



Handläggare
Projektledare Richard Heingard
Kommunledningsförvaltningen
0451-26 80 55
richard.heingard@hasselholm.se

Regeringskansliet

103 33 STOCKHOLM

Hässelholms kommuns svar på remiss avseende Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Inledning

Detta yttrande utgör Hässelholms kommuns remissvar gällande Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033, diarienummer I2021/02884.

Trafikverket har på uppdrag av regeringen tagit fram ett förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033. Trafikverket har nu överlämnat förslaget till berörda remissinstanser.

Utgångspunkterna för Trafikverkets prioriteringar är de transportpolitiska målen, regeringens proposition Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige (prop. 2020/21:151) och riksdagens beslut med anledning av densamma (bet. 2020/21:TU16, rskr. 2020/21:409) samt regeringens direktiv. Planförslaget bygger också på Trafikverkets kunskap om samhällsutvecklingen och behov i transportsystemet.

Trafikverket har utarbetat planförslaget utifrån ett trafikslagsövergripande synsätt, och fyrstegsprincipen har tillämpats för att säkerställa en god resurshushållning och för att åtgärderna ska bidra till en hållbar samhällsutveckling. Den av Trafikverket föreslagna fördelningen på åtgärder inom ramen för tilldelade medel dels för utveckling, dels för vidmakthållande av vägar respektive järnvägar, är utformad så att den i så stor utsträckning som möjligt ska bidra till att uppnå syftet såväl avseende de transportpolitiska målen som de mål och ambitioner som regeringen i övrigt tagit upp, däribland tillgänglighet, klimatmålen, vidgade arbetsmarknadsregioner, regional utveckling, sammanhållningen i landet och Sveriges konkurrenskraft.

Kommunledningsförvaltningen

Hässleholms kommuns övergripande synpunkter och kommentarer

Processen för framtagandet av planförslaget

Trafikverket säger sig ha strävat efter att skapa öppenhet om förutsättningarna för planen och dess utveckling och innehåll. Samtidigt har planförslaget tagits fram i dialog med berörda aktörer genom hearingar, dialoger och samråd. De löpande kontakterna med omvärldens aktörer har främst skett via Trafikverkets regioner och i olika samverkansgrupper. Hässleholms kommun instämmer till del i den beskrivning som Trafikverket ger avseende framtagandeprocessen för planförslaget. Däremot finns det brister i den förväntade lyhördheten – brister som visar sig ha resulterat i ett planförslag som lämnar en del övrigt att önska avseende de skånska transportinfrastruktursatsningar under planperioden fram till 2033.

En transportinfrastrukturplan för hela Sverige

I transportsystemet behöver gång- och cykelvägar, vägar, järnvägar, hamnar och flygplatser samspela och komplettera varandra för att möta samhällets behov. Det trafikslagsövergripande perspektivet är grundläggande i planeringen av hur vi ska använda vår infrastruktur smartare och effektivare.

Den nationella planen för transportinfrastruktur beskriver hur den statliga infrastrukturen ska underhållas och utvecklas under den fastställda perioden 2022-2033. Den föreslagna planen omfattar ett antal områden:

- Drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar
- investeringar i statliga vägar, järnvägar, farleder och slussar
- åtgärder för att minska infrastrukturens miljöpåverkan
- stöd till kommuner för att främja hållbara stadsmiljöer (stadsmiljöavtal)
- samt medel till forskning och innovation.

För att lyckas med ovanstående krävs stora ekonomiska satsningar på flera platser i Sverige. Hässleholms kommun har förståelse för den komplexitet och de icke-triviala prioriteringar som måste genomföras när allt underhåll ska samlas tillsammans med nödvändiga nyinvesteringar av varierande storhet och omfattning. Den statliga planeringsramen för åtgärder i transportinfrastrukturen uppgår till 799 miljarder kronor för perioden 2022-2033, angivet i 2021 års prisnivå.

Förslaget innehåller många viktiga åtgärder och insatser som är nödvändiga för att upprätthålla tillgängligheten i transportinfrastrukturen och med det skapa förutsättningar för en positiv utveckling av transportsystemet. De utökade ramarna jämfört med föregående planperiod innebär att planförslaget innehåller ökade satsningar på drift och underhåll av järnvägarna, vilket är angeläget för att kunna uppnå en hög grad av tillförlitlighet i järnvägssystemet.

Kommunledningsförvaltningen

Hässleholms kommun anser sig inte kunna ha synpunkter vad gäller fördelningen mellan å ena sidan vidmakthållande och underhåll av vägar och järnvägar, å andra sidan nyinvestering och utveckling av transportsystemet. Däremot ställer sig Hässleholms kommun tveksam till fördelningen av medel över hela Sverige. Av den del av den totala planeringsramen som berör investering och utveckling, 437 miljarder, så hamnar endast knappt 28 miljarder i Skåne, varav av huvuddelen är vigd åt de nyinvesteringar som krävs i projektet Nya stambanor på sträckan Hässleholm-Lund. Den fördelningen är inte acceptabel enligt Hässleholms kommun, särskilt eftersom Skåne är en av de snabbast växande regionerna i Sverige – en region med flera transportinfrastrukturella flaskhalsar som påverkar såväl den nationella som den regionala transport- och trafiksituationen negativt, nu och inom en nära framtid.

Effektivare planerings- och utbyggnadsprocess minskar kostnadsökningar

Hässleholms kommun har över tiden noterat en oroande utveckling med kostnadsökningar och förseningar av mindre utbyggnadsobjekt där kommunen är med och finansierar. På motsvarande sätt skenar kostnaderna för genomförande av större objekt som flyttas med från en nationell transportinfrastrukturplan till en annan.

Regeringens direktiv anger att den gällande planen ska fullföljas. Detta är en förutsättning som i stor utsträckning styr innehållet i den nu föreslagna transportinfrastrukturplanen. Utrymmet inom utvecklingsanslaget är i hög grad redan in-tecknat av den gällande planen, eftersom många av investeringarna har genomförandetider som sträcker sig bortom planperioden 2018-2029. Om man lägger ihop den gällande planens kostnader för den resterande planperioden 2022-2029 med kostnaderna för de objekt vars genomförandetid fortsätter in i nästa planperiod 2030-2033, samt medel till ej namngivna poster på samma nivå som i gällande plan, så summerar det till 353 miljarder kronor, angivet i 2021 års prisnivå.

Till detta kommer dock ytterligare kostnadsanspråk. Kostnaderna för investeringarna i gällande plan har ökat sedan planens fastställelse. Utgår man från en preliminär tidsplanering av objekten i gällande plan motsvarar kostnadsökningarna omkring 80 miljarder kronor under planperioden.

Hässleholms kommun menar att fördyringarna är alltför omfattande och kostnadsökningarna begränsar, tränger undan och senarelägger viktiga och samhällsekonomiskt lönsamma transportinfrastruktursatsningar med stora nyttor – såväl lokala och regionala som nationella nyttor.

Kommunledningsförvaltningen

Postadress: Stadshuset, 281 80 Hässleholm **Telefon:** 0451-267 000

E-post: kommunen@hassleholm.se **Bankgiro:** 8663494 **Org. nr:** 212000-0985 **Webb:** www.hassleholm.se

Faktureringsadress: Hässleholms kommun, FakturorHLM, Box 140, 281 22 Hässleholm

Synpunkter och kommentarer avseende specifika objekt

Nationell järnvägsinfrastruktur

Av de 437 miljarder som föreslås användas till utveckling av transportsystemet – vägar och järnvägar – så anger regeringen i sitt direktiv till Trafikverket att 107 miljarder bör avsättas till utvecklingen av det nya järnvägssystemet med nya stambanor för höghastighetståg.

En snabbare utrednings-, planerings- och genomförandetakt behövs för att undvika prognostiserade flaskhalseffekter i en nära framtid med ökande persontågtrafik samt med en ständigt ökande godstågtrafik från kontinenten genom södra Sverige. Projekten inom ramen för programmet Nya stambanor bör innehålla en flexibilitet som gör att kommuners och regioners förväntningar och farhågor inte stoppar processen och skjuter fram byggstarten nämnvärt. Det kan röra sig om mindre justeringar avseende hastighet, krav på egenskaper, sträckningsalternativ och stationslösningar – allt för att bättre hitta lösningar som alla parter kan känna sig nöjda med.

Regional järnvägsinfrastruktur

Det finns ett stort behov av att förstärka kapaciteten och förbättra tillgängligheten på några av Skånes största stationer och bytespunkter för kollektivtrafik. Hässleholm C är inget undantag, tvärtom. Knutpunkten Hässleholm C har järnvägar i fem riktningar. En positiv utveckling av persontågtrafiken till och från Hässleholm C är även positiv för ett stort omland i södra Sverige – inklusive Halland, Blekinge och södra Småland. Kapacitets- och robustethöjande åtgärder i Hässleholms kommuns omland är nödvändiga för att bygga bort flaskhalseffekter för den nationella godstrafiken, inte minst inför det att Fehmarnförbindelsen står klar strax före det kommande decennieskiftet.

Samtidigt som flaskhalseffekter för den nationella trafiken byggs bort så ges den regionala trafiken goda chanser att ta plats och öka i omfattning. Redan idag är den regionala persontågtrafiken dominerande i de fem riktningarna som utgår ifrån Hässleholm C. Samtliga fem anslutningar är i behov av upprustning och nyinvestering, inte minst vad gäller Södra stambanan och Skånebanan mot Kristianstad. Men detta gäller även Skånebanan mot Helsingborg och sträckningen mot Halmstad via Markaryd. Hässleholms kommun menar också att de åtgärder som planeras och genomförs i närtid bör vara i riktning mot en långsiktig målbild i stället för mot mer kortsiktiga ”lappa-och-laga-mål”.

Skånebanan Hässleholm-Kristianstad

Sträckan Hässleholm-Kristianstad har ett av Sveriges mest belastade enkelspår för gods- och persontågtrafik. Det är därför strategiskt viktigt att det så snart som möjligt sker en utbyggnad till dubbelspår på Skånebanan mellan Hässleholm och Kristianstad. Kommunerna Hässleholm och Kristianstad viktat behovet av

Kommunledningsförvaltningen

utbyggnad högt. Samtidigt som utbyggnaden till dubbelspår är viktig för Hässleholms kommun och Kristianstads kommun så är den nödvändig för den nationella och regionala tågtrafiken i ett större omland.

Det görs idag 9 500 resor per vardag på sträckan Hässleholm-Kristianstad. Prognosen för 2035 är 26 000 resor på samma sträcka (i enlighet med Region Skånes persontågstrategi; Strategi för utveckling av den regionala tågtrafiken i Skåne 2020-2040). Den planerade investering för planperioden 2022-2033 som innefattar en förlängning av mötesspår på sträckan Attarp-Hässleholm, med planerat genomförande 2023-2024, är inte tillräcklig. I Trafikverkets föregående planförslag, för perioden 2018-2029, så finns det föreslaget ett partiellt dubbelspår på sträckan Hässleholm-Kristianstad. Detta objekt är bortprioriterat i den föreslagna transportinfrastrukturplanen för 2022-2033.

Hässleholms kommun ställer sig frågande till ovanstående, inte minst med anledning av nedanstående:

- Sträckan Hässleholm-Kristianstad trafikeras av 108 tåg per vardag
- bandelen är en av Sveriges hårdast belastade enkelspår
- trafikeringen är mer omfattande än vad som egentligen får plats på en enkelspårig järnväg
- sträckan klassificeras som ”röd” enligt Trafikverket, med andra ord; den har stora kapacitetsbegränsningar
- mötesspår ökar kapaciteten men ger samtidigt långsammare, mindre attraktiva och mindre konkurrenskraftiga resor
- en förlängning av mötesspåret i Attarp ökar kapaciteten men är otillräckligt för helheten
- ett fullt utbyggt dubbelspår Hässleholm-Kristianstad bör vara den långsiktiga målstandarden för sträckan
- det finns ingen möjlighet till utökad trafik med Trafikverkets förslag.

Väg 117, Hässleholm-Markaryd

En ombyggnad av väg 117 Hässleholm-Markaryd behöver åter lyftas högt i prioriteringsordning då vägen har stor betydelse för den regionala utvecklingen och dessutom har ständigt ökande betydelse för långväga godstransporter, inte minst vad gäller godstrafiken från Ystad och norrut förbi Hässleholms kommun och upp mot Markaryd med anslutning till E4.

Väg 117 är av särskild betydelse för regional och interregional trafik eftersom vägen utgör en uppenbar länk mellan E4 och de östra delarna av Skåne. Region Skåne har pekat ut vägen som central för regional utveckling och att den har betydelse för långväga transporter. Vägen sträcker sig från Markaryd till Hässleholm och går rakt genom tätorterna Vittsjö och Bjärnum, vilket skapar barriärverkan, minskad trafiksäkerhet, buller och risk för påverkan på lokala vattenskyddsområden.

Väg 117 är olycksdrabbad. Trafikverkets säkerhetsklassificering av landets vägar

Kommunledningsförvaltningen

visar att väg 117 är klassad som mindre god och vissa delar av sträckan som låg. Hässleholms kommunen vill därför verka för att utreda möjligheten att få till stånd ökad trafiksäkerhet och minskad bullerpåverkan genom olika åtgärder. Likaså behöver åtgärder vidtas för att säkra intilliggande vattenskyddsområden.

Väg 23, Sandåkra-Stoby

För att öka framkomligheten och trafiksäkerheten är det angeläget att det åstadkoms en helhetslösning för sträckan Hörby-Höör-Hässleholm, väg 13/23, hela vägen upp och förbi Hässleholm och vidare norrut. Utöver framkomligheten och trafiksäkerheten för bilister och yrkestrafikanter så är avsaknaden av säkra övergångar för oskyddade trafikanter längs väg 23 ett hinder för både arbetspendling och besöksnäring.

Ombyggnad/framtagande av vägplan för väg 23 mellan Tjörnarp-Sandåkra pågår och det finns en pågående ÄVS för väg 23, E22-Tjörnarp. Det finns ett behov av att även sträckan mellan Sandåkra och Stoby utreds och åtgärdas. Sträckan har samma låga säkerhetsklassificering som ovan nämnda sträckor och det är därav av stor vikt att denna sträcka inte exkluderas.

Richard Heingard

Projektledare

Kommunledningsförvaltningen