



Länsstyrelsen i Hallands yttrande över förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Er beteckning: I2021/02884

Sammanfattning

- Länsstyrelsen är starkt kritisk till att den nationella planen inte tydligare bidrar till de nationella klimatmålen. Positiva effekter från satsningar på järnväg och sjöfart äts till stor del upp av ett ökat trafikarbete på vägarna.
- Länsstyrelsen saknar tydliga redovisningar över hur planförslaget bidrar till en ökad transporteffektivitet i samhället.
- Länsstyrelsen anser att möjligheterna att utveckla ett hållbart transportstråk mellan Köpenhamn och Oslo genom västra Sverige inte synliggörs.
- Öppnandet av Fehmarn Bält-förbindelsen inom planperioden kommer troligtvis medföra än mer godstrafik på väg genom västra Sverige, delvis till följd av brister i järnvägsnätet.
- Länsstyrelsen anser att det är anmärkningsvärt att det inte finns medel till dubbelspår på järnvägssträckan Helsingborg C-Maria station. Det är hög tid att slutföra Väst kustbanans utbyggnad till dubbelspår i hela dess längd.
- Den hastighetshöjning på Väst kustbanan som finns med i planen ställer krav på robusthet i systemet. Därför är det samtidigt väldigt viktigt med satsningar på dubbelspår, förbigångsspår, signalsystem och underhåll.
- Trafikbelastningen på Väst kustbanan är särskilt hög i norra halvan av Halland och prognosen är att den ökar. Ökad persontrafik får inte leda till försämringar för godstrafiken. Mer godstrafik behöver flyttas till järnväg från väg. Kapacitetsbrist på järnvägen riskerar det motsatta, att godstrafiken på väg ökar istället. Därför är det av stor vikt att förbigångsspår anläggs.

Allmänna synpunkter

Halland är ett växande län med mycket stark befolkningsutveckling. Som del i sydvästra Sverige tillhör Halland en stark tillväxtregion, där investeringar i utvecklingen av transportinfrastrukturen är av stor vikt och avgörande för hållbarhet och befolkningsutveckling, arbetsmarknad, företagens tillväxt samt klimat- och miljöfrågorna. Samarbete och utbyte med närliggande regioner är utvecklat.

Länsstyrelsen betonar utvecklingen av breddade funktionella arbetsmarknadsregioner, med goda möjligheter till arbetspendling som bidrar till kompetensförsörjningen för arbetsgivare och matchning mellan utbildning och näringsliv då fler kan hitta passande arbeten. Ett jämställd- och jämlikhetsperspektiv liksom strävan efter ökad flexibilitet och rörlighet på arbetsmarknaden är viktigt i detta sammanhang. Transportinfrastruktur med fungerande pendlingsmöjligheten är en viktig faktor även för ungdomars möjligheter att fullfölja studier.

En god tillgänglighet skapas genom effektiva, pålitliga och långsiktigt hållbara transportsystem. Dessa är en förutsättning för att utvidga och knyta ihop arbetsmarknadsregioner, att stärka kopplingen mellan stad och land och att skapa förutsättningar för företag och kompetensförsörjning. Infrastrukturen knyter ihop länet och är en central förutsättning för en växande ekonomi, ökad befolkning, förbättrade möjligheter till pendling, besök och ökad sysselsättning. Länsstyrelsen vill särskilt betona infrastrukturens länsöverskridande betydelse i vägar, järnväg och hamnar för transporter av gods och arbetspendling samt samverkan inom kollektivtrafiken för tillgängligt och hållbart resande.

Utöver E6 och Väst kustbanan är tvärförbindelserna i öst-västlig riktning utmed de tre järnvägslinjerna och parallella riksvägar viktiga för bra förbindelser till andra tillväxtregioner för gods- och persontransporter. De kan även bidra till att minska obalansen mellan tillväxttrycket på kustområdet och i inlandet.

Länsstyrelsen vill här betona behovet av anpassning av samhället för att möta klimatförändringarnas konsekvenser och vikten av att bidra till omställning till fossilbränslefria transporter, bland annat för att medverka till minskad miljöpåverkan från transporterna på E6.

För att möta miljö- och klimatutmaningarna och samtidigt möjliggöra ett konkurrenskraftigt näringsliv krävs förändringar för resurseffektivt näringsliv, cirkulär ekonomi samt insatser för minskad miljö- och klimatpåverkan genom bl.a. nogsamt bedömda transportinfrastruktursatsningar som främjar en hållbar tillväxt.

Länsstyrelsen välkomnar de ökade anslagen till statliga järnvägar. Ur ett regionalt perspektiv är samtliga föreslagna investeringar i Väst kustbanan mycket angelägna. Även investeringarna i Västra och

Södra stambanan välkomnas då de är viktiga länkar för länets kommunikation med Stockholm. Likaså välkomnas investeringarna i det nya signalsystemet ERTMS då det möjliggör ett bättre kapacitetsutnyttjande i järnvägsnätet. Länsstyrelsen är även positiv till investeringen i Markarydsbanan och att det inrättas persontrafik mellan Hässleholm och Halmstad. Därmed skapas bättre förutsättningar för regionala resor samtidigt som anslutningsmöjligheterna till Södra stambanan förbättras.

Den blygsamma investeringen i Kattegattleden medför förbättrade möjligheter till klimatsmarta och säkra vardagsresor, men bidrar samtidigt till att öka attraktionskraften för Halland som turistmål.

Västkuststråket

Länsstyrelsen anser att möjligheterna att utveckla ett hållbart transportstråk mellan Köpenhamn och Oslo genom västra Sverige inte synliggörs i vare sig planen eller dess miljöbedömning. Det är en outnyttjad potential som skulle kunna ha stora effekter på både klimatrelaterade utsläpp och regional utveckling. Öppnandet av Fehmarn Bält-förbindelsen inom planperioden kommer troligtvis medföra än mer godstrafik på väg genom västra Sverige, delvis till följd av brister i järnvägsnätet. Utsläppen kommer att öka. Att infrastrukturplanen inte medverkar till en hållbar utveckling i stråket bör synliggöras som en konsekvens av planens prioriteringar och i miljöbedömningen.

Länsstyrelsen anser att det är anmärkningsvärt att det inte finns medel till dubbelspår på sträckan Helsingborg C-Maria station, vilken kommer vara den enda sträckan på Västkustbanan som fortfarande har enkelspår när sträckan Ängelholm-Maria station slutförs 2023 och Varbergstunneln blir klar 2024. Utbyggnaden av dubbelspår påbörjades i början av 1980-talet och 1992 beslutade riksdagen att dubbelspår skulle vara långsiktig målstandard. Det är hög tid att slutföra denna utbyggnad.

Den hastighetshöjning på Västkustbanan som finns med i planen ställer krav på robusthet i systemet. Tåget får gärna bli snabbare men det behöver också bli mindre drabbat av förseningar. Därför är det samtidigt väldigt viktigt med satsningar på dubbelspår, förbigångsspår, signalsystem och underhåll. Länsstyrelsen befarar att den fulla effekten och nyttan av uppgradering till 250 km/t inte kommer att uppnås innan Västkustbanan har dubbelspår i hela sin sträckning.

Trafikbelastningen på Västkustbanan är särskilt hög i norra halvan av Halland och prognosen är att den ökar. En ökad persontrafik får inte leda till försämringar för godstrafiken. Mer godstrafik behöver flyttas till järnväg från väg. Kapacitetsbrist på järnvägen riskerar det motsatta, att godstrafiken på väg ökar istället. För att i närtid tillgodose kravet på en ökad järnvägskapacitet och möjliggöra ett

effektivare samnyttjande mellan godstrafik och persontåg är det av stor vikt att ett förbigångsspår mellan Varberg och Kungsbacka anläggs. Ett förbigångsspår är även en förutsättning för den nya station i Väröbacka som anges som en namngiven investering i den nu aktuella planen.

Länsstyrelsen har inget att erinra mot att ambitionsnivån för elvägar är något lägre än vad som föreslogs i regeringsuppdraget. Länsstyrelsen vill dock påtala att sträckan Malmö-Göteborg vore en mycket lämplig första etapp vid en stegvis utbyggnad. Sträckan har hög trafikmängd och stark internationell koppling. Dessutom kan investeringskostnaden bli mer än 50 procent lägre än vad den skulle bli för sträckan Malmö-Stockholm.

Klimatpåverkan och transporteffektivitet

Länsstyrelsen är starkt kritisk till att den nationella planen inte tydligare bidrar till de nationella klimatmålen. Positiva effekter från satsningar på järnväg och sjöfart äts till stor del upp av ett ökat trafikarbete på vägarna. Sammantaget beräknas vägtrafikens utsläpp endast minska med 0,1 procent till 2040. Utöver det bedöms nya stambanor minska trafikens klimatpåverkande utsläpp med bara 0,3 procent.

Länsstyrelsen saknar också tydliga redovisningar över hur planförslaget bidrar till en ökad transporteffektivitet i samhället, vilket var ett krav i regeringens direktiv. I Klimatpolitiska rådets rapport för 2021 gavs en tydlig rekommendation att regeringen ska se till ”att den nationella planen för transportinfrastruktur bidrar till ett mer transporteffektivt samhälle inom klimatmålen ramar”. Trots det utgår den föreslagna planen från ett antagande om att trafikarbetet kommer att öka. Dessutom visar Trafikverkets känslighetsanalys i miljökonsekvensbeskrivningen att närmare 70 procent av namngivna vägobjekt skulle bli olönsamma eller endast svagt lönsamma om biltrafiken blir lägre än basprognosen. Detta visar att berörda vägobjekt passar dåligt in i ett transporteffektivt samhälle. I planen anges dock det motsatta, att de väginvesteringar som ingår i planförslaget är motiverade även helt utan trafiktillväxt.

Länsstyrelsen delar slutsatsen på sidan 71 i miljökonsekvensbeskrivningen, att det vore bra om en bredare bild av framtiden än basprognosen ligger till grund för val och dimensionering av åtgärder. Exempelvis bör en sådan framtidsbild harmoniera med de globala målen i Agenda 2030.

Länsstyrelsen vill också påtala att det finns en stor och bred samsyn i den halländska regionpolitiken om att investeringarna i nya stambanor tränger bort nödvändiga investeringar för att nå klimatmålen. Från regionpolitiskt håll önskas att de nya stambanorna finansieras utanför den nationella planen. Ett sådant upplägg strider dock mot de direktiv som Trafikverket fått av regeringen och de beslut som fattats av

riksdagen. Samtidigt visar detta att det lokalt och regionalt finns ett starkt stöd för att öka anslagen till klimatsmarta infrastrukturinvesteringar, vilket också Länsstyrelsen skulle välkomna.

Totalförsvaret

I ett totalförsvars- och krisberedskapsperspektiv som kan innebära höjd beredskap och ytterst krig är det viktigt med redundans över tid för säkra samhällsviktiga transporter. Det innebär att flera alternativa transportslag och drivkällor kan efterfrågas då störningar och avbrott i transportsystemet kan förekomma. I detta sammanhang är infrastrukturens utbyggnad väsentlig för tidskritiska transporter av betydelse.

Samhällsplanering och beredskapsplanering behöver ha en nära koppling till varandra. Hallands förmåga att möta fredstida störningar är grundläggande för möjligheten att verka under kriser och i krig. Inom ramen för Sveriges förmåga till världlandsstöd bör krav på en redundant infrastruktur för att kunna ta emot och lämna civilt och militärt stöd beaktas.

Genom att planera för reservförbindelser som exempelvis reservbroar och genom att upprätthålla en god reparationskapacitet stärks transportsystemet. Möjligheten att genomföra transporter med olika drivmedel innebär också en stärkt förmåga vid en samhällskris eller höjd beredskap. Behovet av att ha möjlighet till omledning för järnvägs- och vägtrafik vid en samhällspåverkan kan inplaneras i samband med att nyinvesteringar görs, vilket höjer förmågan till redundans och stärker såväl krisberedskapen som totalförsvaret.

Stadsmiljöavtal

Länsstyrelsen är kritisk till den kraftiga anslagsminskningen för stadsmiljöavtal. Utvärderingar visar att stadsmiljöavtal är effektiva verktyg för att skapa hållbara stadsmiljöer och att effekten av dessa förstärks av kommunernas motprestationer.

Jämställdhet

Länsstyrelsen är oroad över slutsatsen ”att befintliga skillnader i tillgänglighet mellan olika grupper och platser kan komma att förstärkas” (Miljökonsekvensbeskrivning, s. 11).

Arkeologi

Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastruktur innehåller i halländskt perspektiv få projekt som kan innehålla åtaganden för arkeologisk hänsyn i länet. I den mån nybyggnation eller underhåll av befintligt trafiknät berör orörd mark kan krav ställas på arkeologiska insatser. Dessa insatser kan bestå av arkeologiska

utredningar enligt 2 kap. 11 § kulturmiljölagen eller i händelse av ingrepp i kända lämningar tillståndsprovning enligt 2 kap. 12 §. I det nu aktuella planförslaget omnämns exempelvis nybyggnation av station i Väröbacka samt planer för mötesspår utmed Markarydsbanan, projekt som ska föregås av tillståndsprovning enligt kulturmiljölagen.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av landshövding Brittis Benzler med planarkitekt Peter Svelenius som föredragande. Övriga som deltagit i ärendet är länsråd Jörgen Peters, länsarkitekt Cecilia Engström, energi- och klimatsamordnare Patrik Ekheimer, beredskapshandläggare Thomas Nederhed Högardh samt arkeolog Ola Kadefors.

Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.

Kopia till: i.transport.remissvar@regeringskansliet.se