



Kontaktperson

Samhällsbyggnadsavdelningen
Enheten för samhällsplanering
Lisa Callréus
010-224 17 55
skane@lansstyrelsen.se

Näringslivsdepartementet

n.registrator@regeringskansliet.se
n.nationellplan@regeringskansliet.se

Yttrande över förslag till Nationell plan för transportsystemet 2018-2029

Regeringskansliets diarienummer: N2017/05430/TIF

Länsstyrelsen i Skåne län har från Trafikverket erhållit rubricerat remissmaterial att lämna synpunkter på senast den 30 november 2017.

Bakgrund

Regeringen beslutade den 23 mars år 2017 att ge Trafikverket i uppdrag att upprätta ny nationell plan för transportsystemet, NTI-plan, för åren 2018-2029. Arbetet är reglerat i direktivet från Regeringen som bygger på Regeringens proposition 2016/17:21 "Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling".

Sammanfattning av Länsstyrelsens viktigaste synpunkter

Länsstyrelsen menar att infrastrukturen har en betydelsefull roll i arbetet med att ställa om samhället till att ge en minskad klimatpåverkan. Med de förhållandevis stora resurser som ligger i den nationella transportplanen skulle den kunna ta ett större ansvar för den kursändring som krävs för att ställa om till ett klimatneutralt samhälle. Länsstyrelsen delar därför inte Trafikverkets uppfattning att NTI-planen endast i begränsad utsträckning kan bidra till omställningen till ett fossilfritt transportsystem.

Åtgärdsvalsstudier för prövning av objekten enligt fyrstegsmetoden ligger utanför den lagreglerade processen och innan formell planläggning enligt Väglagen och Lag om byggande av järnväg påbörjas. Den formella planläggningen är främst en planläggning för genomförande och innehåller inte utredning om åtgärden ska



genomföras. Länsstyrelsen menar därför att det är viktigt att det tydligt framgår av den nationella planen hur fyrstegsprincipen är tillämpad i processen och att detta inte framgår av planförslaget.

Länsstyrelsen välkomnar de ökade satsningarna på järnvägen. Även den ökade satsningen på kollektivtrafik och cykel genom stadsmiljöavtal är viktig.

Nya Öresundsförbindelser behövs för att stärka robustheten, minska sårbarheten och på sikt öka kapaciteten samt öka integrationen i Öresundsregionen. Länsstyrelsen välkomnar därför att en ny fast förbindelse till Danmark pekas ut som en brist i förslaget.

Ett av planens syften är att främja överflyttningen av godstransporter från väg till järnväg. I dagens järnvägssystem prioriteras persontågstrafik framför godstågstrafik när spårkapaciteten är otillräcklig. Detta gör att godstransporter på järnväg inte blir tillräckligt tillförlitliga. Länsstyrelsen menar därför att dessa olika behov kräver en medveten och tydlig avvägning.

Det lågtrafikerade vägnätet bedöms få en negativ tillståndsutveckling under planperioden. Länsstyrelsen anser att planförslaget bör innehålla en analys av vad detta kan få för konsekvenser för landsbygden och de eventuella konflikter som kan uppstå mellan stad och landsbygd.

Länsstyrelsen anser att det är bra att Regeringen pekar ut nya bostäder som en prioriteringsgrund för ny infrastruktur. Det bör tas fram gemensamma kriterier för kopplingen mellan bostäder och infrastruktur som alla kommuner, län och regioner kan utgå från. I annat fall riskeras att olika bedömningar görs.

Länsstyrelsen värdesätter att planförslaget innehåller satsningar för att minska infrastrukturens och trafikens negativa påverkan på landskapet och dess olika natur- och kulturvärden. Länsstyrelsen efterlyser dock uppföljning av de djurpassager och övriga kompensationsåtgärder som genomförs.

Länsstyrelsen finner det anmärkningsvärt att den samlade effektbedömningen görs i efterhand. För att kunna minimera den negativa miljöpåverkan måste effekten av olika projekt och alternativ göras iterativt under framtagandet av planen så att kunskapen om olika alternativs miljöpåverkan kan påverka planens utformning.

Med hänvisning till miljöbalken är syftet med alternativ i planeringen att hitta olika lösningar på brister i transportsystemet, exempelvis bristande måluppfyllelse. Länsstyrelsen anser därför att Trafikverket bör ha tagit fram ett mer klimatanpassat alternativ som i sin helhet kan jämföras med åtgärderna i planförslaget.

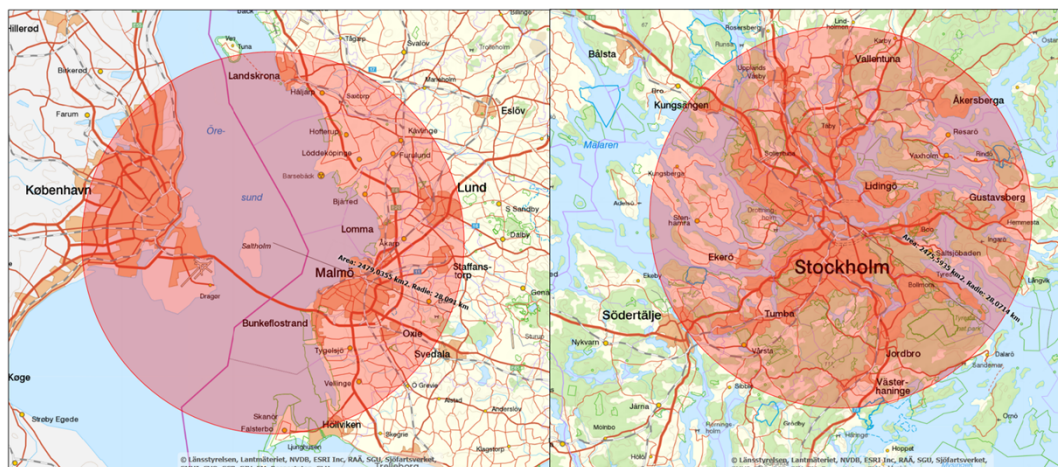


Skånska förutsättningar

Skåne är ett litet, tätt befolkat län där konkurrensen om marken är hård. En stor del av marken i länet är jordbruksmark av mycket hög kvalitet. Skåne är porten till och från Europa för stora delar av Sverige och genomkorsas av bland annat Södra Stambanan och Västkustbanan liksom av europavägarna E6, E22 och E4. Stora godsflöden passerar genom länet och väntas öka kraftigt. Öresundsbron är en viktig länk för gods- och persontrafik både på järnväg och på väg. I Skåne finns även tre av Sveriges största hamnar, nämligen Trelleborg, Malmö och Helsingborg.

Den skånska befolkningen är ung, mångfaldig och växande. Skåne har en befolkning på mer än 1,3 miljoner invånare och utgör tillsammans med Region Hovedstaden och Region Sjælland Öresundsregionen, en europeisk storstadsregion med cirka 3,9 miljoner invånare. Av Skånes drygt 1,3 miljoner invånare är cirka 20 procent födda utomlands. Utbildningsnivån i Skåne är generellt hög och ligger på tredjeplats i landet avseende andelen invånare med eftergymnasial utbildning. Trots detta blir antalet antagna till gymnasieutbildningar färre och antalet som fullföljer gymnasieutbildningen ligger under rikssnittet. Sysselsättningsgraden i Skåne är den lägsta i riket. Medräknat gränspendlare var regionens sysselsättningsgrad år 2015 75 procent jämfört med riksgenomsnittet 78,2 procent. Den totala efterfrågan på arbetskraft ökar, medan efterfrågan på lågutbildad arbetskraft minskar. Det finns potential att öka Skånes BRP genom investeringar i transportsystemet som kan möjliggöra en bättre matchning på arbets- och studiemarknaden.

Öresundsregionen är till stor del sammanbunden av infrastruktur som möjliggör tät samverkan och integration. För närvarande utgör dock gränskontrollerna över Öresund ett hinder för integrationen i Öresundsregionen och för större intäkter till Skåne.



Malmö/Lund-Köpenhamn i förhållande till Stockholm, cirkelns radie ca 28 km.



Skåne utmärker sig genom sin flerkärniga struktur med både en storstad och större städer samt många mindre orter som tillsammans är betydelsefulla för näringsliv och arbetstillfällen. Den skånska landsbygden är också intimt sammanlänkad med de skånska städerna och centralorterna. Skånes geografiska läge, markförutsättningar och den flerkärniga strukturen ställer krav på ett effektivt transportsystem för att kunna hantera ökade person- och godstransporter. För Skånes del är det även särskilt viktigt att kunna erbjuda invånarna bra kollektivtrafik för att motverka det utanförskap som finns i flera skånska städer. Arbetspendling på järnväg har en stor betydelse för befolkningens möjlighet till sysselsättning och för Skånes tillväxt. Den begränsade kapaciteten i det skånska järnvägsnätet innebär därför en extra utmaning då det i delar av systemet inte finns utrymme för fler tåg. Hårt utnyttjad kapacitet innebär också att störningskänsligheten i trafiksystemet ökar eftersom utrymmet för att återhämta uppkomna förseningar minimeras. Robustheten i järnvägssystemet behöver förbättras. Konsekvenserna av förseningar påverkar näringslivet och samhället i stort negativt. Det finns även en kapacitetsbrist i vissa punkter på vägnätet, framförallt kring infarter och utfarter till Skånes större städer som vid rusningstid innebär att vägsystemet är mycket störningskänsligt när till exempel en trafikolycka inträffar.

Länsstyrelsens synpunkter

Infrastruktur är en förutsättning för hållbar utveckling och hållbara transporter

Från och med 1 januari 2018 träder en ny klimatlag i kraft. Enligt det klimatpolitiska ramverket ska utsläppen av växthusgaser till atmosfären från inrikes transporter, exklusive flyg, minska med minst 70 procent till senast år 2030 jämfört med år 2010. Sverige ska som helhet vara klimatneutralt till år 2045. Med tanke på att planperioden löper fram till år 2029 ska NTI-planen kunna svara upp mot målet för år 2030. Av NTI-planen framgår att planen bedöms skapa förutsättningar för att transportsystemet och användningen av det ska kunna utvecklas i en riktning mot att bättre passa in i ett samhälle där klimatmålet nås. Trafikverket framhåller dock att NTI-planen inte har förutsättningarna att ensamt driva utvecklingen så att transportsektorns klimatmål uppnås. För att nå målen anser Trafikverket att det krävs andra typer av åtgärder som ekonomiska och administrativa styrmedel. Trafikverket lyfter även fram att planförslaget inte innehåller nya förslag på större investeringar i väginfrastrukturen för ökad kapacitet, utöver de som beslutats i tidigare planer. I detta sammanhang vill Länsstyrelsen uppmärksamma att detta endast gäller väginvesteringar över 1 miljard.

Länsstyrelsen menar att infrastrukturen har en betydelsefull roll i arbetet med att ställa om samhället till att ge en minskad klimatpåverkan. Infrastrukturen ger förutsättningarna för människors transportval och har en betydande påverkan på samhällets strukturer och utveckling. 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. Länsstyrelsen delar därför inte Trafikverkets uppfattning att den nationella planen för transportsystemet endast i begränsad utsträckning kan bidra till omställningen till ett fossilfritt transportsystem.

Det framgår av miljökonsekvensbeskrivningen att ökningen av det samlade trafikarbetet inte dämpas av planförslaget. Enligt den samlade effektbedömningen beräknas investeringsprojekten i planförslaget öka vägtrafiken med knappt en promille i slutet av planperioden, dvs en ökning med 14 000 ton koldioxid. Den klart största trafikala effekten av planförslaget förväntats komma av stadsmiljöavtalen som bedöms kunna minska personbilstrafiken i landet med en procent eller fem procent i aktuella städer. Sammantaget bedömer Trafikverket att planförslaget i sin helhet bidrar till en dämpning av trafikutvecklingen på väg och utsläppen från trafiken. Länsstyrelsen anser att det är mycket anmärkningsvärt att planförslaget endast dämpar utsläppen av växthusgaser från transportsektorn, det vill säga långt ifrån målet att minska utsläppen med 70 procent till år 2030. Trafikverket framför att det är mycket tack vare effekterna av stadsmiljöavtalen och åtgärder som leder till överflyttning från vägtrafik till järnväg som gör att trafikutvecklingen på väg dämpas, det vill säga inte ökar. I detta sammanhang vill Länsstyrelsen påpeka att av planens 333,5 miljarder kronor för nyinvesteringar används 12 miljarder till stadsmiljöavtalen och att det vore värdefullt att analysera vad ännu större satsningar på stadsmiljöavtalen skulle kunna bidra till för att ställa om till ett klimatneutralt samhälle.

Ny infrastruktur leder till inducerad trafik. Trafikverkets modeller för beräkning av trafik klarar enbart kortsiktigt inducerad trafik, inte den inducerade trafiken på längre sikt. Länsstyrelsen ställer sig därför tveksam till att Trafikverket inte tar den inducerade trafiken som uppstår av infrastrukturplanen i större beaktande då Trafikverket anser den vara marginell i förhållande till det totala trafik- och transportarbetet i Sverige. Länsstyrelsen menar även att det är väsentligt att den nationella planen utgår från målstyrd trafikplanering med hänvisning till klimatmålen och inte från prognoser baserade på historisk utveckling och rådande resmönster. Om trafikplaneringen utgår från uppräknade prognoser riskerar dessa att bli självuppfyllande.

Länsstyrelsen ställer sig därtill frågande till att Trafikverket i planförslaget sätter likhetstecken mellan den samhällsekonomiska modell som används inom infrastrukturplaneringen och ekonomisk hållbarhet. I den samhällsekonomiska modellen som Trafikverket använder utgörs den största nyttan av restidsvinst. En mindre del utgörs av förbättrad trafiksäkerhet. Modellen har vidare ett mycket lågt skadevärde på utsläpp av fossil koldioxid.



Åtgärdsvalstudier (ÅVS) och fyrstegsprincipen

Enligt direktivet från Regeringen ska fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande synsätt vara utgångspunkt för Trafikverkets och länsplaneupprättarnas analyser och förslag till åtgärder. Vidare ska redovisning göras av 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.

Trafikverket uppger att fyrstegsprincipen har varit vägledande i den nationella planen, men Länsstyrelsen anser att bedömningen av steg 1 och 2 åtgärder beskrivs i mycket liten omfattning. Åtgärdsvalsstudier ligger utanför den lagreglerade processen och innan formell planläggning enligt Väglagen och Lag om byggande av järnväg påbörjas. Den formella planläggningen är främst en planläggning för genomförande och innehåller inte utredning om åtgärden ska genomföras. NTI-planen och Regionala transportinfrastrukturplanen är ett grundläggande underlag för avvägningar och bedömningar av vilka infrastrukturprojekt som kan antas utgöra förutsättning för den kommunala samhällsplaneringen. Länsstyrelsen menar därför att det är viktigt att det tydligt framgår av den nationella planen hur fyrstegsprincipen är tillämpad i processen och att detta inte framgår av planförslaget.

Trimningsåtgärderna bedöms stödja fyrstegsprincipen i och med att åtgärderna främst klassas som steg 2 och steg 3 åtgärder. Länsstyrelsen menar trots detta att vissa trimningsåtgärder behöver genomgå fyrstegsanalys, då de exempelvis innebär utbyggnad av extra körfält för ökad kapacitet, korsningsåtgärder och ombyggnad av trafikplatser.

Länsstyrelsen finner det motsägelsefullt att vissa namngivna objekt befinner sig i planeringsskedet "Åtgärdsvalsstudie". Om fyrstegsprincipen har varit vägledande i framtagandet av objekt bör detta skede redan vara passerat. Det är vidare väsentligt att åtgärdsvalsstudierna genomförs med utgångspunkt från en målstyrd trafikplanering med hänvisning till klimatmålen, i motsats till en prognosstyrd trafikplanering.

Det är inkonsekvent att Trafikverket menar att de statliga medlen endast får användas för finansiering av steg 1 och 2 åtgärder i de stråk som steg 3 och 4 åtgärder genomförs samtidigt som fyrstegsprincipen ska vara utgångspunkten för åtgärdsplaneringen. Länsstyrelsen anser att denna fråga måste lyftas i det fortsatta arbetet med planeringen av transportinfrastrukturen.

Genomförda och planerade åtgärdsvalsstudier är ett viktigt underlag för kommunernas översiktsplanering och därför bör dessa göras tillgängliga på ett samlat och tydligt sätt. Länsstyrelsen önskar även en samlad redovisning av hur de mindre



åtgärderna kommer att fördelas på objektnivå, då exempelvis kollektivtrafikåtgärder som inte är namngivna i NTI-planen kan ha betydelse för kommunernas samhällsplanering. Länsstyrelsen menar därför att Trafikverket behöver utveckla processen gällande planering och prioritering av åtgärderna och öka transparensen gentemot övriga aktörer inom samhällsplaneringen.

Nationella planen ur ett Skånskt perspektiv

Det svenska järnvägsnätet är i stort behov av både drift- och underhållsåtgärder och Länsstyrelsen välkomnar därför de ökade satsningarna på järnvägen. Även den ökade satsningen på kollektivtrafik och cykel genom stadsmiljöavtal är viktig.

Länsstyrelsen ser positivt på att det i Skåne skapas förutsättningar för att hantera ökade godsflöden mot övriga Europa genom ökad kapacitet på både Södra stambanan, Godsstråket genom Skåne och Väst kustbanan. Detta har även en positiv påverkan på kapaciteten för persontransporterna. Det är dock beklagligt att utbyggnaden av Maria-Helsingborg C och Lund-Hässleholm ligger sent i planförslaget då kapacitetsbehovet på dessa sträckor redan idag är stort. Enligt planförslaget kommer dessa banor inte att färdigställas förrän en bit in på 2030-talet. Riksdagen fattade 1992 beslut om att bygga ut Väst kustbanan till dubbelspår och det är först när hela sträckan är färdigbyggd som kapaciteten för en dubbelspårig järnväg kan nyttjas fullt ut.

För att kunna möta den efterfrågan som finns på utökad tågtrafik Malmö – Kristianstad krävs att Skånebanan mellan Hässleholm och Kristianstad byggs ut till dubbelspår, vilket saknas i planförslaget. Skånebanan är ett av Sveriges mest trafikerade enkelspår.

Nya Öresundsförbindelser behövs för att stärka robustheten, minska sårbarheten och på sikt öka kapaciteten samt öka integrationen i Öresundsregionen. Länsstyrelsen välkomnar därför att en ny fast förbindelse till Danmark pekas ut som en brist i förslaget.

Europavägarna i västra Skåne är hårt belastade och det bör utifrån 4-stegsprincipen göras utredning av åtgärder för de mest belastade delarna med målet att uppnå trafiksäker, robust och förutsägbar framkomlighet.

Fördelning mellan transportslagen

Av miljökonsekvensbeskrivningen framgår att miljöbedömningen sedan det förberedande arbetet återkommande och med kraft påtalat behovet av en analys av hur planförslaget sammantaget påverkar trafiken och fördelningen mellan trafikslag. Länsstyrelsen anser att en analys av hur planförslaget sammantaget påverkar fördelningen mellan trafikslag måste göras. Denna analys behövs både för att kunna



bedöma miljöaspekter, men även för att kunna göra uppföljningar av de olika trafikslagens trafikarbete, helst på länsnivå. I sammanhanget konstaterar Länsstyrelsen att trimningsåtgärderna inte är uppdelade på transportslag i planförslaget.

Stadsmiljöavtal

Länsstyrelsen är positiv till den fortsatta satsningen på stadsmiljöavtal. I den regionala planen finns det avsatt medel i en pott från vilken kommunerna kan ansöka om statlig medfinansiering för investeringar till både cykel och kollektivtrafik, vilket är samma åtgärder som inom stadsmiljöavtal. Det finns därför redan ett upparbetat system för att hantera kommunernas ansökningar om medfinansiering till kommunala åtgärder. Genom införandet av stadsmiljöavtal finns det nu två parallella system med samma syfte. Det ökar de administrativa kostnaderna för statliga medel och skapar otydlighet för kommunerna avseende ansökningsförfarande och regelverk. Länsstyrelsen anser därför att stadsmiljöavtalens ekonomiska ram istället bör tillföra länsplanerna för en effektivare planering.

Transportslaget cykel

Regeringen har genom den Nationella cykelstrategin lyft fram cykeln som en del av en långsiktig hållbar transportlösning som kan bidra till att minska resandets miljöpåverkan och trängseln i tätort. Den nationella planen har tillsammans med den regionala planen mycket stor påverkan på möjligheterna till resande med cykel längs statlig infrastruktur, vad gäller både underhålls- och investeringsåtgärder.

Länsstyrelsen ser det som en brist att statens roll för cykelinfrastruktur och cyklandet ofta tonas ner i NTI-planen och att kommunerna pekats ut som främst ansvariga. Det kan även sägas att det råder ojämlikhet mellan trafikslagen då det oftast krävs 50 % kommunal medfinansiering från Region Skåne när det gäller ny cykelinfrastruktur utmed det statliga vägnätet.

Länsstyrelsen vill även lyfta frågan om svagheten i Väglagen när det gäller planläggning för cykelvägar. Det är olyckligt att det endast går att bygga cykelväg med vägplan om denna anses vara en anordning till en väg. Detta medför att det kan vara problematiskt med markåtkomst för cykelvägar som inte ligger i direkt anslutning till en allmän väg. Denna fråga kräver fortsatt utredning för att underlätta byggnation av cykelvägar mellan orter som en del i omställningen till ett klimatneutralt samhälle.

Länsstyrelsen anser att beskrivningen av de namngivna objekten bör utvecklas för att tydliggöra om de omfattar cykel- och kollektivtrafikåtgärder. Infrastrukturåtgärder för cykel bör för övrigt vara en självklar del i planeringen av alla vägprojekt, det vill säga att utgångspunkten är att stråket planeras för alla trafikslag. Eventuella samband



mellan projekten bör förtydligas, dvs om objektet är en förutsättning för annan infrastrukturutbyggnad eller om det finns samordningsvinst mellan projekten.

Järnväg

Bedömningen är att höghastighetsjärnvägen för sträckorna Ostlänken och Lund–Hässleholm inte är samhällsekonomiskt lönsamma. Den samhällsekonomiska nyttan av en så kraftfull satsning som nya stambanor bör dock göras i perspektivet av hela systemet för höghastighetstågen, inte bara för delsträckorna.

Trafikverket föreslår att de nya stambanorna dimensioneras för persontrafik i hastigheten 250 km/tim och med ballasterat spår. Sverigeförhandlingen har i sina förhandlingar med kommunerna utgått från 320 km/h. Val av hastighet är bland annat beroende av finansieringsform av järnvägen, det vill säga kontant eller lånefinansierad, och är föremål för politisk diskussion. Utredningsområdet för den nya stambanan riskerar dock att bli en död hand för samhällsutvecklingen inom det utpekade området. För att kunna begränsa området och även i förlängningen kunna ge det status som riksintresse för kommunikation är det väsentligt att hastigheten för sträckan fastläggs. Eftersom en bana för 250 km/h har andra förutsättningar med avseende på till exempel linjeföring än en bana som dimensioneras för 320 km/h har hastigheten stor inverkan på markanspråket. Det är med andra ord svårt att gå vidare med den fysiska planeringen för höghastighetsbanan innan hastigheten för denna är satt.

Ett av planens syften är att främja överflyttningen av godstransporter från väg till järnväg. I dagens järnvägssystem prioriteras persontågstrafik framför godstågstrafik när spårkapaciteten är otillräcklig. Detta gör att godstransporter på järnväg inte blir tillräckligt tillförlitliga. Länsstyrelsen menar därför att dessa olika behov kräver en medveten och tydlig avvägning. En annan fråga som bör belysas och hanteras är att godstrafiken genom tätorterna kommer att öka när höghastighetsjärnvägen är färdigställd, eftersom utrymme frigörs för godstransporter på de befintliga spåren. Men frågan behöver lyftas även för det befintliga järnvägsnätet då det till exempel redan i dag går stora mängder gods på Kontinentalbanan genom Malmös mest tätbefolkade delar.

Det lågtrafikerade vägnätet

Generellt bedömer Trafikverket att planen bidrar till ökad tillgänglighet för befolkningen i stort. Samtidigt kan de prioriteringar som görs även upprätthålla eller förstärka skillnader mellan befolkningsstarka regioner med tillväxt och områden på landsbygd med minskande befolkningsunderlag. Det lågtrafikerade vägnätet bedöms få en negativ tillståndsutveckling under planperioden som blir mer påtaglig under andra halvan av perioden. Det innebär att risken för mindre störningar och temporära restriktioner kan öka. Länsstyrelsen anser att planförslaget bör innehålla



en analys av vad detta kan få för konsekvenser för landsbygden och de eventuella konflikter som kan uppstå mellan stad och landsbygd.

Infrastrukturåtgärdernas effekter på bostadsbyggandet

Trafikverket ska enligt Regeringens direktiv beskriva vilka effekter olika infrastrukturåtgärder förväntas ge på förutsättningarna för bostadsbyggandet, hur många ytterligare bostäder som åtgärderna bedöms skapa förutsättningar för, i vilket planeringsskede de befinner sig, när de beräknas vara färdigställda och vilken typ av bebyggelse det rör sig om. Kartläggningen bör ske i dialog med berörda kommuner och relatera till Boverkets bedömningar av bostadsbyggnadsbehov. Om effekterna på bostadsbyggandet är betydande och behovet av bostäder i den aktuella kommunen är stort ska de redovisas för enskilda objekt. I redovisningen ska det även ingå en bedömning av vilka effekter på resandet som den nya bebyggelsen kan ha.

Länsstyrelsen anser att det är bra att Regeringen pekar ut nya bostäder som en prioriteringsgrund för ny infrastruktur. För att få störst nytta och effekt av åtgärden är det dock väsentligt att planering av infrastruktur görs i samklang med övrig samhällsplanering.

Länsstyrelsen konstaterar att Regeringens direktiv ställer stora krav på redovisning av vilka effekter infrastrukturåtgärder förväntas ge på förutsättningarna för bostadsbyggandet. Det bör därför finnas en beskrivning i NTI-planen i vilken mån och i vilka avseenden arbetet har genomförts utifrån direktivet.

Länsstyrelsen menar att utöver Boverkets bedömningar är kommunernas bostadsförsörjningsprogram och översiktsplan viktiga underlag för bedömning av antal möjliga bostäder. Det är dock angeläget att hålla isär bostadsbehov och kommunernas önskan om en viss befolkningsutveckling och ett sådant bostadsunderlag som det skulle kräva. Direktivets krav på koppling till bostäder skulle kunna utgöra ett krav gentemot kommunerna att ta fram tydliga och genomarbetade bostadsförsörjningsprogram.

Det bör tas fram gemensamma kriterier för kopplingen mellan bostäder och infrastruktur som alla kommuner, län och regioner kan utgå från. I annat fall riskerar olika bedömningar göras och detta kan leda till orättvisa mellan landsändar. Ett exempel på detta är att en del av de namngivna objekten för Skåne har koppling till ökat bostadsbyggande, men det saknas helt angivelse av hur många bostäder dessa infrastrukturåtgärder kan stärka. Detta gäller exempelvis dubbelspårutbyggnaden Ängelholm–Maria och Maria–Helsingborg C samt åtgärder i statlig infrastruktur för superbussar i Skåne.

Länsstyrelsen instämmer i Trafikverkets beskrivning av att om bostadsbyggande ska bli långsiktigt hållbart krävs ett nära samarbete mellan nationella, regionala och



lokala aktörer i tidiga planeringsskeden. Då kan tätheten nyttjas för att skapa konkurrenskraftig kollektivtrafik och närhet mellan målpunkter. I Skåne finns till exempel en stor potential till ett ökat bostadsbyggande i stationsnära lägen och för att Skåne ska utvecklas hållbart behöver en stor del av den framtida bebyggelsen lokaliseras till dessa lägen och andra starka kollektivtrafiklägen. I sammanhanget har ett attraktivt kollektivtrafikutbud och ett järnvägsnät med tillräcklig kapacitet och kvalitet för att möjliggöra detta stor betydelse.

Riksintresse för kommunikation

Kommunikationer av riksintresse kan både vare en förutsättning men även en begränsning för bostadsbyggande. Länsstyrelsen anser därför att Trafikverket bör prioritera sitt arbete med att ta fram funktionsbeskrivningar och preciseringar av riksintresse kommunikation för att tydliggöra förutsättningarna tidigt i planprocessen. Arbetet innefattar även att hålla beskrivningarna och preciseringarna uppdaterade.

Trafikverket behöver även tillsammans med kommunerna komma fram till en gemensam bild av framtidens infrastruktur avseende flöden och hållbart resande samt en samsyn mellan målstyrning och prognoser. Detta gäller framförallt större städer med kopplingar till det nationella stamvägnätet. I detta arbete bör MKN-luft och luftkvaliteten kopplat till människors hälsa eller miljön beaktas.

Miljövärden och -åtgärder

Skånes landskap och natur- och kulturmiljöer hyser stora värden av nationellt och internationellt intresse. Landskapets gröna infrastruktur och dess biologiska mångfald, som producerar alla viktiga ekosystemtjänster, är hårt ansträngt i Skåne av bland annat den byggda infrastrukturen. Det är därför viktigt att i planeringen av transportinfrastrukturen ta hänsyn till den gröna infrastrukturen, då det inte bara är närområdet till en väg eller järnväg som påverkas. När landskapet fragmenteras påverkas till exempel djurens rörelsemönster och risk finns för att instängda områden uppstår. Även turismen, som är en snabbt växande sektor, är beroende av att befintliga natur-och kulturvärden och landskapet bevaras och utvecklas.

Länsstyrelsen värdesätter därför att planförslaget innehåller satsningar för att minska infrastrukturens och trafikens negativa påverkan på landskapet och dess olika natur- och kulturvärden. Exempel på sådana åtgärder är säkra passagemöjligheter för djur, alléer, att främja artrika infrastrukturmiljöer och bekämpa invasiva arter samt att göra riktade kultur-, gestaltungs- och landskapsvårdande åtgärder.

Länsstyrelsen efterlyser dock uppföljning av de djurpassager och övriga kompensationsåtgärder som genomförs. Det är viktigt att undersöka om åtgärderna har önskvärd effekt och om de är tillräckliga. I sammanhanget vill Länsstyrelsen även lyfta



fram att det är viktigt att tydliggöra ansvaret för drift och underhåll av kompensationsåtgärderna.

Miljöbedömning och miljökonsekvensbeskrivning

Den samlade effektbedömningen för nationella planen redovisades först den 30 oktober. Länsstyrelsen finner det anmärkningsvärt att den samlade effektbedömningen görs i efterhand. För att kunna minimera den negativa miljöpåverkan måste effekten av olika projekt och alternativ göras iterativt under framtagandet av planen så att kunskapen om olika alternativs miljöpåverkan kan påverka planens utformning.

En miljökonsekvensbeskrivning ska innehålla alternativ för att fullt ut kunna nyttja dess potential som beslutsunderlag och detta skulle därtill medföra att bortprioriterade objekt redovisas vilket ökar transparensen i processen. Av miljökonsekvensbeskrivningen framgår att planförslaget består av olika delar med åtgärder av vitt skilda karaktärer och att alternativgenerering främst har skett inom de olika plandelarna. Bedömningen av dessa alternativ är inte lika ingående som för planen som helhet med åberopande av att dessa alternativ endast påverkar en eller ett par av miljöaspekterna. Vidare hänvisas till att många förutsättningar har varit givna i direktiven. Ett exempel är att de investeringar som namnges i den nu gällande planen ska prioriteras i den nya planen, om de fortfarande bedöms vara angelägna för transportsystemet. Länsstyrelsen anser dock att detta inte bör hindra Trafikverket att ta fram ett mer klimatanpassat alternativ som i sin helhet kan jämföras med åtgärderna i planförslaget. Med hänvisning till miljöbalken är syftet med alternativ i planeringen att hitta olika lösningar på brister i transportsystemet, exempelvis bristande måluppfyllelse.

Länsstyrelsen föreslår, för att öka kunskapsunderlaget, att en GIS-analys görs av de föreslagna namngivna objekten med avseende på bland annat skyddade områden och riksintressen. Miljökonsekvensbeskrivningen för den nationella planen bör även kunna möjliggöra ekologisk kompensation i ett större perspektiv än för det enskilda objektet. Länsstyrelsen föreslår att NTI-planen kompletteras med ett kompensationspaket som gör att planen kan bidra till att uppfylla klimatlagens ambitioner. Det kan bland annat göras genom att skapa våtmarker på utdikad mark där växthusgaser avgår i stor mängd.

Länsstyrelsen en part i genomförandet av NTI-planen

Länsstyrelsen är en given part i kommande planläggningsprocess och tillståndsprövning för genomförandet av NTI-planen. I detta sammanhang vill Länsstyrelsen redan i detta skede speciellt uppmärksamma två objekt då de planeras i närheten eller genom naturområden som är särskilt värdefulla och därför med största sannolikhet kommer att kräva tillståndsprövning samt hänsyns- och



kompensationsåtgärder, nämligen järnvägsprojektet "Västkustbanan Maria-Helsingborg C" och "väg E65 Svedala–Böringe".

Beslutande

Detta yttrande har beslutats av landshövding Anneli Hulthén. I beslutet har också länsöverdirektör Ola Melin, miljödirektör Annelie Johansson samt enhetschef Kajsa Palo deltagit. Infrastrukturstrateg Lisa Callréus har varit föredragande.

Detta beslut har bekräftats digitalt och har därför ingen namnunderskrift.

Anneli Hulthén

Lisa Callréus