

## KOMMUNSTYRELSEN

Plats och tid Mejeriet 4  
Måndagen den 13 november 2017 kl. 13:15–15:55


Beslutande Stefan Lissmark (S), Ordförande  
Anna Palm (M), 1:e vice ordförande  
Fredrik Hanell (MP), 2:e vice ordförande  
Maria Truedsson (MP)  
Christer Olsson (M)  
Lars-Olof Andersson (C)  
Erik Mårtensson (KD)  
Jörgen Ekman (L)  
Stefan Liljenberg (SD)  
Rolf Streijffert (SD)

Anders Magnhagen (S), tjänstgörande ersättare  
Maria Boström-Lambrén (S), tjänstgörande ersättare  
Jacob Engnell (SD), tjänstgörande ersättare


Utses att justera Christer Olsson (M), Stefan Liljenberg (SD) Paragrafer 281 - 305

Justeringens plats och tid Kommunkansli, 2017-11-16, kl. 16.30


Sekreterare

  
Gunilla Dencker Skog

Ordförande

  
Stefan Lissmark (S)

Justerande

  
Christer Olsson (M)

  
Stefan Liljenberg (SD)

## ANSLAG/BEVIS

Protokollet är justerat. Justeringen har tillkännagivits genom anslag.

Nämnd

Kommunstyrelsen

Sammanträdesdatum

2017-11-13

Datum då anslaget sätts upp

2017-11-17


Datum då anslaget tas ned

2017-12-11

Protokollets förvaringsplats

Kommunhuset, Södergatan 28, Höör

Underskrift



Övriga

Elin Hyltén Cavallius (MP)  
Lars-Håkan Persson (M)  
Johan Svahnberg (M)  
Arne Gustavsson (C)  
Marianne Lundgren (L)  
Lars Andersson (SD)  
Ismo Pääkkönen (SD)

Michael Andersson, Kommundirektör, KLK  
Gunilla Dencker Skog, Kanslichef, KLK, Kansli  
Tord Andersson, Projektledare, Klippan kommun, §§ 281-283  
Åsa Abrahamsson, Miljöstrateg/ekolog, Strategiska enheten,  
Samhällsbyggnadssektorn, §§ 281-283  
Linda Andersson, Ekonomichef, KLK, Ekonomikontoret, §§ 284-285  
Mette Dymling, Planarkitekt, Strategiska enheten,  
Samhällsbyggnadssektorn, §§ 284--287  
Karin Kallioniemi, Samhällsplanerare/Kommunarkitekt, Strategiska  
enheten, Samhällsbyggnadssektorn, §§ 284--287



## KOMMUNSTYRELSEN

Dnr KSF 2017/432

## § 287 Remiss - Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029, N2017/05430/TIF.

### Beslut

Kommunstyrelsen beslutar:

1. Höors kommun står bakom det gemensamma yttrandet från MalmöLund-regionen.
2. Höors kommun understryker att en ny järnvägsdraging med nya barriäreffekter och störningar bara kan motiveras om den innebär ett tekniksprång och leder till avsevärt minskade restider mellan Skåne och Stockholm. Höghastighetsjärnvägen måste därför planeras för minst 320 km/h. Höors kommun menar att befintlig stambana måste prioriteras för tåg som är långsammare än 320 km/h.
3. Planeringen för ny järnväg är en statlig angelägenhet men förutsätter en aktiv medverkan från berörda kommuner för att järnvägsplaneringen ska samordnas med kommunal översiktsplanering så att processen blir effektiv, transparent och så att hållbar utveckling främjas. Detta kommer att kräva mycket resurser i kommunerna under flera år framåt. Höors kommun vill uppmärksamma näringsdepartementet på att kommunens resurser för att medverka riskerar att bli en flaskhals för projektet. Höors kommun föreslår därför ett statligt planeringsstöd för kommuner som berörs av järnvägsutbyggnaden, jämförbart med hur det tidigare har funnits statliga planeringsstöd för vindkraftsplanering och för närvarande finns statsbidrag för ökat bostadsbyggande.
4. Detta beslut översänds till Näringsdepartementet tillsammans med yttrandet från MalmöLund-regionen.

### Ärendebeskrivning

Trafikverket har tagit fram förslag till nationell plan för transportsystemet för perioden 2018-2029 (NTI-plan). Utgångspunkterna för Trafikverkets prioriteringar är de transportpolitiska målen, riksdagens beslut om infrastrukturpropositionen Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling samt regeringens direktiv. I direktivet pekas sex samhällsutmaningar ut och dessa har utgjort viktiga inriktningar i arbetet med planförslaget.

Åtgärderna i planförslaget bygger på den av regeringen beslutade nationella planen för transportsystemet 2014-2025, de fördjupande underlagsrapporterna och promemoriorna samt de åtgärder som pekats ut i infrastrukturpropositionen och i regeringens direktiv om att upprätta förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029.

Förslaget är på remiss till 30 november 2017. Synpunkter på Trafikverkets förslag ska lämnas till Näringsdepartementet, som sedan kommer att bereda ärendet på uppdrag av regeringen.

MalmöLund-regionens styrelse har enats om att lämna ett gemensamt yttrande över NTI-planen. Kommundirektörgruppen bereder ärendet 5 oktober och MalmöLund-regionens

## KOMMUNSTYRELSEN

styrelse avser besluta om det gemensamma yttrandet vid styrelsemötet november.

**Beslutsmotivering**

Kapaciteten i järnvägssystemet är den helt centrala frågan för Höors kommun, som har bäring på NTI-planen. Höors kommun har tidigare enats med Region Skåne och berörda kommuner om en gemensam hållning genom dokumentet Byggstart Skåne. Diskussionen utgick då från Sverigeförhandlingens uppdrag att förbereda järnväg för 320 km/h. Trafikverket presenterar i sitt förslag i stället en ny järnvägssträcka Lund-Hässleholm för 250 km/h.

För Höors kommuns del är det oacceptabelt att det byggs en ny infrastrukturbarriär genom kommunen som inte samtidigt innebär snabba tåg mot Stockholm. Denna synpunkt återspeglas i det gemensamma yttrandet från MalmöLund-regionen.

**Beslutsunderlag**

1. Missiv till remissinstanserna\_Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029.pdf
2. Förslag MLR gemensamt yttrande NTI-plan 2018-2029.pdf (2017-10-23)
3. DOC161228.pdf
4. Tjänsteskrivelse 171023.docx (2017-10-23)
5. Kommunstyrelsens Arbetsutskott 2017-10-23 (2017-10-23 KSAU §340).doc
6. ändringar synliga\_MLR gemensamt yttrande NTI-plan 2018-2029.pdf
7. MalmöLundregionen yttrande NTI-plan 2018-2029.pdf

# MalmöLundregionens yttrande till Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029

MalmöLundregionen är ett strategiskt samarbete mellan kommunerna Malmö, Lund, Burlöv, Eslöv, Höör, Kävlinge, Lomma, Staffanstorps, Svedala, Trelleborg och Vellinge i sydvästra Skåne.

Med en befolkning på cirka 700 000 invånare – mer än hälften av Skånes befolkning på en femtedel av ytan – är MalmöLundregionen en utpräglad storstadsregion där en majoritet av Skånes arbetstillfällen finns och där inpendlingen är stor. Det är även den del av Skåne som växer snabbast och här byggs det flest nya bostäder.

MalmöLundregionen har en gemensam syn på de mest prioriterade infrastruktursatsningarna i Skåne. I *Strukturplan för MalmöLundregionen – gemensam målbild 2035* pekar vi ut de viktigaste infrastrukturinvesteringarna fram till 2035 – samt tydliggör betydelsen av investeringar i vår storstadsregion för att hantera kapacitetsproblem som inte bara påverkar oss – utan även Skåne, Sverige, Skandinavien och norra Europa.

Därmed vill MalmöLundregionen påpeka att det är av yttersta prioritet att det sker tillräckliga infrastrukturinvesteringar i MalmöLundregionen – en nationell tillväxtmotor som dessutom är Sveriges port mot kontinenten.

Samtliga kommunstyrelseordförande för kommunerna i MalmöLundregionen.

Den 2 november 2017

-----  
Anders Almgren  
Lunds kommun

-----  
Katrin Stjernfeldt Jammeh  
Malmö Stad

-----  
Torbjörn Karlsson  
Trelleborgs kommun

-----  
Katja Larsson  
Burlövs kommun

-----  
Anders Bergarn  
Lomma kommun

-----  
Stefan Lissmark  
Höörs kommun

-----  
Johan Andersson  
Eslövs kommun

-----  
Linda Allansson-Wester  
Svedala kommun

-----  
Carina Wutzler  
Vellinge kommun

-----  
Pia Almström  
Kävlinge kommun

-----  
Christian Sonesson  
Staffanstorps kommun

## **MalmöLundregionens synpunkter på Trafikverkets förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029**

MalmöLundregionen ser positivt på den totala anslagsökningen och i synnerhet att vidmakthållande av järnvägen tilldelas utökade medel. Det är efterlängtat och för MalmöLundregionen, den mest tätbefolkade delen av Skåne med en stor mängd kollektivtrafikresande, en helt nödvändig ambitionshöjning. Samtidigt vill vi påpeka att med ökad trafikering krävs stegrade satsningar på drift och underhåll i nästkommande plan. MalmöLundregionen vill även framföra ett behov av mer öppenhet i Trafikverkets planering av drift och underhåll, som det ser ut i dag har kommunerna en väldigt begränsad insyn. Ökad insyn förbättrar möjligheten till samarbete kring objekt och onödiga störningar kan undvikas – till nytta för både invånare och näringsliv.

### *Stort behov av infrastrukturinvesteringar i Skåne*

Vad gäller namngivna objekt över 100 miljoner kronor, och länsplaneramen för Skåne, konstaterar vi att investeringarna inte är tillräckliga och att de i flertalet fall kommer för sent i planperioden. Bristerna i Skåne är stora och det behövs en rejäl nationell satsning för att komma till rätta med de eftersläpande behoven. Skåne har i dag Sveriges lägsta sysselsättningsgrad, och en arbetslöshet som på många platser har bitit sig fast på alltför höga nivåer. Utökade investeringar i infrastruktur är ett medel som behövs för att motverka detta, inte minst investeringar som förstorar och förbättrar arbetsmarknadsregionen och gör företagen mer konkurrenskraftiga.

Samtidigt vill vi betona att satsade infrastrukturkronor ger stor utväxling i Skåne och i synnerhet i MalmöLundregionen. Vi ingår i en Öresundsregion med uppåt fyra miljoner invånare och en av norra Europas största koncentrationer av arbetstillfällen. Här finns en befolkningstäthet och ortstruktur som gör kollektivtrafik kostnadseffektiv samt ett klimat och en närhet som underlättar cykelpendling.

### *Öresundsregionens centrala läge*

Vi vill även framföra behovet av att Trafikverket, Näringsdepartementet och andra berörda myndigheter jobbar aktivt för en tätare samverkan med sina danska kollegor. När gränskontroller infördes på Öresundsbron 2015 utsattes den regionala pendlingen och integrationen för en kraftig tillbakagång som gav och fortsatt ger stora efterverkningar. Framöver måste det finnas en större beredskap och mer kunskap om varandras system och behov. MalmöLundregionen ligger mitt i en dynamisk Öresundsregion där vi bara har börjat skrapa på ytan till de stora utvecklingsmöjligheter som finns.

### *Genomfartstrafik och flaskhalsar*

Sydvästra Skåne kännetecknas i dag av omfattande kapacitetsproblem, en situation som stadigt förvärras av kraftig befolkningsökning och ökande genomfartstrafik. Skånes behov måste sättas i relation till de nyttor som skapas för övriga Sverige när transittrafiken belastar järnvägs- och vägnät. Utvecklingen i MalmöLundregionen är därmed beroende av kraftfulla satsningar på ökad transportkapacitet, i synnerhet på järnvägen där kapacitetstaket redan nås på flera sträckor.

Den nya nationella planen behöver samtidigt se det unika i Skånes situation och ge förutsättningar för hamnarna i Malmö och Trelleborg, core-hamn i det transeuropeiska transportnätverket, goda förutsättningar för att fortsätta att utvecklas. Inte minst eftersom hamnarna utgör viktiga komplement till fasta förbindelser och bidrar till att minska transportsystemets sårbarhet.

MalmöLundregionen noterar att det är positivt att samtliga ej avslutade objekt i gällande plan flyttas med till ny plan och genomförs inom planperioden – men ser betydande risker med att flera objekt skjuts framåt i tiden, och flertalet nödvändiga nya objekt saknas.

[På följande sidor redogör vi mer specifikt för de behov som finns och hur väl förslaget till nationell plan når upp till dem.](#)

## Prioriterade åtgärder i Skåne

*MalmöLundregionen stödjer följande viktiga investeringar i Skåne:*

- Höghastighetsbanans sträckning i Skåne ska i ett första utbyggnadssteg ha stationer i Malmö, Lund och Hässleholm
- Byggnationen av höghastighetsbanan ska starta söderifrån
- Skånebanan ska ha konkurrenskraftiga restider
- Västkustbanan mellan Maria och Helsingborg C ska ha dubbelspår
- Den fasta förbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör ska påbörjas så snart det går
- Öresundsmetron mellan Malmö och Köpenhamn kan byggas oberoende av om en HH-förbindelse har beslutats

*MalmöLundregionen stödjer även Byggstart Skåne och dess utgångspunkter. Vi vill särskilt lyfta fram följande punkter från positionsappret:*

- Trafikeringen för skånska stationer längs södra stambanan ska utvecklas och förbättras
- Höghastighetsjärnväg är en statlig angelägenhet som ska finansieras av staten

### **MalmöLundregionen vill förtydliga följande:**

*Det behövs höghastighetsjärnväg – inte snabbjärnväg*

MalmöLundregionen anser att om höghastighetsjärnvägen ska kunna uppnå sin fulla potential och samhällsnytta är det en nödvändighet att:

- Höghastighetsjärnvägen ska kunna trafikeras i minst 320 km/h
- Den detaljerade planeringen av sträckan Hässleholm-Lund påbörjas redan under perioden 2021-2023
- För att möjliggöra en snabb utbyggnad av hela höghastighetsjärnvägen mellan Stockholm-Malmö och Stockholm-Göteborg bör föreslagen anslagsfinansiering kompletteras med lånefinansiering

Om ambitionsnivån sänks vad gäller tidsmässigt genomförande och hastighetskapacitet, minskar och fördröjs nyttorna påtagligt. Med planförslagets takt i anslagsfinansieringen kan hela systemet och dess fulla nytta stå klart ca 2095. Med max 250 km/h uteblir också det tekniksprång som kan motivera byggnation på jungfrulig mark. En sådan förändring innebär även att det finns skäl att utreda nyttan med att angöra fler stationer än Hässleholm, Lund och Malmö.

*Metro mellan Malmö och Köpenhamn – en tillväxtkatalysator och ett måste när Fehmarn-Bält-förbindelsen är färdig*

MalmöLundregionen vill särskilt påtala den stora betydelse som en metroförbindelse får för Öresundsregionen. Utredningsarbetet har kommit långt, men har bedrivits mellan Malmö och Köpenhamn. Nu är det viktigt att även Sveriges nationella nivå involveras. När Fehmarn-Bält-förbindelsen är färdig och i en kontext när befolkningen ökar på båda sidor av sundet, behövs en utökad kapacitet, oavsett om det blir en fast förbindelse mellan Helsingborg-Helsingör. Vi noterar att i avsnittet om utpekade brister finns endast fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör med, här bör Öresundsmetron läggas till.

*Dubbelspår på hela västkustbanan behöver slutföras*

Satsningar på Västkustbanan behöver komma tidigare i planperioden samt slutföras så att en komplett sträcka Göteborg-Malmö når sin fulla effekt. Vidare behöver även Västkustbanans kapacitet på längre sikt utredas och omnämnas i planen. Potentialerna och viljan att utöka både regional och interregional tågtrafik kommer att ställa krav på ytterligare kapacitetsåtgärder.

## Prioriterade åtgärder i MalmöLundregionen

### *Viktigt att objekt i nuvarande plan flyttas med*

MalmöLundregionen konstaterar att samtliga ej avslutade objekt som är finansierade i gällande NTI-plan (2014- 2025) föreslås flyttas med till ny plan för att genomföras inom planperioden. Inom MalmöLundregionen innebär detta följande objekt (enligt beskrivning i nuvarande plan):

- E22 Trafikplats Ideon, Trafikplats Lund S
- E6.02 Trafikplats Flädie, Lund–Flädie
- E65 Svedala–Böringe
- Järnväg, kapacitetsåtgärder (Södra stambanan, Skånebanan, Österlenbanan)
- Fyrspår Flackarp – Arlov, Lund (Högevall) – Flackarp
- Godsstråket genom Skåne
- Kontinentalbanan
- Malmö–Ystad, mötesstationer på Ystadbanan
- Superbussar

Det är helt nödvändigt att objekten slutförs och vi är därmed nöjda över att de flyttas med. Samtidigt noterar vi att flera av objekten har funnits med länge i plan, men byggstart har skjutits upp vid flera tillfällen (t.ex. fyrspår Flackarp-Arlöv, E65 Svedala-Böringe och trafikplatser på E22). MalmöLundregionen förutsätter nu att objekten slutförs med full kraft.

### *Följande nya objekt behövs i nationell plan 2018-2029:*

#### *Objekt som finns med i Trafikverkets förslag*

- Utbyggnad av höghastighetsjärnväg två nya spår Lund-Hässleholm. Spåren behöver byggas för trafikering i 320 km/h och den detaljerade planeringen behöver påbörjas redan 2021-2023.
- Malmöpendeln/Lommabanan etapp 2
- Kapacitetsstark kollektivtrafik genom storstadsåtgärder i enlighet med Sverigeförhandlingen

#### *Objekt som saknas i Trafikverkets förslag*

- Åtgärder vid bangården vid Malmö C för att möjliggöra utvecklad regional persontågstrafik i samspel med nya höghastighetståg
- Kapacitetsförstärkning genom dubbelspår järnväg Malmö-Svedala samt Trelleborg-Malmö
- Åtgärder på Ystadbanan och Kontinentalbanan som möjliggör trafikering av Öresundståg samt annan trafik
- För att stärka den regionala pendlingen, trafiksäkerheten och säkra tillgängligheten på E6:an genom Skåne, E22:an mellan Lund och Malmö och E65:an mellan Malmö och Ystad, behövs satsningar på kollektivtrafiken samt ombyggnader i de delar där det saknas tillräcklig redundans i systemet. Framkomligheten behöver bli mer robust och förutsägbar i dessa tunga stråk.
- Kapacitetsförstärkning vid järnvägens landförbindelser till Öresundsbron genom spåråtgärder på ömse sidor om Svågertorp station
- Öresundsmetro Malmö-Köpenhamn som avlastar Öresundsbron inklusive landanslutningar, samt utvecklar trafiksystemet i Öresundsregionen
- Investeringar som möjliggör utökad trafikering för skånska stationer längs södra stambanan

#### *Objekt behöver pekas ut som prioriterade brister och utredas*

MalmöLundregionen konstaterar att det bland Trafikverkets utpekade objekt saknas flera av de prioriterade objekt som är nödvändiga för att utveckla en mer kapacitetsstarkt och robust infrastruktursystem i Skåne. På samma sätt saknas de även bland de *prioriterade brister* som pekas ut på s. 161-162 och de objekt som innefattas i *större investeringar vid en ökning av ramen på 10 %*. Denna avsak-



nad riskerar att skapa ett begränsat underlag av utredda objekt inför nästkommande nationella plan. Vi bedömer att samtliga objekt som listas på föregående sida är mogna att antingen fortsätta utreda eller påbörja en utredning av. I flera fall pågår det redan åtgärdsvalsstudier, men om de inte omnämns i nationell plan 2018-2029 finns det en risk att de prioriteras ned, trots uppenbara fördelar med deras färdigställande.

### ***Generella synpunkter***

#### *Framkomlighet på europavägarna och dess omgivande regionala vägnät*

Det är angeläget att i närtid stärka den regionala pendlingen, trafiksäkerheten och tillgängligheten på europavägarna med effektiva åtgärder. Behoven bör mötas med ett särskilt ekonomiskt utrymme som möjliggör åtgärder redan tidigt i planperioden – som ett svar på de brister som åtgärdsvalsstudierna pekar på, t.ex. ITS-lösningar, kollektivtrafikinsatser och ombyggnader i trafikplatser.

#### *En transitregion som behöver prioriteras*

Utöver satsningar på namngivna objekt finns det starka skäl till att sydvästra Skåne genom sin funktion som transitregion prioriteras när nationella potter fördelas – i synnerhet de 36 miljarder som avdelas till trimning/tillgänglighetsåtgärder, säkerhetsåtgärder och miljöåtgärder.

#### *Kommunernas cykelinvesteringar behöver matchas*

MalmöLundregionens kommuner kommer att göra egna omfattande satsningar på cykel. Vi anser att det är viktigt att staten möter upp med utökade investeringar. Exempelvis omnämns inte Snabbcykelstråk Malmö och Lund i Trafikverkets förslag, till skillnad mot Trafikverkets förslag till nationell plan 2014-2025. Det är olyckligt och MalmöLundregionen menar att det är nödvändigt att den nationella nivån på ett tydligt sätt ställer sig bakom en sådan satsning. En viktig åtgärd vore även ny lagstiftning som gör att Trafikverket kan bygga cykelväg även när det inte sker i anslutning till deras anläggning.

#### *Funktion går före hänsyn i måluppfyllnaden*

Trafikverkets förslag har goda effekter för transportpolitikens funktionsmål, men har betydande svagheter vad gäller transportpolitikens hänsynsmål. Trafikverket konstaterar detta själva och menar att nya styrmedel behövs för klimatanpassning. Det är anmärkningsvärt att Trafikverket i sitt förslag till nationell plan, med en ram på 622,5 miljarder, anser att det framför allt är andra aktörer och andra åtgärder som driver klimatanpassningen. MalmöLundregionen vill även påpeka att de satsningar som görs på ökade transporter och förtätningar i kommunikationsstarka lägen medför ökade bullerstörningar och en förhöjd olycksrisk. I synnerhet i en befolkningstät region som vår. Trafikverket bör ta initiativ till och ansvar för att skapa ett mer samlat grepp om transportsektorns klimatpåverkan och hälsoeffekter, så att potentialerna för att ta steg mot ett hållbarare transportsystem tas till vara och inte faller mellan stolar.

#### *Stadsmiljöavtal välkomnas – men behöver utvecklas*

MalmöLundregionen ser positivt på att satsningen på hållbara städer genom stadsmiljöavtal utvidgas till hela planperioden. Samtidigt finns det ett behov av att utveckla konceptet, hela vägen från ansökan till utvärdering, samt utarbeta ett tydligare förhållningssätt till länsplanerna.