



Datum

Yttrande

Adress

August Palms Plats 1

Diarienummer

STK-2025-1428

Till

Landsbygds- och
infrastrukturdepartementet

Remiss Landsbygds- och infrastrukturdepartementet - Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037

LI2025/01587

Sammanfattning

Malmö är en nationell tillväxtmotor med betydelse för hela Skånes utveckling och vartannat nytt arbetstillfälle i regionen skapas i Malmö. Malmö stad menar att Skåne behöver en hög investeringsnivå för att möta tillväxt, klimatomställning samt de möjligheter och effekter som blir följden av Fehmarn Bält-förbindelsen. Skåne är en av landets mest betydelsefulla transportnoder där både nationella och internationella flöden möts. Minskade satsningar riskerar att försvaga kapacitet, konkurrenskraft och robusthet i hela Sverige. Malmö stad lyfter följande frågor och objekt:

- Öresundsbrons överskott ska användas för åtgärder som direkt stärker pendling, tillgänglighet och kapacitet i de delar av Skåne där bron har störst påverkan på resande och arbetsmarknad.
- Ökad kapacitet över Öresund behöver planeras i god tid och Öresundsmetron bör läggas in i planförslaget.
- Det är oklart hur de samhällsekonomiska kalkylerna fångar aspekter som systemnyttor, climateffekter och långsiktig regional utveckling.
- Finansiering och utökad medelstillelningen för Hässleholm-Lund behöver säkras.
- Ur ett systemperspektiv är det problematiskt att omtag ska göras i projektet Maria-Helsingborg.



- 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

Skåne utgör en strategiskt viktig region med hög befolkningstillväxt, omfattande pendling och gränsöverskridande trafikflöden. Malmö är en nationell tillväxtmotor med betydelse för hela Skånes utveckling, vartannat nytt arbetstillfälle i regionen skapas i Malmö. Fokus behöver fortsatt ligga 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

Malmö stad menar att investeringsnivån för Skåne är för låg i planförslaget. Skåne är en av landets mest betydelsefulla transportnoder där både nationella och internationella flöden möts. Skåne behöver en hög investeringsnivå och snabbare framdrift i projekten för att möta tillväxt, klimatomställning och de möjligheter och effekter som blir följden av Fehmarn Bält-förbindelsen. För Skånes del kan Fehmarn Bält-förbindelsen innebära förändrade godsflöden, med risk för ökade lastbilsflöden, om inte kapacitetsförbättringar i järnvägen görs skyndsamt och i större omfattning. Minskade satsningar i Skåne riskerar att försvaga kapacitet, konkurrenskraft och robusthet i hela Sverige.

Modellen för samhällsekonomiska beräkningar

Malmö stad framför att det framstår som oklart i planförslaget hur de samhällsekonomiska kalkylerna fångar effekter som ökad kapacitet, robusthet och punktlighet i systemet. Detta gäller även hur de samhällsekonomiska kalkylerna värderar långsiktiga klimatnyttor, bidragen till regional utveckling samt indirekta effekter på bostadsförsörjning och arbetsmarknadsintegration. I planförslaget anges Hässleholm-Lund som samhällsekonomiskt olönsamt. Objektet är samtidigt strategiskt viktigt för att lösa kapacitetsbrister i södra Sverige, vilket påverkar hela landet. Malmö stad menar att bedömningen av Hässleholm-Lund väcker frågor kring modellernas tillämpbarhet och trovärdighet som styrinstrument.

Planförslaget anger att transportsystemet ska vara jämförbart, 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.



Malmö stad menar att modellen för samhällsekonomiska analyser behöver utvecklas för att kunna stödja uppfyllandet av de transportpolitiska målen och klimatmålen. Det bör tydliggöras hur systemnyttor, överflyttning mellan trafikslag och långsiktigt hållbara resmönster inkluderas, och transparensen i hur nyttor och målkonflikter vägs samman behöver öka.

Malmö stad ser även behov av en mer transparent redovisning av planens samlade klimatpåverkan och dess bidrag till Sveriges klimatmål. Malmö stad ser en brist på transparens kring hur miljönyttor beräknas, vilket försvårar bedömningen av planens hänsyn till miljömålen.

Höjda banavgifter

Malmö stad noterar att Trafikverket bedömer att banavgifterna sannolikt behöver höjas under planperioden. Detta bland annat mot bakgrund av EU-rättens krav på att avgifterna ska spegla de kostnader som järnvägstrafiken medför avseende drift- och underhåll av spåranläggningen. Malmö stad anser att 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 medföra ökade transportkostnader för näringslivet. Detta kan motverka klimatmålen och ambitionen om överflyttning från väg till järnväg.

Överskottet från Öresundsbron

Malmö stad framför att 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, annars riskerar utrymmet för nödvändiga infrastrukturinvesteringar i Skåne att minska.

Malmö stad anser att avgränsningen av vad som definieras som åtgärder i Öresundsregionen bör 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.

Malmö stad framför att region och berörda kommuner bör 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. Malmö stad ställer sig bakom Region Skånes ställningstagande om en förhandlingsperson.

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

Malmö stad menar att det behövs tydligare resonemang och beskrivningar i planen kring möjligheterna med och effekterna av Fehmarn Bält-förbindelsen. Malmö stad



anser att kraftfulla investeringar behöver göras i infrastrukturen i Skåne, samt i nya Öresundsförbindelser för att avlasta Öresundsbron, för att kunna tillvarata de möjligheter som öppnas för snabbare tågresor mellan Sverige och kontinenten. Satsningar behövs även för att möjliggöra en överflyttning av långväga godstransporter från väg till järnväg. 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

Malmö stad menar att 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 Malmö C, Citytunneln, Kontinentalbanan och på den danska sidan Köpenhamns huvudbangård. Detta är viktigt för att kunna utnyttja Fehmarn Bält-förbindelsens potential att göra de internationella järnvägstransporterna mer attraktiva och lönsamma.

Med avgångar var 90:e sekund och en restid på drygt 25 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 samhällets krisberedskap. Persontransporter är avgörande för att upprätthålla samhällskritiska funktioner, från vård och omsorg till livsmedelsförsörjning och energiförsörjning. En Öresundsmetro kan ge en större redundans och minskad driftsårbarhet i kollektivtrafiken mellan Sydsverige och Köpenhamns flygplats.

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

Malmö stad 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. Malmö stad menar därför att Öresundsmetron bör ingå i den nationella planen 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. Malmö stad menar att detta är en relativt låg ambitionsnivå. 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 Malmö stad vill betona vikten av att detta inte ersätter behovet av faktiska reinvesteringar.

Ökad satsning på klimatanpassning

Malmö stad ser positivt på den ökade satsningen på klimatanpassning av vägar och järnvägar. Sannolikt behövs dock större och mer kostsamma investeringar 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, vilket kan kräva olika former av kustskyddsåtgärder.

Malmö stad tolkar planförslaget som att Trafikverket utgått från SMHI:s scenario RCP 4,5 i sitt arbete med att anpassa vägar och järnvägar till ökade klimatrelaterade risker. RCP står för Representative Concentration Pathways och är scenarier över hur växthuseffekten kommer att förstärkas i framtiden. RCP 4,5 är det näst mest optimistiska av de fyra scenarier som SMHI tillhandahåller och utgår från att koldioxidutsläppen kulminerar runt 2040. Scenariot används ofta som referens i klimatanalyser. TRV gör ett undantag för bedömningar av havsnivåhöjning där ett högt utsläppsscenario, RCP 8,5 används. Malmö stads bedömning är att risker för exempelvis extrema skyfall kraftigt underskattas i Trafikverkets beräkningar. Malmö stad rekommenderar därför Trafikverket att komplettera sina analyser med scenariot RCP 8,5 för att säkerställa att dimensioneringen av långlivad kritisk samhällsinfrastruktur både beaktar sannolika och mer extrema framtidsscenarion.

Malmö stad vill understryka vikten av att statliga myndigheter har en gemensam syn på klimatrelaterade risker för att få rättssäkra och likvärdiga beslut och därmed skapa tydlighet för kommuner och enskilda medborgare. Malmö stad har i sitt yttrande över



betänkandet Bättre förutsättningar för klimatanpassning (SOU 2025:51) föreslagit att regeringen ger SMHI, tillsammans med Boverket och MSB, i uppdrag att ta fram nationella riktlinjer för val av klimatscenarier och metodik för riskbedömning.

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

Malmö stad menar att tillräcklig finansiering behöver avsättas för att säkerställa ett skyndsamt genomförande av Lund-Hässleholm samt objekten i Malmö. Trafikverket måste ta ansvar för att säkra finansiering och långsiktiga planeringsförutsättningar för några av landets mest strategiska järnvägssatsningar. Hässleholm-Lund och objekten i Malmö är av stor vikt för både regionen och landet, inte minst med tanke på Fehmarn Bält-förbindelsen. Nuvarande planering innebär ett färdigställande först 15-16 år efter öppnandet av Fehmarn Bält-förbindelsen.

Trafikverket avsätter 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. Det totala beloppet ska dessutom, enligt tidigare regeringsbeslut, även räcka till objekten Malmö bangård, planskild spårkorsning, Malmö C-Östervärn, dubbelspår och fler plattformsspår på Malmö C.

Den föreslagna totala budgeten för projektet i nationell plan möjliggör endast extern dragning av de nya spåren på delen mellan Hässleholm och Stångby. För att kunna nå en lösning som tillgodoser målsättningen om att de nya spåren ska främja godstrafik och arbetspendling i regionen, och som alla aktörer kan ställa sig bakom, behöver de ekonomiska ramarna i planen utökas.

Prioritera Maria-Helsingborg för att uppnå nödvändiga systemeffekter

Malmö stad menar att det är problematiskt ur ett systemperspektiv att omtag ska göras i projektet Maria-Helsingborg. Ett omtag riskerar att försena en avgörande länk för att Väst kustbanans 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

Malmö stad bedömer att 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. Detta innebär att dagens brister bara löses på kort sikt. Malmö stad menar att åtgärden bör kombineras med andra åtgärder i enlighet med fyrstegsprincipen, så som hastighetsoptimering och ITS-lösningar, där



dessa åtgärder görs i en första etapp. Detta behövs för att understödja regionens tillväxt på ett hållbart sätt samt för att långsiktigt öka trafiksäkerhet och tillförlitlighet på väg E6.

Objekt som saknas i planförslaget

Malmö stad menar att 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. Nedan beskrivs ytterligare åtgärder som behövs för att öka kapacitet, robusthet och punktlighet i den nationella infrastrukturen.

1. 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.

2. Stadsmiljöavtal och medfinansiering

Eftersom möjligheten att söka stadsmiljöavtal tagits bort 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.

3. 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). Malmö stad 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.

4. 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.

5. 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. Malmö stad anser därför att åtgärder för att säkerställa tillräckligt djup och framkomlighet i strategiska farleder bör prioriteras i den nationella planen, i enlighet med Trafikverkets bedömning att investeringar i sjöfarten har hög samhällsekonomisk nytta.

Övriga synpunkter

Malmö stad yttrar sig inte över Trafikverkets redovisning av regeringsuppdraget om att utforma ett stöd till investeringar i ombordutrustning för ERTMS (TRV2025/17432).

Ordförande

Katrin Stjernfeldt Jammeh

Sekreterare

Nicklas Löfström