



Kontaktperson

Enheten för samhällsplanering

Lisa Callréus

010-2241755

lisa.callreus@lansstyrelsen.se

i.remissvar@regeringskansliet.se

Kopia:

i.nationellplan@regeringskansliet.se

Remissvar Inriktningsunderlag inför transport- infrastrukturplanering för perioden 2022-2033 och 2022-2037

Infrastrukturdepartementets dnr I2020/02739

Bakgrund

Trafikverket har på uppdrag av Infrastrukturdepartementet remitterat *Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022-2033 och 2022-2037, rapport 2020:186*. Inriktningsunderlaget är upprättat av Trafikverket i enlighet med regeringens direktiv daterat 2020-06-25, *Uppdrag om att ta fram inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för en ny planperiod (I2020/01827/TP)*. Remissvaren ska ha kommit in till Infrastrukturdepartementet senast den 29 januari 2021.

Syftet med inriktningsunderlaget är att ge regeringen ett underlag för bedömning av ekonomiska ramar för möjliga åtgärder i transportinfrastrukturen för perioden 2022-2033 respektive 2022-2037. Regeringen avser sedan att i en proposition till riksdagen ge förslag till ekonomiska ramar för åtgärder i transportinfrastrukturen som följer av regeringens inriktning för transportsystemets utveckling. När riksdagen har slagit fast planperiod och ekonomiska ramar följer åtgärdsplanering i syfte att ta fram en ny nationell plan och länsplaner för transportinfrastrukturen.

Sammanfattning av Länsstyrelsens synpunkter

Länsstyrelsen delar Trafikverkets förslag till inriktning när det gäller att det mest avgörande för transportsystemets funktion är att utnyttja och förvalta den befintliga infrastrukturen på ett effektivt sätt, att satsa på en ökad kapacitet på järnväg och ökad trafiksäkerhet på väg. Länsstyrelsen saknar dock målsättningen att ställa om till ett hållbart transportsystem vilket är en brist i en tid då vi gått från klimatförändring till klimatkris och hotet mot den biologiska mångfalden är akut.



Länsstyrelsen vill betona att klimatmålen inte kan nås med enbart biobränsle och elektrifiering. För att vi ska kunna nå målen krävs även en hållbar samhällsplanering som stödjer transporteffektiv mobilitet.

Svenska studier visar att vägtrafiken orsakar luftvägs- och hjärtkärlsjukdomar och medför cirka 3000 förtida dödsfall per år i Sverige. Orsaken är utsläppen av kväveoxider från avgaserna och de partikelutsläpp som uppstår vid slitage av däck och vägbana. För att minska dessa problem krävs ett transporteffektivt samhälle.

En väsentligt större andel av planeringsramen än vad som föreslås i inriktningsunderlaget behöver fördelas till länsplanerna och stadsmiljöavtal för att uppnå ett hållbart transportsystem.

Ett transporteffektivt samhälle har även betydelse för folkhälsan och innebär även att mobiliteten för de grupper i samhället som inte har tillgång till bil ökar, exempelvis barn och ungdomar.

Avsaknaden av sociala konsekvensanalyser riskerar att leda till att transportsystemet istället bidrar till segregation och ökande skillnader mellan olika grupper, bland annat mellan kvinnor och män och olika socioekonomiska grupper.

Ett aktivt ställningstagande för fyrstegsprincipens första och andra steg behövs för att nå uppsatta klimat- och energimål. Om detta ligger utanför Trafikverkets rådighet, så som beskrivet i inriktningsunderlaget, behöver Trafikverkets uppdrag ändras eller kompletteras.

Lagstiftningen (väglagen) behöver ändras så att staten kan bygga cykelvägar som inte ligger i direkt anslutning till en allmän väg.

Länsstyrelsen menar att alla namngivna vägobjekt som inte är pågående behöver omprövas.

Länsstyrelsen anser att Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att som komplement till dagens basprognoser utveckla målorienterade prognoser, med utgångspunkten att styra transportplaneringen mot ett mer transporteffektivt samhälle.

Länsstyrelsen menar att Trafikverket bör ta fram mål för färdmedelsfördelningen för hela landet och använda detta som ett analysverktyg som komplement till basprognoserna.

Transportinfrastruktur är prioriterade områden inom krisberedskapen såväl som i planeringen för civilt försvar. Länsstyrelsen delar Trafikverkets bedömning att samhället behöver ett robust transportsystem som är motståndskraftigt, flexibelt och anpassningsbart, samt att planering för detta måste vara en integrerad del i transportinfrastrukturplaneringen.



Den befintliga nationella infrastrukturen behöver medel för att klimatanpassas. Även den regionala och kommunala infrastrukturen behöver anpassas till ett förändrat klimat och länstransportplanerna behöver därför medge medfinansiering till kommunal infrastruktur.

Ett av problemen inom samhällsplaneringen är glappet mellan den kommunala samhällsplaneringen och den statliga och regionala planeringen för infrastruktur. Problematiken ligger i att den ekonomiska infrastrukturplaneringen drivs genom åtgärdsvalsstudier, som inte är formellt reglerade och skiljer sig markant från traditionell fysisk planering.

Viktig infrastruktur för Skåne i nationella planen

Länsstyrelsen menar att utbyggnad av fler järnvägsspår mellan Lund och Hässleholm är väsentligt oberoende finansieringsform av ny stambana.

Länsstyrelsen vill till den nationella transportinfrastrukturplanen även betona betydelsen av utbyggnaden av västkustbanan mellan Maria och Helsingborg C. Då sträckan Ängelholm-Maria färdigställts återstår endast denna enkelspåriga sträcka som blir dimensionerande för stora delar av trafiken längs Västkustbanan.

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

Länsstyrelsen vill även lyfta att nya Öresundsförbindelser behövs för att stärka robustheten, minska sårbarheten och på sikt öka kapaciteten samt öka integrationen i Öresundsregionen.

Länsstyrelsens synpunkter

Trafikverket har genom inriktningsunderlaget med underlagsrapporter tagit fram ett omfattande kunskapsunderlag och Länsstyrelsen lämnar här sina väsentligaste synpunkter på underlaget.

Vidmakthållande är viktigt

Trafikverket föreslår i sitt inriktningsunderlag att kommande transportinfrastrukturplan ska prioritera underhåll av befintlig infrastruktur bland annat med hänvisning till att många vägar och järnvägar har ett eftersatt underhåll.

Länsstyrelsen menar att denna prioritering är angelägen och viktig. Bristande underhåll kan få stora konsekvenser för inte minst kollektivtrafiken, vilket blev påtagligt då Västkustbanan mellan Lund och Helsingborg akut fick stängas av i flera veckor i slutet av år 2020.



Namngivna vägobjekt

Enligt en rapport framtagen av IVL Svenska Miljöinstitutet, Lunds Universitet och Trivector Traffic 2020¹ får Sveriges ambitiösa miljö- och klimatpolitik inte tillräckligt genomslag i infrastrukturplaneringen. I rapporten framhålls att detta bland annat beror på att miljömålen anses otydliga eller står i konflikt med andra mål, som till exempel regional utveckling eller kommunal bostadsförsörjning. I transportplaneringen ses miljömål som ett bland många andra intressen som ska vägas samman, och får därmed en mer begränsad betydelse. En annan anledning till miljömålen begränsade inverkan på transportplaneringen är att gamla objekt som beslutats i tidigare planer tillåts ligga kvar även om de försvårar möjligheterna att nå miljömålen.

Länsstyrelsen menar att alla namngivna vägobjekt som inte är pågående behöver omprövas. Om uppsatta klimatmål ska kunna nås till 2030 behöver beslut som redan är tagna ifrågasättas. Även om varje vägobjekt kan sägas bidra marginellt till ökad trafik måste objekten ses i perspektivet hur trafikutvecklingen ser ut totalt. För att beakta klimatmål och andra miljömål är det viktigt med systemsyn och hur transportplaneringen som helhet leder mot uppställda transportpolitiska mål.

De vägobjekt som finns i planen behöver inkludera åtgärder för alla transportslag, det vill säga även gång-, cykel- och kollektivtrafik.

Basprognoserna och det hållbara samhället

Trafikverket har regeringens uppdrag att regelbundet ta fram och tillhandahålla trafikprognoser för alla trafikslag. Syftet med basprognoserna är bland annat att utgöra underlag för samhällsekonomiska analyser av åtgärder som påverkar transportsystemet. De utgör även grunden för de nationella och regionala infrastrukturplanerna. När klimatmålet enligt inriktningsunderlaget ska klaras enbart med satsningar på biobränsle och elektrifiering finns inget behov av att planera för ett minskat trafikarbete och då finns enligt Länsstyrelsen risk att Trafikverkets basprognoser kommer att styra den ekonomiska planeringen bort från ett transport-effektivt samhälle.

Länsstyrelsen vill betona att klimatmålen inte kan nås med enbart biobränsle och elektrifiering. För att vi ska kunna nå målen krävs även en hållbar samhällsplanering som stödjer transporteffektiv mobilitet. Med de förhållandevis stora resurser som ligger i transportsektorn, bör den nationella transportplanen kunna ta ett stort ansvar och en ledande roll i den kursändring som krävs för att ställa om till ett hållbart transportsystem.

¹ Miljömål i transportplaneringen - Hur miljömål hanteras på nationell, regional och lokal nivå vid planering av infrastruktur, Naturvårdsverket, rapport 6937, oktober 2020



Basprognoserna styr dessutom den kommunala samhällsplaneringen genom att Trafikverket ställer krav på medfinansiering av investeringar på statlig infrastruktur för att kunna anta och genomföra detaljplaner oavsett hur kommunen arbetar och planerar för ett transporteffektivt samhälle. Länsstyrelsen erfar att dessa medfinansieringsavtal i många fall handlar om kapacitetshöjande vägåtgärder som riskerar att leda till inducerad trafik.

Länsstyrelsen anser med hänvisning till ovanstående att Regeringen bör ge Trafikverket i uppdrag att som komplement till dagens basprognoser utveckla målorienterade prognoser, med utgångspunkten att styra transportplaneringen mot ett mer transporteffektivt samhälle.

Region Skåne har tagit fram mål för färdmedelsfördelningen som är anpassat efter de olika städernas och landsbygdens förutsättningar. Länsstyrelsen menar att även Trafikverket bör ta fram liknande mål för färdmedelsfördelningen för hela landet och använda detta som ett analysverktyg som komplement till basprognoserna.

Transporteffektivt och hållbart samhälle

Länsstyrelsen delar Trafikverkets förslag till inriktning när det gäller att det mest avgörande för transportsystemets funktion är att utnyttja och förvalta den befintliga infrastrukturen på ett effektivt sätt och att satsa på en ökad kapacitet på järnväg och ökad trafiksäkerhet på väg. Länsstyrelsen saknar dock målsättningen att ställa om till ett hållbart transportsystem, vilket är en brist i en tid då vi gått från klimatförändring till klimatkris och hotet mot den biologiska mångfalden är akut.

Länsstyrelsen vill understryka att infrastrukturen har en betydelsefull roll i arbetet med att ställa om samhället till att ge en minskad klimatpåverkan samt uppnå andra miljömål och ett socialt hållbart samhälle. Infrastrukturen ger förutsättningarna för människors transportval och har en betydande påverkan på samhällets strukturer och utveckling.

För att klimatmålen ska nås krävs ett transporteffektivt samhälle

Enligt inriktningsunderlaget kan de nationella klimat- och energimålen nås till år 2030 genom en omfattande elektrifiering av fordonsflottan, ett ökat inslag av biodrivmedel och betydligt högre bränslepriser. Såväl mängden biodrivmedel som bränslepriserna som skulle krävas är dock inte realistiska och flera utredningar visar att det utöver detta krävs ett minskat behov av vägtransporter genom en ändrad färdmedelsfördelning, effektivare vägtransporter och en ökad tillgänglighet som minskar behovet av resor. Ett exempel på källa är SOFT-utredningen², som Trafikverket också står bakom, och Klimatpolitiska rådets rapport 2020.

² Strategisk plan för omställning av transportsektorn till fossilfrihet ER 2017:07



Utöver klimatomställningen är utarmningen av biologisk mångfald vår största miljöutmaning. Länsstyrelsen saknar framför allt en diskussion om den biologiska mångfalden när Trafikverket i underlaget räknar med en kraftig ökning av användningen av biodrivmedel. Den hållbara mängden bioråvara är begränsad inom landet och behöver räcka till fler sektorer än vägtransporter. Länsstyrelsen delar Trafikverkets syn att regeringen bör upprätta en strategi för användning och produktion av biodrivmedel. I väntan på en sådan anser Länsstyrelsen att transportinfrastrukturplaneringen inte kan utgå ifrån att vägtrafikens anspråk på hållbara biodrivmedel går före andra samhällssektors behov, såsom sjöfart, flyg och industri.

Trafikverket framför i inriktningsunderlaget att *Förbättrade alternativ kan dock bara i blygsam utsträckning bidra till att minska transportsektorns klimatutsläpp. Det beror framför allt på att vägtrafiken är så mycket större än de andra trafikslagen. Det innebär att även en stor relativ ökning av ett annat trafikslag motsvarar en liten relativ minskning av vägtrafiken. Dessutom är överflyttningseffekter oftast relativt små. Åtgärderna som undersökts är en kraftig expansion av landets kollektivtrafik, ambitiösa järnvägssatsningar samt ambitiös cykelsatsning och det visar sig att var och en av dessa ger små effekter. Det faktum att åtgärder behöver kombineras för att ge resultat framgår inte i underlaget. Men Länsstyrelsen konstaterar att det finns många studier som visar på vikten av en kombination av åtgärder som ackumulerat får stor påverkan på koldioxidutsläppen och inte bidrar till ett ökat resande.*

Öka planeringsramen för gång-, cykel- och kollektivtrafik

Inriktningsunderlaget anger att resandet per person ökar med cirka 10 procent, vilket tillsammans med befolkningsökningen ger en ökning av persontransportarbetet med 25-30 procent. Trafikökningen beräknas bli störst i landets befolkningstätaste regioner, men klart större utanför själva tätorterna än inom dem. Det regionala resandet (resor under tio mil enkel väg) utgör drygt 70 procent av allt resande. Dessa resor har störst potential att ersättas med kollektivtrafik, cykel eller gång. Inriktningsunderlaget innehåller ingen regional analys och Länsstyrelsen menar att Skånes täta struktur med regionala kärnor har mycket goda förutsättningar för en omställning till ett transporteffektivt samhälle genom investeringar i infrastruktur som stärker gång-, cykel- och kollektivtrafik. För att uppnå regeringens ambition att flytta över transporter från väg till gång, cykel- och kollektivtrafik behöver därför en väsentligt större andel av planeringsramen än vad som föreslås i inriktningsunderlaget fördelas till länsplanerna och stadsmiljöavtal.

Luftkvalitén förbättras med ett transporteffektivt samhälle

Länsstyrelsen menar att utöver att uppfylla klimatmålen är det angeläget att inte försämra luftkvaliteten i städer och tätorter. Svenska studier visar att vägtrafiken



orsakar luftvägs- och hjärtkärlsjukdomar och medför cirka 3000 förtida dödsfall per år i Sverige³. Orsaken är utsläppen av kväveoxider från avgaserna och de partikelutsläpp som uppstår vid slitage av däck och vägbana. En övergång till flytande biodrivmedel minskar inte dessa utsläpp. Även om biogasdrivna fordons avgaser ger lägre kväveoxidutsläpp och elfordon inte har några kväveoxidutsläpp sliter de fortfarande upp partiklar från däck och vägbana. Att inte aktivt planera för transporteffektivitet och ett minskat trafikarbete skulle sannolikt försämra luftkvaliteten ytterligare. Hälsoeffekter från förhöjda halter av NO₂ och PM_{2.5} uppskattas orsaka samhällsekonomiska kostnader på ca 56 miljarder svenska kronor år 2015⁴.

Regeringen beslutade den 28 mars 2019 om ett svenskt luftvårdsprogram. Luftvårdsprogrammet rapporterades in till EU den 1 april 2019 och omfattar de åtgärder som behöver genomföras för att Sverige ska nå utsläppstaken för år 2020 och 2030. Sverige kommer att ha svårt att nå målet om kväveoxider till 2030 och därför innehåller Luftvårdsprogrammet ett åtgärds paket för sektorn transporter. Här anges att utsläppen av kväveoxider från vägtrafiken ska minska samtidigt som Sverige når klimatmålen. En viktig del av åtgärds paketet är en förändrad samhällsplanering med inriktning mot ett transporteffektivt samhälle och en transportinfrastrukturplanering inriktad mot ökad andel kollektivtrafik, cykel och gång som därigenom minskar trafikarbetet med bil. Ansvariga för åtgärds paketet är Trafikverket, Transportstyrelsen och Energimyndigheten.

Fyrstegsprincipen och Trafikverkets uppdrag

Ett aktivt ställningstagande för fyrstegsprincipens första och andra steg behövs för att nå uppsatta klimat- och energimål. Om detta ligger utanför Trafikverkets rådighet, så som beskrivet i inriktningsunderlaget, behöver Trafikverkets uppdrag ändras eller kompletteras.

Lagstiftningen behöver ändras för att möjliggöra fler cykelvägar

Länsstyrelsen vill även lyfta svagheten i lagstiftningen (väglagen) när det gäller möjlighet att planlägga för cykelvägar med vägplan. Det är olyckligt att staten endast kan bygga cykelvägar om de 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 transporteffektivt samhälle.

³ <https://www.ivl.se/download/18.34244ba71728fcb3f3fa6f/1591705761943/C317.pdf>

⁴ Referens som ovan



Ett transporteffektivt samhälle är viktig för folkhälsan

Genom att underlätta för förflyttningar till fots och med cykel främjas ökad hälsa hos befolkningen och även kollektivtrafikresor har positiva hälsoeffekter, eftersom förflyttningar till fots eller med cykel ofta ingår som delresor. Det transporteffektiva samhället innebär även att mobiliteten för de grupper i samhället som inte har tillgång till bil ökar, exempelvis barn och ungdomar. Fysisk aktivitet är fundamental för barnets tillväxt och motoriska utveckling. Det finns riklig evidens för den fysiska aktivitetens hälsofrämjande effekter på såväl fysisk som psykisk hälsa.

Våra levnadsvanor, inkluderat grad av fysisk aktivitet, styrs av hur samhället är organiserat och strukturerat. Människor är mer fysiskt aktiva i områden som har en högre grad av gångvänlighet. Kollektivtrafikens tillgänglighet och attraktivitet har också stor betydelse för vardagsrörlighet då den som åker kollektivt går fyra gånger så långt per dag jämfört med den som åker bil. Cykling ökar också chansen att tillgodose det dagliga behovet av fysisk aktivitet om minst 30 minuter. Forskning visar att åtgärder i den byggda miljön har större potential att förbättra levnadsvanor och nå stillasittande och socioekonomiskt svaga grupper än information till individen. (Boverket, Planera för rörelse)

Infrastrukturen har en betydelsefull roll för ett socialt hållbart samhälle

Utformningen av transportsystemet ska bidra till ett mer inkluderande samhälle och motverka ökande skillnader mellan olika grupper i landet. Infrastrukturen ger förutsättningarna för samhällets struktur och utveckling, inte minst tillgången till en arbetsmarknadsregion, vilket i förlängningen kan bidra till att minska den könssegregerade arbetsmarknaden om arbetsmarknaden kan vidgas om det finns god tillgång till kollektivtrafik för såväl kvinnor som män. Länsstyrelsen konstaterar att avsaknaden av sociala konsekvensanalyser i regionala bedömningar av utmaningar och förutsättningar riskerar att leda till att transportsystemet istället bidrar till segregation och ökande skillnader mellan olika grupper.

Länsstyrelsen ser ett behov av att det tydligare framgår att kvinnors och mäns transportbehov baseras på regionala och nationella resvaneundersökningar. Det bör även tydligare framgå av inriktningsunderlaget hur förslaget påverkar jämställdheten. Statistik som presenteras i underlaget bör vidare genomgående vara könsuppdelad enligt statistikförordningen. Länsstyrelsen föreslår att ett liknande förslag som Trafikverket föreslår att regeringen ger Arbetsmiljöverket på sid 51, *ett särskilt uppdrag att se över hur jämställdhets- och mångfaldsintegreringen inom infrastrukturbranschen kan förbättras* bör ges till Trafikverket.



Stärkt krisberedskap och civilt försvar

Transportsektorn är av avgörande betydelse för att upprätthålla samhällets funktionalitet och transporter och transportinfrastruktur är prioriterade områden inom krisberedskapen såväl som i planeringen för civilt försvar. Länsstyrelsen delar Trafikverkets bedömning att samhället behöver ett robust transportsystem som är motståndskraftigt, flexibelt och anpassningsbart, samt att planering för detta måste vara en integrerad del i transportinfrastrukturplaneringen.

På regional nivå är Trafikverket en central aktör inom krisberedskapen och införd höjd beredskap. Länsstyrelsen vill därför särskilt framhålla vikten av att Trafikverkets regionala organisation ges resurser och mandat till att delta i den aktörsgemensamma planeringen på ett fullgott sätt.

Klimatanpassning av befintlig infrastruktur

Länsstyrelsen vill lyfta fram vikten av att den befintliga nationella infrastrukturen behöver medel för att klimatanpassas och menar att Trafikverket behöver utreda hur stort detta behov är. Länsstyrelsen arbetar med att ta fram riskhanteringsplaner och kan konstatera att bara i Skåne ser behovet ut att vara mycket stort. Även den regionala och kommunala infrastrukturen behöver anpassas till ett förändrat klimat och länstransportplanerna behöver därför medge medfinansiering till kommunal infrastruktur.

Statlig och kommunal infrastrukturplanering

Infrastruktur och i synnerhet den statliga infrastrukturen har en avgörande strukturerande inverkan på statlig, regional och kommunal samhällsplanering. Ett av problemen inom samhällsplaneringen i Sverige idag är glappet mellan den kommunala samhällsplaneringen och den statliga och regionala planeringen för infrastruktur. Processen kopplad till den ekonomiska infrastrukturplaneringen drivs genom en av Trafikverket utvecklad arbetsmetodik med åtgärdsvalsstudier, vilket är process som inte är styrd av varken förordning eller lag och skiljer sig markant från traditionell fysisk planering. Länsstyrelserna har i sitt regeringsuppdrag *Gemensamma arbetsmetoder vid omfattande transportinfrastrukturinvesteringar, Fi2019/03570/SFÖ* lyft en del av denna problematik.

I inriktningsunderlaget lyfter Trafikverket kommunernas trafikstrategier som viktiga för infrastrukturåtgärders måluppfyllelse och att en dialog mellan stat och kommun kring nationella och lokala målbilder kan leda till att mer effektiva åtgärder vidtas. Länsstyrelsen instämmer med Trafikverket om att ett problem i dagens planering är att det finns en stor variation i kvaliteten och omfattningen av redovisningen av översiktsplanernas konsekvenser för transporter. En orsak kan vara att de kommunala trafikstrategierna, liksom åtgärdsvalsstudierna, inte har någon formell



status. Oaktat detta menar Länsstyrelsen att väl genomtänkta översiktsplaner och hållbara kommunala trafikstrategier bör ligga till grund för både regional och nationell samhällsplanering.

Viktig infrastruktur för Skåne i nationella planen

Länsstyrelsen menar att utbyggnad av fler järnvägsspår mellan Lund och Hässleholm är väsentligt oberoende finansieringsform av ny stambana. Södra stambanan mellan Hässleholm och Malmö har ett kapacitetsutnyttjande över 80 procent och denna brist gör att järnvägssystemet i Skåne är mycket sårbart. Utvecklingen av kollektivtrafiken förväntas i Skåne till stor del ske genom järnvägstrafik och för att kunna utveckla den är det därför viktigt att Södra stambanan avlastas. Avlastningen krävs även för att ge mer tid för förebyggande underhåll och frigörande av kapacitet för godstrafik.

Länsstyrelsen vill till den nationella transportinfrastrukturplanen även betona betydelsen av utbyggnaden av västkustbanan mellan Maria och Helsingborg C. Då sträckan Ängelholm- Maria färdigställts till dubbelspår 2022-2023 återstår endast sträckan Maria-Helsingborg C som enkelspårig längs hela Västkustbanan Göteborg-Malmö. Denna enkelspåriga sträcka blir då dimensionerande för stora delar av trafiken längs Västkustbanan.

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

Länsstyrelsen vill även lyfta att nya Öresundsförbindelser behövs för att stärka robustheten, minska sårbarheten och på sikt öka kapaciteten samt öka integrationen i Öresundsregionen.

Beslutande

Detta yttrande har beslutats av länsöverdirektör Ola Melin och infrastrukturstrateg Lisa Callréus har varit föredragande. I den slutliga handläggningen har avdelningschef för samhällsbyggnadsavdelningen Peter Cavala medverkat.

Så här hanterar Länsstyrelsen personuppgifter

Information om hur vi hanterar dessa finns på www.lansstyrelsen.se/dataskydd.