



Handläggare
Christian Dahl

Mottagare
Kommunstyrelsen

christian.dahl@trelleborg.se

Yttrande gällande Trafikverkets Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-2037

Sammanfattning

Trafikverket har tagit fram ett planförslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037. Planen omfattar åtgärder för att underhålla samt utveckla statliga vägar, järnvägar, sjö- och luftfart. Förslaget har överlämnats till regeringen och remitteras till myndigheter, regioner, kommuner och andra aktörer fram till den 30 december 2025.

Kommunen står bakom att MalmöLundregionen beslutat att ställa sig bakom Region Skånes yttrande på planförslaget. Region Skåne framhåller bland annat behovet av dubbelspår mellan Lund–Hässleholm och Maria–Helsingborg, liksom resurser till fyrstegsprincipen på E6, E22 och E65. Region Skåne betonar även vikten av att planförslaget tydligare behandlar hamnarnas roll i Helsingborg, Ystad och Trelleborg.

Kommunen vill även flytta fram två investeringsbehov av stor betydelse för kommunen och regionen:

- **Omledning av E6/Ringväg runt Trelleborg** för att hantera ökade godsflöden till och från hamnen med stor påverkan på närregionen och svensk import/export, samt möjliggöra stadsutveckling.
- **Kapacitetsförstärkning av Trelleborgsbanan**, genom dubbelspår, för att möjliggöra ökad överflyttning av gods till järnväg.

Kommunen framhåller att både ringvägen och Trelleborgsbanan bör prioriteras i nästa revidering av den nationella infrastrukturplanen för att säkra en effektiv, hållbar och konkurrenskraftig transportlösning i södra Sverige.

Mer information och Yttrandet i sin helhet återfinns under rubriken ärendet.

Beslutsunderlag

Kommunledningsförvaltningens tjänsteskrivelse Yttrande gällande
Trafikverkets Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026-
2037, KS 2025/793, 2025-11-12.

Region Skånes Yttrande Nationell plan, 2025-10-15.

Kommunledningsförvaltningen förslag till beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslås besluta att föreslå
kommunstyrelsen besluta

att anta Yttrande gällande Trafikverkets förslag till nationell plan för
transportinfrastrukturen 2026–2037 som sitt eget.

Beslutet skickas till

i.remissvar@regeringskansliet.se

i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

Ange diarienummer LI2025/01587 och remissinstansens namn i ämnesraden
på e-postmeddelandet.

Ärendet

Trafikverket har tagit fram ett planförslag till nationell plan för transportinfrastrukturen för åren 2026-2037. Förslaget har överlämnats till regeringen. Myndigheter, regioner, kommuner, företag med flera ges möjlighet att lämna remissyttranden på förslaget. Planförslaget remissbehandlas fram till 30 december 2025.

Den nationella planen för transportinfrastrukturen innehåller åtgärder för att underhålla statlig infrastruktur och utveckla statliga vägar, järnvägar, samt sjö- och luftfart.

Regeringens infrastrukturproposition anger att planförslaget ska omfatta 1 171 miljarder kronor under planperioden, varav 354 miljarder kronor ska gå till vidmakthållande för väg och 210 miljarder kronor till vidmakthållande för järnväg.

Planförslaget fokuserar på:

- att **vårda befintlig infrastruktur**. Sveriges vägar och järnvägar ska bli mer tillförlitliga; eftersatt underhåll ska tas igen och anläggningarna ska klimatanpassas för framtiden. Under den nuvarande planperioden 2026–2037 ska enbart en del av underhållsskulden för järnvägen åtgärdas, medan hela vägunderhållsskulden förväntas tas igen. Trafikverkets bedömning är att allt eftersatt vägunderhåll kommer att kunna återtas under planperioden medan allt eftersatt underhåll på järnvägssidan ska vara återtaget till år 2050.
- att **klimatmålen ska nås 2045**. Elektrifiering, digitalisering och automatisering ska effektivisera transporter och minska utsläpp
- att investeringar görs där samhällsnyttan blir som störst. Projekt som blir för dyra ska omprövas. ”Lagt kort” gäller ej. Trafikverket redovisar att man för varje namngivet investeringsobjekt gör en **samhällsekonomisk bedömning** (nytta vs kostnad) tillsammans med kvalitativa bedömningar (t.ex. kring tillgänglighet, trafiksäkerhet, miljö). Objekten prioriteras därefter främst utifrån effekt på **framkomlighetsvinster** (minskad restid), trafiksäkerhet och robusthet) och graden av **genomförbarhet** (projekten ska kunna realiseras inom planperioden och vara tekniskt och ekonomiskt redo).

Den södra regionen tar del av ungefär 17 miljarder ur den totala potten för namngivna investeringsobjekt. Se figur 1 för förteckning av namngivna objekt i Skåne.

Remissprocess

Trelleborgs kommun ingår i samarbetsplattformen MLR – MalmöLundregionen. Infrastrukturgruppens/MLR har beslutat sig för att ställa sig bakom Region Skånes förslag till yttrande utan att inkomma med separat eget yttrande.

Region Skånes yttrande sammanfattas på sida 5.

Trelleborg kommuns egna yttrande, som avser kommunens ställningstaganden kring omledning av E6/ringväg och Trelleborgsbanan, beskrivs på sida 5–8.

Etikett	Objektnamn
1	Alvesta, triangelspår
2	Rv 25 Österleden i Växjö (pågående)
3	Slätthult (Älmhult), kapacitet, förbigångsspår på upp- och nedspår
4	Sydostlänken (Älmhult–Olofström–Karlshamn), elektrifiering och ny bana
5	Blekinge kustbana, mötesspår och hastighetshöjning
6	E22 Björketorp (Ronneby Ö)–Nättraby
7	Hässleholm, kapacitet, förbigångsspår på upp- och nedspår
8	Hässleholm–Helsingborg, förlängt mötesspår och höjd hastighet
9	Maria–Helsingborg C - utredning
10	Helsingborg C–Helsingborgs gbg/Ramlösa station, kapacitetsåtgärder (ny)
11	E4 Trafikplats Ättekulla (ny)
12	Hässleholm–Lund, två nya spår
13	Lommabanan Söderåsbanan, bulleråtgärder (ny)
14	Teckomatorp–Kävlinge, mötesspår
15	E22 Trafikplats Ideon (pågående)
16	E22 Trafikplats Lund S (pågående)
17	E6 Trafikplats Alnarp–Trafikplats Lomma, additionskörfält (ny)
18	Malmö godsbangård, utbyggnad av spår 58
19	Malmö bangård, planskild spårkorsning
20	Malmö C, fler plattformsspår
21	Malmö C–Österväm, dubbelspår
22	Superbussar i Skåne, åtgärder i statlig infrastruktur (pågående)
23	E65 Svedala–Böringe
24	Ystadbanan, Skurup–Rydsgård, dubbelspår (ny)

Figur 1. Namngivna objekt i södra regionen under planperioden.

Sammanfattning av Region Skånes yttrande på planförslaget

Sammanfattningsvis uttrycker Region Skåne följande synpunkter:

- Region Skåne ställer sig kritiska till de delar av planförslaget som pekar på en kraftig försening av Lund-Hässleholm och att ett omtag görs för sträckan Maria – Helsingborg.
 - Planförslaget bör argumentera för säkerställandet och färdigställandet av två nya spår mellan Lund – Hässleholm. Målet bör vara byggstart år 2029 och trafikstart år 2039 – i linje med regeringens tidigare direktiv och behovet av stärkt kapacitet i Skånes järnvägssystem
 - tydlighet behövs kring säkerställandet och färdigställandet av dubbelspår Maria – Helsingborg C. Region Skåne ser med oro på Trafikverkets hantering av dubbelspårsutbyggnaden på Väst kustbanan. Att planförslaget föreslår ett omtag baserat på en olönsam kalkyl, utan tydligare motivering eller finansieringsplan, avviker från det systemperspektiv som annars tillämpas, exempelvis på Malmbanan. Region Skåne ser dock positivt på att åtgärder på Ramlösa station, ett tredje spår mellan Ramlösa och Helsingborg samt förslag om uppgradering till 250 km/h på Väst kustbanan finns med i planförslaget.
- Region Skåne stödjer och ser positivt på:
 - Dubbelspår Ystadbana Skurup – Rydsgård
 - Dubbelspår Skånebanan Kristiansstad – Hässleholm
- Region Skåne vill att planförslaget skyndsamt avsätter resurser för åtgärder enligt fyrstegsprincipen på E6, E22 och E65.

I övrigt uttrycker Region Skåne (bland annat):

- oro över de kostnadsökningar och förseningar som beskrivs i planförslaget, vilka resulterar i att nya åtgärder endast finansieras genom att andra tas bort eller görs om.
- Region Skåne önskar att planförslaget beskriver ett ramverk kring en bilateral svensk – dansk utredning om transporter över Öresund.
- behov av konkreta åtgärder avseende hamnarna i Helsingborg, Trelleborg och Ystad, där samverkan krävs för att möta utmaningar kopplade till infrastruktur och stadsutveckling.

Trelleborg kommuns yttrande

Trelleborg ställer sig bakom Region Skånes och MLR – MalmöLundregionens yttrande. Trelleborg kommun önskar dock belysa följande:

Omledning av E6/Ringväg

Trelleborgs hamn är Skandinavians största Ro-Ro-Hamn och Sveriges näst största godshamn med mer än 30% av Sveriges godstransporter. Trelleborgs hamn är Core hamn och ingår i det europeiska transportnätverket TEN-T (Trans-European Transport Network) som utpekats av EU. Hamnen är därtill ett riksintresse och därmed mycket viktig både för Regionen och för hela Sveriges ekonomi och framtida utveckling.

Trelleborg hamn har de senaste åren arbetat intensivt med att flytta hamnen österut. Denna flytt är nu avslutad. Nya färjelägen har tillkommit, med nya möjligheter för rationell godshantering på väg eller järnväg och för hantering av ökade logistikflöden. Bland annat möjliggörs större, längre och mer djupgående båtar i och med de nya färjelägena.

Med hamnens flytt österut frigörs plats för en helt ny stadsdel – Sjöstaden – vid havet. Samtidigt syftar investeringarna i hamnen till att möta framtidens marknad, med större fartyg, intermodal trafik och ökade vägtrafikflöden vilket ställer högre krav på anslutningar och på högre systemredundans.

För att möjliggöra denna utveckling planerar Trelleborgs kommun för en ringväg runt staden och med det en ny anslutning till hamnen. Ambitionen är att Ringvägen ersätter E6:ans funktion som anslutningsväg till hamnen samt att påverkansområdet för riksintresse kommunikation flyttas från befintlig dragning av E6 till ringvägen.

En omledning av E6 genom anläggande av ringvägen kan i en regional och nationell kontext bidra till att:

- förbättra samt hantera hamnens godsflöden, vilka redan idag är höga, men som i framtiden prognosticeras öka märkbart. Trelleborgs hamn är Skandinavians största RoRo-hamn och en del av EU:s TEN-T-nät samt utpekad CORE-hamn. Ringvägen planeras utformas för hög framkomlighet, i linje med de krav och standarder som förväntas för Ten-T-nät och för anslutningar till CORE-hamnar
- skapa redundans och bidra till fungerande transport/godsflöden. Om Öresundsbron, eller den framtida Fehrman bältförbindelsen, skulle stängas av blir betydelsen av Trelleborgs hamn och ringväg än mer betydelsefull.
- att tillmötesgå totalförsvarets krav på militär mobilitet. Sveriges medlemskap i Nato innebär att det ställs krav på ett robust transportsystem. Möjligheten att nyttja järnväg från kontinenten till Sverige kan ske på två sätt. Det ena är via Öresundsbron och det andra är via Trelleborgs hamn. Försvarsmaktens uppfattning är att en ringled runt Trelleborg gynnar militär rörlighet till och från Trelleborgs hamn och kommer att öka förmågan att lösa

Försvarsmaktens främsta uppgift, försvara Sverige mot väpnat angrepp.

- ge samhällsekonomiskt värde. I en samhällsekonomisk analys från 2019, utförd av Ramboll med hjälp av Trafikverkets kalkylverktyg EVA, beräknades ringvägen generera en positiv *nettonuvärdeskvot* på cirka 1. Den samhällsekonomiska analysen är gjord enligt Trafikverkets gängse metodik och visar att den samhällsekonomiska nyttan klart överstiger investeringskostnaden.

Sammantaget finns det mycket goda skäl till att Trafikverket uppmärksammar och lyfter in ringvägen som prioriterat objekt i nästa revidering av den nationella transportplanen. Trelleborgs kommun ser fram emot att fortsätta arbeta tillsammans med Trafikverket i denna fråga inom ramen för samverkansavtal

Kapacitetsförstärkning av Trelleborgsbanan

Trelleborgsbanan är en omkring 25 kilometer lång, enkelspårig bana som sträcker sig mellan Lockarp och Trelleborg. Banan utgör en del av godsstråket genom Skåne och ingår tillsammans med Trelleborgs hamn, i TEN-T-nätverket.

En stor mängd gods ankommer årligen till Trelleborgs hamn som tillika är Östersjöns största järnvägshamn. Det finns stora möjligheter att i än större omfattning lyfta över gods till järnväg för vidare transport inom hela Skandinavien.

För att en överflytt ska vara möjlig i större utsträckning behöver kapaciteten på Trelleborgsbanan öka genom dubbelspår. Redan idag har Trelleborgsbanan ett högt kapacitetsutnyttjande på över 80 procent. Trelleborgs hamn ses som ett riksintresse och förväntas ha ökad efterfrågan på godstransporter via järnväg, vilket kräver ett robust ”godsstråk” genom Skåne. En sådan utnyttjandegrad leder till begränsningar i hur såväl gods- som persontrafik kan utökas, inte minst under persontrafikens högtrafikperioder.

I åtgärdsvalsstudien *Trelleborgsbanan, kapacitetsförstärkning* (2025-01-28) pekas på just behovet av kapacitetsförstärkning av Trelleborgsbanan. Genom tre olika tidsatta ”paket” föreslås åtgärder, i form av enklare sådana som trimningsåtgärder och tabellförändringar, samt större och mer påtagliga åtgärder såsom mötesspår och utveckling till dubbelspår längs delar och, slutligen, hela sträckan.

Som part i Malmölundregionen arbetar kommunen tillsammans med Region Skåne för att genom behovsbilden *Vägval för Skåne* visa på sträckans viktiga roll i Sveriges och Europas järnvägsnät. Remisshandlingen *Vägval för Sverige* pekar ut Trelleborgsbanan som särskilt prioriterat och som ett

objekt som föreslås ingå i kommande revideringar av den nationella infrastrukturplanen.

Sammantaget finns det tydliga skäl att prioritera och värdera Trelleborgsbanan som den viktiga länk i såväl det svenska som det europeiska järnvägsnätet som banan utgör. Trelleborgsbanan och behoven för att öka kapaciteten på banan, lyfts däremot inte överhuvudtaget i planförslaget. Behovet av ökad kapacitet längs Trelleborgsbanan samt spårets viktiga roll i Sveriges och Europas järnvägsnät bör med tydlighet framgå i planförslaget.

Trelleborgs kommun önskar att de tidsatta åtgärdspaketen 1 (partiellt dubbelspår) och 2 (helt dubbelspår) ska ingå, beskrivas och prioriteras i nästa revidering av nationell infrastrukturplan år 2030. Det redan genomförda ÅVS-arbetet kan vara en bra utgångspunkt för att beskriva vilka åtgärder som kan bli aktuella för att "framtidssäkra" en effektiv och konkurrenskraftig gods- och persontågstrafikeringen.