



Datum

2025-10-28

Adress

Diarienummer

SBN-2025-834

Yttrande

Till

Kommunstyrelsen

**Remiss - Trafikverkets förslag till nationell plan för
transportinfrastrukturen 2026-2037
STK-2025-1428**

Stadsbyggnadsnämnden föreslås besluta att lämna följande yttrande:

Sammanfattning

Stadsbyggnadsnämnden betonar att Skåne, som en av landets viktigaste transportnoder, behöver en hög investeringsnivå för att möta tillväxt och klimatomställning. Det är oklart hur de samhällsekonomiska kalkylerna fångar aspekter så som systemnyttor, climateffekter och långsiktig regional utveckling.

Stadsbyggnadsnämnden framhåller vikten av att Öresundsbrons överskott används för åtgärder som direkt stärker pendling, tillgänglighet och kapacitet i de delar av Skåne där bron har störst påverkan på resande och arbetsmarknad. Vidare framhålls bland annat behovet av att säkra finansiering för Hässleholm–Lund, att det ur ett systemperspektiv är problematiskt att omtag ska göras i projektet Maria–Helsingborg, att en utbyggnad av E6 bör bidra till att stärka kollektivtrafikens framkomlighet och inte öka vägkapaciteten för biltrafik, behovet av en säkring av bangårds- och hamnkopplingar i sydvästra Skåne samt att planen tydligare bör beakta effekterna av Fehmarn Bält-förbindelsen.

Yttrande

Upplysningsvis är MalmöLundregionens inriktning att ta fram ett gemensamt yttrande, vilket planeras att antas av MalmöLundregionens styrelse 251125.

Malmö är en nationell tillväxtmotor med betydelse för hela Skånes utveckling, vartannat nytt arbetstillfälle i regionen skapas i Malmö. För att möta denna utveckling är det viktigt med fortsatt fokus på att utveckla spårburen trafik som underlättar arbets- och studiependling, skapar förutsättningar för ett hållbart resande samt möjliggör överföring av godstransporter från väg till järnväg.



Minskad investeringstakt i Skåne

Stadsbyggnadsnämnden oroas över den minskade investeringsnivån i Skåne i förslag till nationell plan. Regionen är en av landets mest betydelsefulla transportnoder där både nationella och internationella flöden möts. Minskade satsningar i Skåne riskerar att försvaga både kapacitet, konkurrenskraft och robusthet i riket.

Modellen för samhällsekonomiska beräkningar

Det är oklart hur de samhällsekonomiska kalkylerna fångar effekter som ökad kapacitet, robusthet och punktlighet i systemet, vilka är avgörande för både person- och godstransporter på järnväg. Detta gäller även de långsiktiga klimatnyttorna, bidragen till regional utveckling och de indirekta effekterna på bostadsförsörjning och arbetsmarknadsintegration.

När projekt som Hässleholm–Lund bedöms som samhällsekoniskt olönsamma samtidigt som de anges vara strategiskt viktiga för att lösa kapacitetsbrister i södra Sverige, uppstår en utmaning vad gäller modellernas tillämpbarhet och trovärdighet som styrinstrument.

Planförslaget anger att transportsystemet ska vara jämställt, men det framgår inte heller hur detta har integrerats i de samhällsekonomiska analyserna eller i urvalet av åtgärder. Planen saknar indikatorer och information gällande skillnader i tillgänglighet, trygghet och resebeteenden, samt barn och äldres behov. För att nå de transportpolitiska målen och bidra till jämlik och hållbar mobilitet bör dessa perspektiv tydliggöras i planen.

För att samhällsekonomiska analyser bättre ska kunna stödja uppfyllandet av de transportpolitiska målen och klimatmålen behöver modellerna utvecklas. Det bör tydliggöras hur systemnyttor, överflyttning mellan trafikslag och långsiktigt hållbara resmönster inkluderas, och transparensen i hur nyttor och målkonflikter vägs samman behöver öka.

Höjda banavgifter

Stadsbyggnadsnämnden noterar att Trafikverket bedömer att banavgifterna sannolikt behöver höjas under planperioden, bland annat mot bakgrund av EU-rättens krav på att avgifterna ska spegla de kostnader som järnvägstrafiken orsakar. En sådan höjning riskerar att försämra järnvägens konkurrenskraft gentemot vägtrafiken, med negativa konsekvenser för såväl gods- som persontransporter. Högre avgifter kan leda till ökade biljettpreiser och även medföra ökade transportkostnader för näringslivet. Detta kan motverka klimatmålen och ambitionen om överflyttning från väg till järnväg.



Överskottet från Öresundsbron

Det är positivt att överskottet från Öresundsbron kan bidra till utvecklingen av transportsystemet i Öresundsregionen, men att finansiera objekt som normalt ska rymmas i nationell plan riskerar att minska utrymmet för nödvändiga infrastrukturinvesteringar i Skåne. Åtgärder som finansieras med överskottet bör tillkomma utöver de objekt som pekas ut i nationell plan, på samma sätt som sker i Stockholm och Göteborg.

Avgränsningen av vad som definieras som åtgärder i Öresundsregionen bör också ses över. Det är rimligt att de medel som genereras genom bron i första hand används för åtgärder som direkt stärker pendling, tillgänglighet och kapacitet i de delar av Skåne där bron har störst påverkan på resande och arbetsmarknad.

Vidare bör region och berörda kommuner ges delaktighet i den fortsatta processen så att medlens användning sker i bred samverkan och med utgångspunkt i gemensamma mål för hållbar mobilitet och regional utveckling. Stadsbyggnadsnämnden ställer sig bakom Region Skånes ställningstagande om en förhandlingsperson.

Behov av tydligare resonemang kring konsekvenserna av Fehmarn Bält-förbindelsen

Stadsbyggnadsnämnden ser behov av tydligare resonemang och konsekvensbeskrivning kring effekterna av Fehmarn Bält-förbindelsen. För Skånes del kan förbindelsen innebära förändrade godsflöden, med risk för ökade lastbilsflöden om inte kapacitetsförbättringar i järnvägen görs skyndsamt och i större omfattning.

TEN-T nätets utveckling

Sverige har åtagit sig att utveckla TEN-T nätet så att det uppfyller förordningens riktlinjer, under förutsättning att det rymms inom tillgängliga ekonomiska resurser. Denna hållning kan uppfattas som relativt låg i ambition. Med tanke på de möjligheter som det europeiska samarbetet erbjuder, bör den nationella planen inte enbart sträva efter att uppfylla minimikraven, utan snarare genomföra en strategisk analys av hur TEN-T-nätverket kan vidareutvecklas för att maximera dess ekonomiska och näringspolitiska avkastning.

Järnvägens underhållsskuld

Trafikverkets bedömning är att Sverige år 2050 kommer ha en järnvägsanläggning utan eftersatt underhåll i majoriteten av anläggningen. Det bör dock noteras att detta till stor del bygger på en strategi där ny teknik används för att förlänga livslängden på befintlig infrastruktur, snarare än att samtliga anläggningar faktiskt återställs. Det är positivt att tekniska lösningar används för effektivare resursutnyttjande, men Stadsbyggnadsnämnden vill betona vikten av att detta inte ersätter behovet av faktiska reinvesteringar.



Objekt som ligger i planförslaget

Stadsbyggnadsnämnden ser positivt på att objekten Malmö godsbangård, utbyggnad av spår 58, Malmö bangård, planskild spårkorsning, Malmö C–Östervärn, dubbelspår samt Malmö C, fler plattformsspår kvarstår i förslaget till nationell plan. Dessa åtgärder är centrala för en långsiktigt hållbar utveckling av järnvägssystemet i Skåne och Sverige, och bidrar till stärkt kapacitet för såväl person- som godstrafik.

Stadsbyggnadsnämnden välkomnar även att partiell dubbelspårsutbyggnad på Ystadbanan samt stråket Öxnered–Lund ingår i planen, då dessa förbättrar tillgängligheten och stärker regionens kopplingar både inom det regionala och det nationella järnvägsnätet.

Utbyggnad av additionskörfält på E6:an mellan Trafikplats Alnarp och Trafikplats Lomma

Stadsbyggnadsnämnden anser att en utbyggnad av E6 bör bidra till att stärka kollektivtrafikens framkomlighet och inte öka vägkapaciteten för biltrafik. En ökad vägkapacitet genom ett nytt additionskörfält riskerar att på sikt generera mer trafik, något som är problematiskt för exempelvis Malmö där det är avgörande att gaturummen prioriterar hållbar mobilitet tillsammans med andra viktiga värden så som vistelse, hälsa och folkliv. En eventuell kapacitetsutbyggnad av E6 behöver i stället tydligt inriktas på att stärka kollektivtrafikens framkomlighet, till exempel genom att dedicera det extra körfältet till kollektivtrafiken. För att möta regionens tillväxt på ett hållbart sätt bör förbättrad framkomlighet och trafiksäkerhet på sträckan mötas genom åtgärder i enlighet med fyrstegsprincipen så som hastighetsoptimering och ITS-lösningar.

Hässleholm–Lund: Finansiering och genomförande behöver säkerställas

Stadsbyggnadsnämnden ser positivt på att objektet ligger med i planförslaget då det är av stor vikt för både regionen och landet. Trafikverket bedömer att projektet Hässleholm–Lund är robust olönsamt trots att det i egna utredningar framhålls som en avgörande åtgärd för att lösa kapacitetsproblemen i järnvägssystemet. Samtidigt avsätts endast 3,3 miljarder kronor fram till 2037 för ett projekt som beräknas kosta 32 miljarder, vilket väcker frågor om vad medlen ska räcka till och hur en tidigare byggstart kan vara möjlig utan säkrad finansiering. Den föreslagna budgeten i nationell plan möjliggör endast extern dragning av de nya spåren mellan Hässleholm och Stångby. För att kunna arbeta fram en lösning som alla aktörer kan ställa sig bakom behöver de ekonomiska ramarna i planen utökas. Trafikverket måste ta ansvar för att säkra finansiering och långsiktiga planeringsförutsättningar för en av landets mest strategiska järnvägssatsningar.



Objekt som saknas i planförslaget

Allvarliga brister i kapacitet och robusthet kommer att kvarstå i järnvägssystemet då exempelvis utbyggnad av dubbelspår på det hårt belastade enkelspåret mellan Kristianstad-Hässleholm inte ingår i planförslaget. Detta gäller även noden Hässleholm. Följande beskrivs ytterligare åtgärder som behövs för ökad kapacitet, robusthet och punktlighet i den nationella infrastrukturen.

Ytterligare kapacitetsförstärkningar för Öresundsbrons anslutningar

Stadsbyggnadsnämnden anser att kapacitetsförstärkningarna av spårsystemet kring Öresundsbrons anslutningar behöver kompletteras med planskilda spärkorsningar mellan Svågertorp station och Hyllie station samt mellan Svågertorp station och Ystadbanan. Trafikverket har pekat ut de planskilda korsningarna i Svågertorp som en viktig kapacitetshöjande åtgärd för både person- och godstågstrafik och objektet bedöms även behövas i ett nationellt systemperspektiv.

Prioritera Maria-Helsingborg för att uppnå nödvändiga systemeffekter

Ur ett systemperspektiv är det problematiskt att omtag ska göras i projektet Maria-Helsingborg. Detta riskerar att försena en avgörande länk för att Västkustbanans fulla effekt ska uppnås och för att stärka pendling och godstransporter. Det handlar också om att dra nytta av och maximera nyttan av redan gjorda investeringar i andra delar av systemet, exempelvis tunnlarna genom Hallandsåsen och Varberg.

Stadsmiljöavtal och medfinansiering

Eftersom möjligheten att söka stadsmiljöavtal har försvunnit och medel istället har tillförts den regionala planen, är det av stor vikt att medfinansieringspotterna för åtgärder inom trafiksäkerhet, miljö, cykel och kollektivtrafik dimensioneras för att möta de lokala behoven, som fortsatt är betydande.

Proaktiv hållning gällande ökad kapacitet över Öresund

En väl fungerande kollektivtrafik i Öresundsregionen, med tillräcklig tillgänglighet och kapacitet över nationsgränsen, är en förutsättning för en stark arbetsmarknad och en hållbar tillväxt som gynnar hela Sverige och Danmark.

En Öresundsmetro mellan Malmö och Köpenhamn beräknas kunna ta minst 50 procent av det framtida kollektiva resandet om cirka 60 000 resenärer per dygn över sundet. Genom att lyfta över persontrafik till Öresundsmetron frigörs kapacitet på Öresundsbron vilket möjliggör för en ökad mängd långväga persontåg och godståg. När resande flyttas över till Öresundsmetron avlastas även Köpenhamns huvudbangård, Malmö C, Citytunneln och Kontinentalbanan. Detta är viktigt för att kunna utnyttja Fehmarn Bält-förbindelsens potential.



Med avgångar var 90:e sekund och en restid på drygt 20 minuter ökar Öresundsmetron redundansen och kapaciteten för persontrafiken över Öresund. Samtidigt bidrar metron till färre trafikstörningar och en ökad punktlighet i tågtrafiken över sundet. Öresundsmetron ger ett robustare och mindre störningskänsligt transportsystem, vilket behövs för en stärkt civil beredskap. Öresundsmetron ger också alternativa resmöjligheter och ökad tillgänglighet till Kastrups flygplats som är betydelsefull för hela södra Sverige.

Malmö stad har visat att det är möjligt att finansiera Öresundsmetron med en kombination av till exempel biljettintäkter från Öresundsmetron, stadsutvecklingsmöjligheter kring metrostationer i Malmö, EU-bidrag, överskott från Öresundsbron, offentlig medfinansiering och privat medfinansiering.

Stadsbyggnadsnämnden ser positivt på uppdraget om ökad kapacitet över Öresund och anser att den bilaterala utredningen bör påbörjas så snart som möjligt. Även om Öresundsbrons kapacitet räcker till 2050 behöver planeringen för ytterligare förbindelser starta omgående.

Viktigt att säkerställa bangårdsfunktioner i sydvästra Skåne samt tillgängligheten till Malmö hamn

Utöver de satsningar på Malmö bangård som föreslås i planförslaget behövs ytterligare satsningar som säkerställer bangårdsfunktionerna i sydvästra Skåne och som möjliggör stärkta kopplingar mellan bangården och Malmö hamn. Utvecklingsmöjligheterna på Malmö bangård är i dagsläget begränsade, samtidigt som både person- och godstrafiken förväntas öka kraftigt. För att möjliggöra en långsiktigt hållbar utveckling av järnvägssystemet i sydvästra Skåne och förbindelsen till kontinenten krävs att bangårdsfunktionernas kapacitet och funktioner stärks tillsammans med fler och bättre anslutningar till Malmö hamn. Malmö bangård och hamnkopplingarna utgör centrala delar av den europeiska TEN-T-korridoren och är av avgörande betydelse för både nationella och internationella transporter, inklusive Fehmarn Bält-förbindelsen. Det är därför angeläget att åtgärder för att stärka både tillgängligheten till Malmö hamn och bangårdsfunktioner, rangerkapacitet och depålösningar i sydvästra Skåne ges en tydlig plats i den nationella planen.

Trafikverket tar för närvarande fram en fördjupad utredning om Malmö bangård (Malmö bangård – potential för ut-/ omlokalisering av funktioner).

Stadsbyggnadsnämnden anser att det är viktigt med välgrundade, långsiktiga och effektiva investeringar med tydlig koppling till regionala och nationella mål om ett robust, klimatsmart och konkurrenskraftigt transportsystem.



Muddring av Flintrännen

Att underhålla och framtidssäkra farledernas djup är en grundläggande förutsättning för att sjöfarten till svenska hamnar ska kunna upprätthållas och utvecklas. Bristande farledsdjup begränsar i dag fartygens lastkapacitet och effektivitet, vilket minskar sjöfartens konkurrenskraft och leder till högre kostnader och större miljöpåverkan. Stadsbyggnadsnämnden anser det därför viktigt att åtgärder för att säkerställa tillräckligt djup och framkomlighet i strategiska farleder prioriteras i den nationella planen, i enlighet med Trafikverkets bedömning att investeringar i sjöfarten har hög samhällsekonomisk nytta.

ordförande

[Förnamn Efternamn]

sekreterare

[Förnamn Efternamn]

[Här anger du om det finns reservationer/särskilda yttranden.]