



Datum

2025-11-20

Adress

Diarienummer

TN-2025-2044

Yttrande

Till

Kommunstyrelsen

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

[Fyll i mottagarens diarienummer]

Tekniska nämnden föreslås besluta att lämna följande yttrande:

Sammanfattning

Tekniska nämnden betonar att investeringsramen i nationell plan generellt sett är för låg och att Skåne, som en av landets viktigaste transportnoder, behöver en hög investeringsnivå för att möta tillväxt, klimatomställning och de möjligheter och effekter som blir följden av Fehmarn Bältförbindelsen. Det är oklart hur de samhällsekonomiska kalkylerna fångar aspekter så som systemnyttor, klimateffekter och långsiktig regional utveckling. Tekniska nämnden 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 få med ökad kapacitet över Öresund i form av Öresundsmetron i planförslaget, att säkra finansiering och utöka medelstillelningen för Hässleholm–Lund, att det ur ett systemperspektiv är problematiskt att omtag ska göras i projektet Maria–Helsingborg samt behovet av förbättrade bangårds- och hamnkopplingar i sydvästra Skåne för att möjliggöra en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg. Den föreslagna utbyggnaden av E6 mellan trafikplats Lomma och trafikplats Alnarp behöver kombineras med hastighetsoptimering och ITS-lösningar för att långsiktigt öka trafiksäkerhet och tillförlitlighet på E6.

Yttrande

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.

Investeringsramen i planen för låg och minskad investeringstakt i Skåne

Även om ramen för investeringar i den nationella planen är större än någonsin anser Tekniska nämnden att den inte är tillräckligt stor. Behoven är stora och många projekt är komplexa och behöver en snabbare framdrift.

Tekniska nämnden 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 hela Sverige.

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 internationellt, nationellt och regionalt. 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 samhällsekonomiskt olönsamma samtidigt som de anges vara strategiskt viktiga för att lösa kapacitetsbrister i södra Sverige, som har betydelse för hela landet, uppstår en utmaning vad gäller modellernas tillämpbarhet och trovärdighet som styrinstrument.

Planförslaget anger att transportsystemet ska vara jämställt, men det framgår inte 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

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 medför avseende drift- och underhåll av spåranläggningen. En sådan höjning riskerar att försämra järnvägens konkurrenskraft gentemot vägtrafiken, med negativa konsekvenser för såväl gods- som persontransporter. Högre avgifter kan



leda till ökade biljettpriser 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 leda till motsvarande minskning av utrymmet i nationell plan för övriga nödvändiga infrastrukturinvesteringar i Skåne. I praktiken kan detta leda till en transferering av Öresundsbrons överskott till andra delar av landet. 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 broavgifter 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 Skåne 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. Tekniska nämnden ställer sig bakom Region Skånes ställningstagande om en förhandlingsperson.

Behov av tydligare resonemang kring möjligheterna med och effekterna av Fehmarn Bältförbindelsen

Det behövs tydligare resonemang och beskrivning kring möjligheterna och effekterna av Fehmarn Bältförbindelsen. För att tillvarata de möjligheter som öppnas för snabbare tågresor mellan Sverige och Kontinenten med fler fjärrtåg och för att möjliggöra en överflyttning av långväga godstransporter från väg till järnväg behöver kraftfulla investeringar göras på infrastrukturen i Skåne och på nya Öresundsförbindelser för att avlasta Öresundsbron. Om inte dessa satsningar kommer till stånd är risken att Fehmarn Bält-förbindelsen medför minskad kapacitet för arbetspendling med tåg över Öresund och i Skåne.

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 starkt 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.

Tekniska nämnden ser positivt på uppdraget om ökad kapacitet över Öresund och anser att den bilaterala utredningen bör påbörjas så snart som möjligt. Även om Trafikverket bedömer att Öresundsbrons kapacitet räcker till 2050 kommer en Öresundsmetro att medföra stora nyttor innan dess. Öresundsmetron bör därför ingå i den nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037.

TEN-T nätets utveckling

Sverige har åtagit sig att utveckla TEN-T nätet så att det uppfyller förordningens riktlinjer, under förutsättning att det ryms 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 nätet 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 tekniska nämnden vill betona vikten av att detta inte ersätter behovet av faktiska reinvesteringar.



Ökad satsning på klimatanpassning

Tekniska nämnden ser positivt på den ökade satsningen på klimatanpassning av vägar och järnvägar. Sannolikt behövs dock större och mer kostsamma investeringar göras än de riskreducerande drift- och underhållsåtgärder som föreslås. I Malmös fall kan särskilt nämnas den ökande risken för höga vattenstånd i omedelbar närhet av Malmö bangård och Citytunnelns stationsnedgångar och som kräver olika former av kustskyddsåtgärder.

Hässleholm–Lund och objekten i Malmö: Finansiering och genomförande behöver säkerställas

Objektet nya spår Hässleholm är av stor vikt för både regionen och landet. Inte minst med tanke på Fehmarn Bältförbindelsen pågående byggnation är det viktigt att de nya spåren kan byggas så snart som möjligt. Nuvarande planering innebär ett färdigställande 15-16 år efter att Fehmarn Bältförbindelsen blir klar.

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. Vidare ska det totala beloppet, enligt tidigare regeringsbeslut, även räcka till objekten, Malmö bangård, planskild spårkorsning, Malmö C–Östervärn, dubbelspår och fler plattformsspår på Malmö C. Detta är mycket oroande.

Bortsett från att medlen ska räcka till både nya spår Lund–Hässleholm och åtgärderna i Malmö, möjliggör den föreslagna totala budgeten för projektet i nationell plan endast extern dragning av de nya spåren på delen mellan Hässleholm och Stångby. För att kunna arbeta fram en lösning som tillgodoser målsättningen om att de nya spåren, till skillnad mot tidigare planerad höghastighetsbana, ska främja godstrafik och arbetspendling i regionen och godstrafik och 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 några av landets mest strategiska järnvägssatsningar.

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.



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

Den föreslagna utbyggnaden av E6 mellan trafikplats Lomma och trafikplats Alnarp med nya additionskörfält på hela sträckan mellan de båda trafikplatserna kommer att leda till ökad biltrafik vilket gör att dagens brister bara löses på kort sikt. För att understödja regionens tillväxt på ett hållbart sätt och långsiktigt öka trafiksäkerhet och tillförlitlighet på E6 bör åtgärden kombineras med andra åtgärder i enlighet med fyrstegsprincipen, så som hastighetsoptimering och ITS-lösningar och där dessa åtgärder görs i en första etapp.

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 att öka kapacitet, robusthet och punktlighet i den nationella infrastrukturen.

Ytterligare kapacitetsförstärkningar för Öresundsbrons anslutningar

Kapacitetsförstärkningarna av spårsystemet kring Öresundsbrons anslutningar behöver kompletteras med planskilda spårkorsningar 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.

Stadsmiljöavtal och medfinansiering

Eftersom möjligheten att söka stadsmiljöavtal har försvunnit och medel i stället 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.

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

Utbyggnad av Trelleborgsbanan och Ystadbanan

Utöver föreslagen åtgärd på Ystadbanan som ger stor nytta för persontrafiken behövs ytterligare utbyggnader av både Ystadbanan och Trelleborgsbanan för att möjliggöra för ökad järnvägstransport av gods och därmed minskad lastbilstrafik.

Muddring av Flintrännan

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. Tekniska nämnden 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]

[Fyll i titel]

[Förnamn Efternamn]

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