken ska vara pålitlig och attraktiv. Det är med glädje vi konstaterar att samtliga banor är namngivna i nationell plan för transportsystemet.

#### *Klimatmål och transporter i ett hållbart samhälle*

Länsstyrelsen anser att planförslaget som helhet inte bidrar tillräckligt till att vända transportsystemet i mer miljömässigt hållbar riktning. Länsstyrelsen delar inte uppfattningen att infrastrukturen har en begränsad roll för omställningen till ett samhälle med minskad klimatpåverkan. Det finns en diskrepans mellan vad som kännetecknar transporter i ett hållbart samhälle och vad planförslaget bidrar till. Enligt det nya klimatramverket ska utsläppen från inrikes transporter minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010. Det är ett år efter planförslagets sista år. I Trafikverkets miljökonsekvensbeskrivning framgår att inte ens ökningen av det samlade trafikarbetet bromsas med planförslaget.

Länsstyrelsen delar inte Trafikverkets uppfattning att den nationella planen för transportsystemet endast i begränsad utsträckning kan bidra till omställningen till ett fossilfritt transportsystem. Med de förhållandevis stora resurser som ligger i transportsektorn, skulle den nationella transportplanen kunna ta ett större ansvar och en ledande roll i den kursändring som krävs för att ställa om till ett klimatneutralt samhälle.

Åtgärderna i nationell plan bör väljas utifrån ett önskat läge och inte utifrån prognoser baserade på historisk utveckling och rådande resmönster. I miljökonsekvensbeskrivningen saknas det en analys av hur planförslaget sammantaget påverkar trafiken och fördelningen mellan trafikslag. En sådan analys bör genomföras.

Vidare kan nämnas att Trafikverket, tillsammans med sex andra centrala myndigheter, har deltagit i framtagandet av Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet (SOFT), men att huvudprinciperna från detta uppdrag inte tycks efterlevas i planförslaget. I SOFT framhävs att omställningen av transportsystemet behöver stå på tre ben, varav ett handlar om att skapa ett mer transporteffektivt samhälle. Här avses ett samhälle där trafikarbetet med

energiintensiva trafikslag minskar, vilket inte stämmer överens med planförslaget som förväntas medföra att det samlade trafikarbetet fortsätter att öka. Det vore önskvärt med mer diskussion kring åtgärder som skulle innebära minskat transportbehov.

#### *Miljöbedömning*

I arbetet med att ta fram en ny nationell plan för åren 2018–2029 är en utgångspunkt att de investeringar som namnges i den nu gällande planen (alltså den för åren 2014–2025) ska prioriteras i den nya planen, om de fortfarande bedöms vara angelägna för transportsystemet. Det innebär att vissa medel redan är uppbundna enligt tidigare plan. Länsstyrelsen anser att detta är ett val som bör förtydligas i miljöbedömningen och som motverkar möjligheten att ta fram ett mer klimat-smart alternativ.

I miljökonsekvensbeskrivningen lyfter Trafikverket själva att det fortfarande finns stora möjligheter till förbättringar avseende miljöbedömningens integrering i åtgärdsplaneringen. I miljökonsekvensbeskrivningen tydliggörs att miljöbedömningens fokus på arbetet med miljökonsekvensbeskrivning i slutskedet innebar att arbetet under planbyggets slutskede inte kunde följas som tidigare under processen. I slutskedet är det framförallt de större investeringarna som hanteras. Detta är betänkligt då planbygget, och i synnerhet arbetet med de större investeringarna, fortgår ända fram till planförslaget går i tryck. Ett avgörande strategiskt vägval med två tydliga alternativ med stor betydelse för miljön och miljökonsekvensbeskrivningens utfall uppmärksammades därför inte inom miljöbedömningen förrän i ett så sent skede att det inte kunde hanteras annat än mycket översiktligt. Det gäller förslaget om hur utbyggnad av nya stambanor för höghastighetståg ska genomföras.

Dessutom lyfts att det behövs en analys av hur planförslaget sammantaget påverkar trafiken och fördelningen mellan trafikslag. En sådan analys är helt avgörande för att kunna bedöma flera miljöaspekter på mer än lösa antaganden men att en sådan analys saknas på det färdiga planförslaget.

Länsstyrelsen anser därför att det är svårbedömt om miljöbedömningen uppfyller lagens intentioner. Att integrera miljöbedömningen i planarbetet är utöver ett lagkrav också något som särskilt pekades ut i direktivet till infrastrukturplaneringen. Om avgörande delar i planförslaget inkommer i ett sånt skede att det inte kan miljöbedömmas är arbetet ofullständigt och ger inte beslutsfattare det underlag som de enligt lagen ska ha tillgång till vid beslut.

Länsstyrelsen anser att det är anmärkningsvärt att Trafikverket inte har en mer ändamålsenlig process för arbetet med att integrera miljöbedömningen fullt ut. Trafikverket bör, utifrån alla de projekt som genomförs årligen, vara en av landets mest erfarna och främsta experter på att integrera miljöbedömningar i sitt arbete.

Länsstyrelsen vill påminna om att enligt 6 kap 16§ Miljöbalken ska en särskild sammanställning redovisa hur miljöaspekterna har integrerats i planen eller programmet i samband med att planen antas.

#### *Bostadsbyggande och transportplanen*

I direktivet till den nationella planen för transportinfrastruktur står att planen ska ge förutsättningar för att möta behovet av ett ökat bostadsbyggande. Transportsystemet har strukturerande effekter på hela samhällsplaneringen och den nationella tillsammans med den regionala planen för transportinfrastrukturen har ett stort inflytande och ansvar för samhällsutvecklingen i stort.

Enligt den nationella infrastrukturplanen är det huvudsakligen tre typer av åtgärder som ger effekter på bostadsbyggandet. Den första typen är åtgärder som ökar tillgängligheten och förstorar arbetsmarknadsregionen. Den andra typen är åtgärder som minskar infrastrukturens påverkan på platser där efterfrågan på bostäder är hög. Genom att till exempel flytta vägar, järnvägar och tillhörande anläggningar tillgängliggörs byggbar mark och bostäder kan byggas där. Den tredje typen är åtgärder som ger mer effektiva transporter i tätorter, till exempel åtgärder som möjliggör överflyttning av trafik till mer yteffektiva transportslag, såsom kollektivtrafik och cykling.

Länsstyrelsen skulle vilja komplettera den andra typen av åtgärd, minskar infrastrukturens påverkan, till att också omfatta bullerreducering, nedsänkning av vägar och andra skyddsåtgärder utöver bara en flytt av infrastruktur. Att flytta infrastruktur är en tidkrävande process och kräver att ny mark tas i an-språk och bidrar i många fall till stadsutglesning. Att minska infrastrukturens omgivningspåverkan på plats ger en snabbare effekt på bostadsbyggandet och bidrar till att andra mål uppfylls, tex förtätning.

Länsstyrelsen förordar en högre exploatering i bebyggda områden framför en utglesning av bostäder och arbetsplatser i länet. För att möjliggöra detta krävs en bredare syn på infrastrukturen kopplat till stadsbyggnad än det som redovisas i nationell transportinfrastrukturplan.

#### *Steg 1- och 2-åtgärder*

efterfrågas i årets direktiv till planupprättarna efterfrågas redovisning av hur alla steg i fyrstegsprincipen bedömts.

”Hur fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande perspektiv har tillämpats i förslagen till planer. Det ska tydligt framgå hur alla steg, inklusive steg 1- och steg 2-åtgärder bedömts. Om fyrstegsprincipen eller ett trafikslagsövergripande perspektiv inte tillämpats ska det redovisas och motiveras.” (s 4)

Länsstyrelsen bedömer att s k Steg 1- och Steg 2-åtgärder spelar en väldigt underordnad roll i den nationella planen och de regionala länstransportplanerna och ställer sig frågande till varför det är så.

#### *Cykeltrafik*

Med ett generellt ökat resande med bil de senaste åren har attraktiviteten för cykel utmed väg trängts undan, ett separat nät behövs därför för att cyklister ska återkomma eller på nytt uppstå. Cykel kan därför inte mätas utifrån kapacitetsbehov eller kapacitetsbrist på samma sätt som andra transportslag, utan främst utifrån tillgång till attraktivt utrymme.

I infrastrukturplanen lyfts det fram att potentialen för ökad säker cykling framförallt ligger hos kommunerna. Länsstyrelsen vill betona att potentialen för ökad säker cykling är allas och inte starkare än den svagaste länken. Cykel kräver helhet och nät och därför krävs mer samverkan mellan aktörer än för andra transportslag då bristen på ett eget nät är omfattande. Bristen på ett sammanhållet eget nät är tydligen utmed det nationella och regionala vägnätet.

Prioriteringar inom ramen för den nationella planen har tillsammans med länsplanerna mycket stor påverkan på möjligheterna att cykla längs statlig infrastruktur. Det gäller både underhållsåtgärder och investerings-åtgärder.

Länsstyrelsen ser det som en brist att statens roll för cykelinfrastruktur och cyklandet ofta tonas ner och kommunerna pekas ut som ansvariga. Detta kombineras med att det oftast krävs någon form av kommunal medfinansiering både vad gäller ny infrastruktur som drift av cykelinfrastrukturen utmed det statliga vägnätet av de regionala aktörerna.

Staten bör utveckla sin styrning och ambitioner med det statliga cykelvägnätet då cykel utmed det statliga vägnätet har stor påverkan på möjligheten att kunna cykla. Utöver detta bör processen för att bygga cykelvägar förenklas då oproportionerligt mycket utredningsinsatser läggs på cykelinfrastruktur i förhållande till dess miljöpåverkan.

#### *Uppföljning*

Länsstyrelsen ser ett behov av uppföljning av hur statliga medel fördelas mellan olika trafikslag i nationell plan uppdelat på länsnivå, både inriktning framöver (2018 t.o.m. 2021) och utfall (2014 t.o.m. 2017). Vi ser även gärna att Trafikverket centralt ger sina trafikverksregioner i uppdrag att sammanställa hur länstransportplanernas medel fördelas mellan olika trafikslag, både inriktning framöver (2018 t.o.m. 2021) och utfall (2014 t.o.m. 2017).

Vid handläggningen av detta ärende har, förutom undertecknade, miljövardshandläggare Martin Gometz deltagit.

Cecilia Engström

Josefine Carlsson

*Detta yttrande har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrifter.*