

Kommunstyrelsen

---

§ 24

KS.2021.0542

**Yttrande över remiss avseende förslag från Trafikverket till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033****Ärendebeskrivning**

På uppdrag av regeringen remitteras Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033. Remissyttranden ska ha kommit in till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) senast den 28 februari 2022.

**Beslutsunderlag**

- Förslag till beslut; Yttrande över Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033
- Eslövs kommuns svar på Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033
- Rapport; Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033
- Missiv; Förslag till nationell för transportinfrastrukturen 2022-2033
- Nya stambanor - Underlagsrapport till Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022 – 2033

**Beredning**

Eslövs kommuns yttrande har arbetats fram av tjänstepersoner på Kommunledningskontoret.

**Yrkanden**

Catharina Malmborg (M), Fredrik Ottesen (SD), Sven-Olov Wallin (L), Janet Andersson (S), Madeleine Atlas (C) och Lars Holmström (V) yrkar bifall till förvaltningens förslag till beslut.

**Beslut**

- Kommunstyrelsen antar *Eslövs kommuns svar på Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033* som sitt och översänder det till regeringskansliet.

**Beslutet skickas till**

[i.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.remissvar@regeringskansliet.se)

[i.transport.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:i.transport.remissvar@regeringskansliet.se)

Justerares signatur	Utdragsbestyrkande
---------------------	--------------------

2022-02-08  
Magnus Månsson  
+4641362472  
magnus.mansson@eslov.se

## **Eslövs kommuns svar på Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033**

Eslövs kommun har inga synpunkter på Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033 förutom när det gäller nya stambanor mellan Hässleholm-Lund.

I Trafikverkets förslag kan man läsa att:

Utbyggnaden av nya stambanor startar från storstadsområdena och de tre objekten där planläggning pågår, Järna–Linköping (Ostlänken), Göteborg–Borås och Hässleholm–Lund, färdigställs först. Ostlänkens utbyggnad sker etappvis och börjar i norr med start i Järna och fortsättning söderut. Byggstart för utbyggnaden av Göteborg–Borås respektive Hässleholm–Lund är planerad till 2025–2027 respektive 2027–2029. För fortsatt utbyggnad ska en prioritering göras utifrån en systemövergripande utbyggnadsanalys, men inriktningen är att de nya stambanorna i sin helhet ska stå klara kring 2045. För planläggning av centrala systemdelar mellan Linköping och Borås respektive Hässleholm avsätts 5 miljarder kronor under planperioden.

Den bedömda kostnaden för nya stambanor enligt nuvarande systemutformning är 325 +/- 55 miljarder kronor. Trafikverket har fördjupat arbetet kring möjligheter att reducera investeringskostnaderna och bedömer att det finns betydande potential när det gäller förenklade tätortspassager och stationsutformningar, anpassade fordon, anpassade tekniska standarder, landbroar, masshantering och industrialisering. Trafikverkets mål är att investeringskostnaderna för hela systemet ska reduceras med 65 miljarder kronor jämfört med den bedömda kostnaden för nuvarande systemutformning.

I underlagsrapporten *Nya stambanor* utvecklas besparingsåtgärderna och Trafikverket räknar med att spara 25% av kostnaderna för sträckan Hässleholm-Lund bland annat genom att använda ballasterat spår och därmed sänka hastigheten till 250 km/h. Man vill dock geometriskt fortsätta bygga för 320 km/h för att i framtiden möjliggöra högre hastigheter.

Eslövs kommun har under hela processen hävdat att det inte finns plats för en ny infrastrukturbarriär genom kommunen, utan att ny infrastruktur måste antingen byggas så att en barriär inte skapas eller samförläggas med existerande barriärer. Allteftersom lokaliseringsutredningen har fortskridit har det blivit tydligt att Trafikverket inte kommer bygga en ny anläggning så att den inte skapar en barriär, och Trafikverket har konsekvent vägrat att utreda en samförläggning med stambanan med argumentet att hastigheten 320 km/h är absolut och inte kan förändras. Vilket den nu gör.

I Trafikverkets Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029 lade Trafikverket fram ungefär samma förslag: barlastförlagda spår och därmed sänkt hastighet.

Eslövs kommun svarade den gången att:

En sänkning av hastigheten och en utdragen utbyggnadstakt innebär att både den regionala och den nationella nyttan försvinner i en sådan grad att Eslövs kommun inte kan ställa sig bakom en utbyggnad längs en ny spårdragning. Eslövs kommun kan inte ställa sig bakom en utbyggnad om inte Eslöv blir en stationsort i detta system, och detta innebär att Eslövs kommun ser att det i stället är stambanan som ska byggas ut med två nya spår.

Eslövs kommun har nuläget ingen ambition på att bli en stationsort men kommunen och tätorten växer fort och mycket; så mycket att tätorten idag har gått förbi Hässleholm i invånarantal. Därför är det rimligt att kommunen arbetar för att i framtiden kunna vara en del i ett storregionalt tågsystem eftersom hastighetskravet på 320 km/h i realiteten är borta. Därför kvarstår i stort kommunens ställningstagande från 2017. Detta ställningstagande har förstärkts genom det svar som Eslövs kommun lämnat i Trafikverkets tredje samråd inom lokaliseringsutredningen för en ny stambana Hässleholm-Lund, där Eslövs kommun säger nej till Trafikverkets korridorförslag och menar att en sträckning längs befintlig stambana måste utredas av Trafikverket inom arbetet för lokaliseringsutredningen.

Om Trafikverket vidhåller med att gå vidare med de korridorsförslag som idag finns har Eslövs kommun stora farhågor att besparingarna kommer att påverka kommunen genom att antalet passager för befintlig infrastruktur blir färre. Det jordbruk som finns i kommunen är helt beroende på att kunna använda det finmaskiga vägnät som finns på landsbygden för att kunna ta sig till och från sina marker. En försämring av detta vägnät genom färre passager innebär högre kostnader för jordbruket genom högre bränslekostnader men det skulle också kosta i tid och det finns idag moment inom jordbruket som är så hårt reglerade gällande tid att jordbruksrörelser skulle behöva lägga ner.

Som en kostnadsreducerande åtgärd vill Trafikverket ge ”särskilt uppdrag till länsstyrelser och andra myndigheter gällande samverkan kring stabila planeringsförutsättningar och effektiva processer för nya stambanor.” Det är inte troligt att Trafikverket och Eslövs kommun lägger samma betydelse i meningen men vi efterlyser båda samma sak. För Eslövs kommuns del måste det bli tydligare hur samverkan kring infrastrukturprojekt kan genomföras så att även kommunens viktning av jordbruksmark och rekreationsområden beaktas i processen. Inom nuvarande processer är det Trafikverkets definitioner och viktningar som styr och därmed uppstår målkonflikter som försvårar eller omöjliggör arbetet vidare. Här måste Trafikverket lägga större vikt vid kommunernas synpunkter än vad de gör idag om man vill nå ”stabila planeringsförutsättningar och effektiva processer” vid framtida infrastruktursatsningar.