

li.remissvar@regeringskansliet.se

Svar på remiss om:

-Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 (TRV 2025/37255) samt

-Trafikverkets redovisning av regeringsuppdraget om att utforma ett stöd till investeringar i ombordutrustning för ERTMS (TRV 2025/17432)

Diarienummer LI2025/01587

Sammanfattning

-Utbyggnaden av dubbelspår Maria-Helsingborg C bör prioriteras och ske snarast. Idag utgör sträckan de sista fyra kilometerna med enkelspår på Västkustbanan. (7.1 TRV 2025/37255)

-Länsstyrelsen i Hallands län (nedan Länsstyrelsen) saknar en tydlig inriktning för skydd mot olyckor med transport av farligt gods. Ökad bärighet och framkomlighet möjliggör tyngre och större transporter även för farligt gods. (7.1, 7.4 TRV 2025/37255)

-Även andra än Statens maritima och transporthistoriska museer bör få möjlighet att söka medel för investering i ombordutrustning för ERTMS i museifordon. (4.3, 5.2 TRV 2025/17432)

-Gång- och cykelinfrastruktur bör värderas högre i Trafikverkets beräkningsmetod i jämförelse med andra trafikslag. (4.2 TRV 2025/37255)

-Länsstyrelsen är positiv till ökat anslag till länsplaner men ser samtidigt att bara hälften av tidigare budgeterade medel faktiskt förbrukats. (7.5 TRV 2025/37255)

Nationell plan

4.2 Vi arbetar med förutsättningarna för aktiva transporter

Länsstyrelsen tolkar avsnittet som att det finns avsatta medel och politisk inriktning i syfte att Trafikverket ska vara en myndighet som verkar för att förutsättningarna för gång och cykling stärks i Sverige. Att utvecklingen är negativ i nuläget borde därför stärka vikten av att prioritera just gång och cykling.

En metod saknas för att kvantitativt beräkna värdet av investeringar som riktar sig till gång och cykel. Det som finns är ett vägledande dokument om hur kvalitativa bedömningar i ord kan beskriva effekter av investeringar i gång- och cykelinfrastruktur. För Hallands del resulterar det i att åtgärder som skulle förbättra cykelinfrastrukturen blir orättvist lågt prioriterade i förhållande till andra trafikslag.

Det är svårt att se hur regioner och kommuner ska kunna bära hela ansvaret för utbyggnad av gång- och cykelinfrastruktur. Därmed önskar Länsstyrelsen att Trafikverket ser över hur gång- och cykelinfrastruktur värderas samt att Trafikverket skyndsamt verkar för att införliva metoder som höjer statusen för gång och cykel.

7.1 Namngivna investeringar, 7.4 Trimnings- och miljöåtgärder

Länsstyrelsen anser att det är problematiskt att utbyggnad av dubbelspår på järnvägsdelen Maria–Helsingborg C nu bara föreslås utredas och förberedas för byggstart först senare under planperioden. Europa är på gång att knyta samman Danmark och Tyskland genom Fehmarn Bält-förbindelsen. Trafiken i stråket utmed Västkusten ökar. Därför brådskar det att bygga ut dubbelspår på de sista fyra kilometerna med enkelspår längs Västkustbanan. Fullt utbyggt dubbelspår kan bidra till regionförstoring och få positiv betydelse för Halland, Sverige och Nordeuropa.

Länsstyrelsen saknar en tydlig inriktning för skydd mot olyckor med transport av farligt gods. Det är särskilt relevant då ökad framkomlighet och bärighet möjliggör för tyngre och större transporter. Koncentrationen av farligt gods per transport kan öka. Därtill kommer NATO:s operationer och världlandsstöd innebära ökad mängd transport av farligt gods. Detta understryker ett ökat behov av att beakta skyddsåtgärder för farligt gods i den fortsatta planeringen.

7.5 Länsplaner och regional transportinfrastruktur

Länsstyrelsen är försiktigt positiv till det ökade anslaget till länsplaner. Det är viktigt med lokalkännedom och regionala företrädare som involveras i utveckling av infrastrukturen. Länsstyrelsen är dock orolig för hur det verkliga utfallet ska bli då Riksrevisionen (RiR 2025:11) konstaterat att bara ungefär hälften av de medel som budgeteras i länsplaner faktiskt förbrukas. Det är bra med ökat anslag men lika viktigt att anslagen blir använda. Länsstyrelsen saknar en vidare beskrivning av hur det ska ske.

Stöd till investeringar i ombordutrustning

4.3 Museitrafik, 5.2 Vem kan ansöka och erhålla stöd

Länsstyrelsen anser att möjligheten att söka stöd för ombordutrustning för ERTMS i museifordon inte bör begränsas till enbart Statens maritima och transporthistoriska museer. Även intresseföreningar och andra liknande berörda bör kunna söka stöd.

I Halland är Landeryds järnvägsstation ett statligt byggnadsminne. Arbeta pågår för att göra även kringliggande järnvägsanläggning med byggnader till byggnadsminne. Av vikt för upplevelsen av områdets kulturhistoriska värden är möjligheten att fortsatt kunna trafikera järnvägen med museifordon. Skötseln och verksamheten i anläggningen bedrivs idag av en ideell intresseförening som lutar sig mot välbesökta event där allmänheten får uppleva och åka veteranståg på det statliga järnvägsnätet i trakten. Utan den mycket kostsamma ombordutrustningen för ERTMS kommer detta inte längre vara möjligt efter utbyggnaden av signalsystemet.

De som medverkat i beslutet

Beslutet har fattats av länsråd Claes Lindgren med planarkitekt Peter Svelenius som föredragande. I den slutliga handläggningen har också länsarkitekt Cecilia Engström, beredskapshandläggare Daniel Csaki och energi- och klimathandläggare Victor Barring och medverkat. Denna handling har godkänts digitalt och saknar därför namnunderskrift.

Kopia till

li.transport.remissvar@regeringskansliet.se