

Kommunförvaltningen**Tjänsteskrivelse**

Dnr: Ks 2024/627.710

Rickard Persson
Översiktplanarkitekt

Förslag till Nationell plan för transportinfrastrukturen 2026- 2037

Bakgrund

Trafikverket har på regeringens uppdrag till kommunen remitterat förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 (NTI-plan). Utöver förslaget till nationell plan remitteras även Trafikverkets redovisning av regeringsuppdraget om att utforma ett stöd till investeringar i ombordutrustning för ERTMS (TRV2025/17432).

Kommunens remissvar lämnas till Regeringskansliet (Landsbygds- och infrastrukturdepartementet senast den 30 december 2025. Efter beredning av förslaget och synpunkterna beslutar regeringen slutligen om innehållet i nationell plan, vilket kan innebära ändringar av Trafikverkets förslag.

Förvaltningen har tagit fram ett förslag till yttrande, bilaga, som kompletterar det gemensamma yttrandet från kommunerna i MalmöLundregionssamarbetet som svar till regeringen. I beredningen av ärendet har förutom undertecknad kommundirektör Marcus Willman, infrastrukturchef Erik Andersson, planeringsingenjör Elisabeth Sundgren och trafikingenjör Tim Greve Pobiega deltagit.

Fördjupad beskrivning av ärendet

Planen beskriver hur den statliga infrastrukturen ska underhållas och utvecklas under de kommande tolv åren. Den beskriver hur pengarna ska fördelas mellan drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar, investeringar i statliga vägar, järnvägar, farleder och slussar, åtgärder för att minska infrastrukturens miljöpåverkan samt medel till forskning och innovation.

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. Figuren nedan sammanfattar hur dessa ramar fördelas i planförslaget. Till detta kommer ytterligare finansiering i form av bland annat infrastrukturavgifter. Det poängteras särskilt att förslaget ger stort utrymme för återtagande av underhållsskulden, dvs. eftersatt underhåll främst på vägnätet, men även på järnvägsnätet.

Planförslaget innehåller ett stort antal åtgärder för att utveckla och förbättra transport-systemet genom att öka kapacitet, förkorta restider, förbättra trafiksäkerheten och minska miljöpåverkan. Utformningen och valet av dessa åtgärder är en lång process där planförslaget utgör det sista steget. De nya investeringar som tagits med i planförslaget har tagits fram och motiveras av Trafikverket som att det är de som Trafikverket bedömt skapar mest samhällsnytta per krona.

Att en investering tas med i nationell plan är dock inte ett definitivt beslut att genomföra åtgärden; först ska utformning, effekter och kostnader utredas vidare. Utöver de namngivna investeringarna som behöver ha en investeringskostnad om åtminstone 150 miljoner kr, så genomförs också ett stort antal mindre åtgärder, så kallade trimnings- och miljöåtgärder.

Planen revideras normalt vart fjärde år och omfattar:

- drift och underhåll på väg och järnväg samt riktade miljöåtgärder i hela det statliga vägnätet
- investeringar och trimningsåtgärder på statliga järnvägar och nationella stamvägar
- statsbidrag till enskild väghållning och drift av icke-statliga flygplatser
- investeringar i sjöfart (farleder och slussar) och
- statlig medfinansiering till länsplanerna.

Det upprättas också länsplaner (RTI-planer) som omfattar investeringar i det regionala vägnätet samt medfinansiering till regionala kollektivtrafikanläggningar med mera. Noterbart är att drift och underhåll av det regionala vägnätet finansieras i den nationella planen medan investeringar i det regionala nätet finansieras av länsplanen (RTI-planen).

Det är Region Skåne som upprättar och beslutar om RTI-plan för Skåne, där bland annat Trafikverket bistår med underlag samt genomför planerna. Vellinge kommun har nyligen besvarat remiss från Region Skåne om aktuell RTI-plan och detta ärende bör läsas parallellt med underlagen i det ärendet.

Av nedanstående figur framgår närmre vad de olika planerna omfattar:

Verksamhet	Nationell plan	Länsplaner
Drift och underhåll	• Det statliga vägnätet, dvs både nationella stamvägar och regionala vägar • Det statliga järnvägsnätet • Statsbidrag till enskild väghållning	
Övriga effektiviseringar av transportsystemet	• Finansieras i sin helhet i nationell plan	• Möjlighet att finansiera åtgärder som normalt finansieras i nationell plan
Åtgärdsområde trimning	• Det statliga järnvägsnätet • Nationella stamvägar • Utpekade nationellt kollektivtrafikanläggningar för personer med funktionsnedsättning	• Möjlighet att finansiera åtgärder som normalt finansieras i nationell plan • Detta gäller ej samfinansiering av trafiksäkerhetsåtgärder på det regionala vägnätet och inte heller cykelåtgärder på och längs det regionala vägnätet
Åtgärdsområde miljö	• Det statliga järnvägsnätet • Det statliga vägnätet	• Möjlighet att finansiera åtgärder som normalt finansieras i nationell plan
Namngivna investeringar	• Det statliga järnvägsnätet • Nationella stamvägar • Strategiska slussar och farleder	• Regionala statliga vägar • Möjlighet att finansiera åtgärder som normalt finansieras i nationell plan
Statlig medfinansiering	• Statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. • Statlig medfinansiering till drift av flygplatser	• Statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. • Möjlighet att finansiera åtgärder som normalt finansieras i nationell plan • Statlig medfinansiering till drift av utpekade flygplatser

Relationen mellan den nationella planen, NTI-planen och länsplanen, RTI-planen

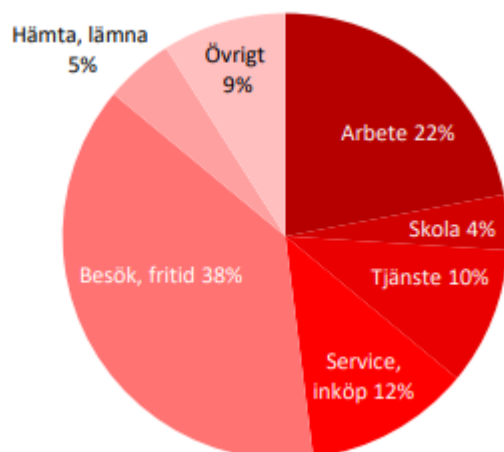
Förväntad utveckling av transporter

Till remissen bifogar Trafikverket en underlagsrapport som redogör för den förväntade utvecklingen av både persontransporter och godstransporter fram till år 2045.

Vägutvecklingarna beräknas i prognosen mest öka längs E6. Betydande ökning för järnvägstransporter beräknas även längs Södra stambanan och över Öresundsförbindelsen med dess koppling till Fehmarn Belt-förbindelsen. Även sjöfart ökar till hamnarna i södra Sverige.

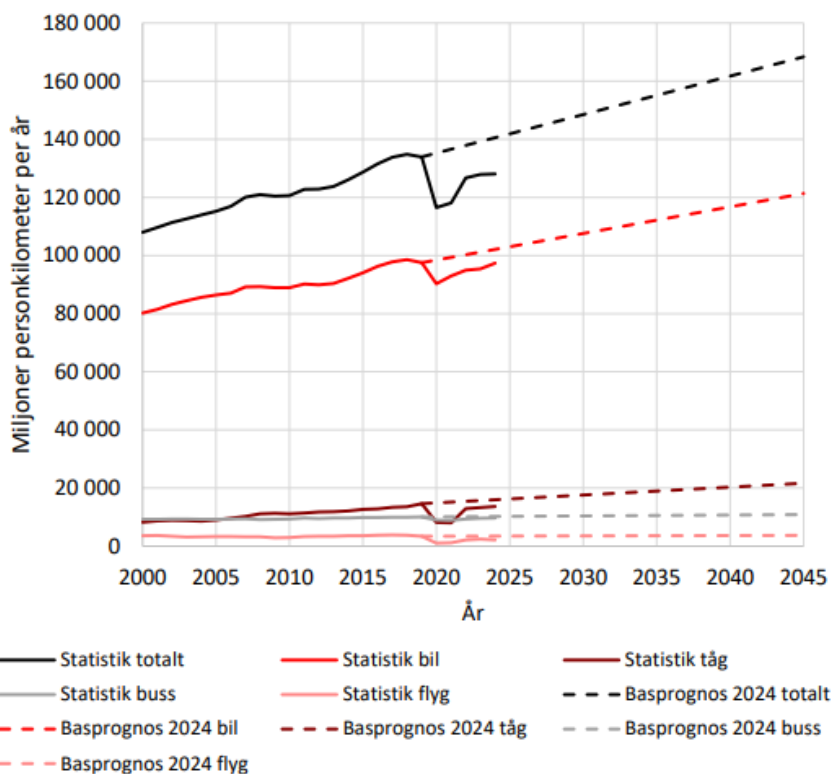
Persontransporter

Under de senaste ca 20 åren har persontransporterna ökat med ca 1,1 % per år varav den största delen av resorna handlar om besök och fritid, följt av arbetsresor.



Ärendefördelning för inrikes personkilometer efter Trafikverkets bearbetning av nationella resvaneundersökningar mellan 2005 och 2019.

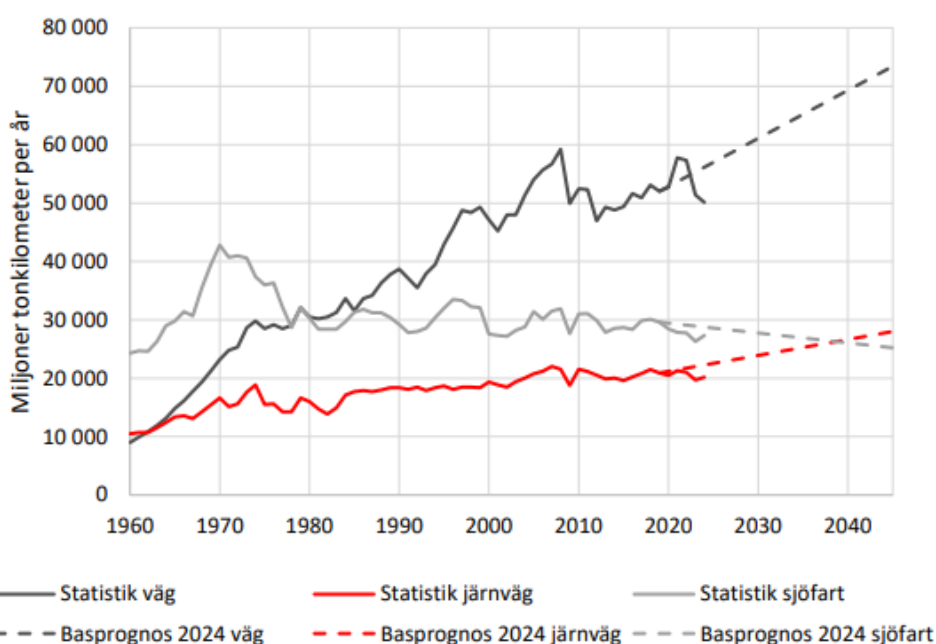
Sammantaget beräknas persontransporterna öka i ungefär samma takt som tidigare, dvs. med ca 1,1 % per år.



Persontransporter, utfall och prognos

Godstransporter

Under de senaste ca 20 åren har godstransporterna ökat med ca 0,2-0,3 % per år i genomsnitt, men transportarbetet är mycket konjunkturkänsligt. Under 2023 minskade godstransportarbetet med 8 % i riket jämfört med år 2022, till stor del till följd av minskade transporter av jord, sten och sand vilket i sin tur beror på det kraftigt minskade byggandet.



Godstransporter, utfall och prognos

Trafikverkets prognos är att godstransporterna kommer att öka mer än de senaste 20 åren, mer i paritet med de senaste 30-40 åren. Detta är en lägre tillväxttakt än vad som prognosticerats tidigare och som delvis beror på att transporter av råolja och oljeprodukter förväntas mer eller mindre upphöra till år 2045.

Objekt i Vellinge kommun

MalmöLundregionen har tagit fram ett yttrande och de regionala överväganden som ligger till grund för det ska inte upprepas här utan återstående del av tjänsteskrivelsen beskriver kommunens syn på särskilda objekt i Vellinge kommun.

Väg E6 mellan Trelleborg och Malmö

E6 genom Skåne är en av landets mest trafikerade motorvägar och en viktig pulsåder nationellt och internationellt. Den är viktig för pendlarna, men också för näringslivet med tung trafik från Öresundsbron och omfattande godstrafik från Trelleborgs hamn.

E6 genom Skåne har de senare åren blivit alltmer störningskänslig, större allvarigare olyckor och mindre incidenter skapar snabbt köbildning och därmed blir restiden mycket oförutsägbar under vissa timmar på dygnet.

E6 söder om Malmö, sträckan Malmö-Falsterbonäset, är ett av Skånes starkaste pendlingsstråk. Det är hårt belastat vilket gör det svårt att ta sig fram under rusningstider. För busstrafiken är framkomlighetsproblemen särskilt besvärande.

Trafikverket genomförde under 2017-2018 en åtgärdsvalsstudie som bland annat innehöll en satsning på ett extra körfält mellan Vellinge Norra och trafikplats Petersborg som sedermera omvandlades till ett extra körfält mellan trafikplats Västra Klagstorp och Petersborg.

I mars 2019 infördes omkörningsförbud i rusningstrafik för tunga lastbilar mellan Vellinge och Helsingborg. Samtidigt ändrade Trafikverket villkoren för tunga mobilkranar (motorredskap klass I) så att dispens inte ges under rusningstrafik. Våren 2024 utökades omkörningsförbudet med en timme under eftermiddagen/kvällen.

Dessutom byggs avfartsrampen om vid trafikplats Vellinge södra till en parallellavfart för att öka trafiksäkerheten och framkomligheten för södergående trafik på E6 och trafik mot väg 100.

Den dubbla belastningen av förväntat ökande godstransporter från Trelleborgs hamn och förväntad ökad arbetspendling till Malmö gör att belastningen förväntas öka i stråket i framtiden.

Om inte E6:an ska behöva byggas ut med fler körfält behöver det finnas fler alternativ för både gods- och persontransporter. För arbetspendling mellan Malmö och Falsterbonäset kommer en utbyggd kapacitetsstark kollektivtrafik att krävas. För arbetspendling mellan Trelleborg och Malmö behöver järnvägen Trelleborgsbanan utnyttjas bättre. Även för godstrafik från och till Trelleborgs hamn är Trelleborgsbanan central.

Större ansvar för bullersäkring utmed statliga vägar

Trafikverket borde ges ett större uppdrag att bullersäkra utmed de statliga vägarna. E6 genom Vellinge kommun medför stor påverkan på befintliga bostäder och flertalet bostäder i intilliggande tätorter är bullerstörda. Vellinge kommun efterfrågar ett system och medel som ger Trafikverket möjlighet att arbeta mer proaktivt med bullersäkring i syfte att göra större åtgärder utan att det krävs väsentlig vägombyggnad eller föreläggande enligt miljöbalken för miljö/hälsa.

Kapacitetsstark kollektivtrafik till Falsterbonäset

Av Region Skånes nyligen remitterade *Trafikförsörjningsprogram 2025-2035* framgår på s 64 att Superbusskonceptet på sikt inte är tillräckligt för att säkra kapacitet för kollektivtrafiken i pendlingsstråket Malmö-Falsterbonäset utan satsningar på en kapacitetsstarkare lösning krävs. Här förordar förvaltningen en satsning på spårburen trafik, förslagsvis lightrail eller spårvagn.

Dubbelspår på Trelleborgsbanan

NTI-planen innehåller en satsning på underhållsåtgärder och spårbyte på Trelleborgsbanan, men även här krävs på sikt dubbelspår, en åtgärd som rekommenderades i den nyligen framtagna åtgärdsvalsstudien för Trelleborgsbanan.

Den bild som förmedlas av Region Skåne i sin *Strategi för den hållbara gods- och logistikregionen Skåne 2050*, s 48, om att godstransporter ska öka på järnväg i relation till väg blir utan sådana satsningar inte uttryck för något annat än ett orealistiskt önsketänkande och faktiskt istället missledande om man jämför med Trafikverkets prognoser.

Fler plattformsspår Malmö C längre tåg - Malmö C – Östervärn dubbelspår
Åtgärderna kommer att bidra till bättre kapacitet på Trelleborgsbanan.

Stöd till investeringar i ombordutrustning för ERTMS

Investeringarna innebär ett moderniserat och till Europa anpassat signalsystem för järnväg. Förvaltningen har inga synpunkter på detta.

Sammanfattning

Trafikverket har på regeringens uppdrag till kommunen remitterat förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037 (NTI-plan). Utöver förslaget till nationell plan remitteras även Trafikverkets redovisning av regeringsuppdraget om att utforma ett stöd till investeringar i ombordutrustning för järnväg.

Planen beskriver hur den statliga infrastrukturen ska underhållas och utvecklas under de kommande tolv åren. Den beskriver hur pengarna ska fördelas mellan drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar, investeringar i statliga vägar, järnvägar, farleder och slussar, åtgärder för att minska infrastrukturens miljöpåverkan samt medel till forskning och innovation.

MalmöLundregionen har tagit fram ett yttrande med regionala överväganden.

Förvaltningen har tagit fram ett förslag till yttrande från Vellinge kommun. I korthet betonar yttrandet att utan satsningar på kapacitetsstark kollektivtrafik i stråket Malmö-Falsterbonäset och på Trelleborgsbanan behöver E6:an byggas ut för att hantera framtida ökningar av person- och godstransporter.

Bilagor

Remiss över Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2037
Förslag till yttrande från Vellinge kommun.
Gemensamt yttrande från MalmöLundregionen.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår Kommunstyrelsen besluta att

1. avstå från att yttra sig angående att utforma ett stöd till investeringar i ombord-utrustning för ERTMS
2. godkänna det gemensamma yttrandet från MalmöLundregionen.
3. godkänna yttrandet som Vellinge kommuns svar på remiss över förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2026–2027 och översända det till Regeringskansliet.

Beslutet skickas till

Regeringskansliet, Landsbygds- och infrastrukturdepartementet
Tekniska nämnden
Miljö- och byggnadsnämnden
Plan och Exploatering.

Rickard Persson
Samhällsbyggnadsavdelningen