



Kommunledningskontoret

2022-01-19

Avdelningen för tillväxt och hållbar utveckling

Åsa Hammarstedt

044135671

Asa.Hammarstedt@kristianstad.se

Kommunstyrelsen

Remiss: Trafikverkets Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Änr KS 2021/1587

Kommunledningskontorets förslag till Kommunstyrelsen

- Att godkänna kommunledningskontorets förslag på yttrande och ställa sig bakom Region Skånes yttrande
- Paragrafen justeras omedelbart.

Sammanfattning

Trafikverket har arbetat fram ett förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022–2033. Regeringens direktiv anger att den gällande planen ska fullföljas. Trafikverkets bedömning är att utrymmet för nya investeringsobjekt i planen är ytterst begränsat.

Det som finns med i den nationella planen och ligger inom Kristianstads kommun är E22 bro över Helge å och E22 Fjälkinge-Gualöv.

Region Skåne har skrivit samman ett yttrande som rör hela Skåne och som Kristianstads kommun ställer sig bakom.

Kristianstads kommun vill trycka extra på behovet av dubbelspår på sträckan Hässleholm-Kristianstad som är 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.

Beslutsunderlag



Kommunledningskontorets tjänsteutlåtande 2022-01-19

Remiss Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Region Skånes Yttrande om förslag till Nationell plan för transportsystemet 2022-2033, 2022-02-04

Ärendet

Trafikverket har arbetat fram ett förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen för perioden 2022-2033. 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.

Planförslaget remitteras nu från och med den 30 november 2021 till berörda remissinstanser, som har möjlighet att lämna synpunkter på förslaget. Remissvar lämnas till Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) senast den 28 februari 2022.

Den nationella planen för transportinfrastruktur beskriver hur den statliga infrastrukturen ska underhållas och utvecklas. Planen omfattar i huvudsak:

- 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)
- medel till forskning och innovation.



Den statliga planeringsramen för åtgärder i transportinfrastrukturen uppgår till 799 miljarder kronor för perioden 2022–2033 och anges i 2021 års prisnivå. Medlen ska fördelas enligt följande:

- 165 miljarder kronor ska avsättas till vidmakthållande (drift, underhåll och reinvesteringar) av statliga järnvägar;
- 197 miljarder kronor ska avsättas till vidmakthållande av statliga vägar, inklusive bärighet och tjälsäkring samt statlig medfinansiering till enskilda vägar;
- 437 miljarder kronor ska användas till utveckling av transportsystemet. Av dessa anger regeringen i direktivet att 107 miljarder kronor bör avsättas till nya stambanor för höghastighetståg, och 42 miljarder kronor till länsplanerna.

Jämfört med den gällande planen för 2018–2029 innebär anslagen till vidmakthållande av vägar och järnvägar en ökning med 13 procent respektive 25 procent (uttryckt i fasta priser). Anslaget till utveckling av transportsystemet innebär en ökning med 25 procent jämfört med den gällande planen.

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.

Sammanlagt summerar den gällande planens fortsättning och de ytterligare kostnadsanspråken till nära 460 miljarder kronor under planperioden, vilket överstiger den angivna ramen för utvecklingsanslaget på 437 miljarder kronor. Trafikverket har därför i första hand analyserat om kostnadsbesparingar kan genomföras, och i andra hand övervägt tidsförskjutningar och etappindelningar av vissa objekt i den gällande planen. Trafikverkets bedömning är att utrymmet för nya investeringsobjekt i planen är ytterst begränsat.



Det som finns med i den nationella planen och ligger inom Kristianstads kommun är E22 bro över Helge å och E22 Fjälkinge-Gualöv.

Region Skåne har skrivit samman ett yttrande som rör hela Skåne och som Kristianstads kommun ställer sig bakom. Region Skånes yttrande beslutas i Regionala utvecklingsnämnden den 4 februari. Synpunkter som de bland annat tar upp är:

- att utbyggnaden av ny stambana Hässleholm-Lund sker så snabbt som möjligt för att möta det ökande behovet av kapacitet för att tågtrafiken ska kunna utvecklas. Lokaliseringen och utformningen av banan sker på ett sätt som genererar regionala nyttor samtidigt som ingrepp i bebyggelse och landskap minimeras.
- att satsningen på nya stambanor finansieras utanför den nationella planen för att inte tränga undan andra angelägna åtgärder.
- att utbyggnaden av dubbelspår på Västkustbanan Maria - Helsingborg C behöver tidigareläggas och vara fullt finansierad inom planperioden 2022–2033.
- att det är mycket angeläget att utbyggnaden av Skånebanan Kristianstad-Hässleholm, ett av Sveriges mest trafikerade enkelspår, till dubbelspår kommer med i planen för att tågtrafiken ska kunna utvecklas och bidra till att uppnå klimat och transportpolitiska mål.
- att dubbelspår på Ystadbanan mellan Skurup och Rydsgård kommer med i planen för ökad kapacitet och robusthet.
- att det behövs akuta insatser utifrån 4-stegsprincipen på det högratifierade delarna av E6 Vellinge och Helsingborg och E22 i västra Skåne, situationen på dessa vägavsnitt pekas ut som en brist i planen.
- att kostnadsökningar i nationella planen behöver hanteras och minskas.
- att det måste finnas möjlighet att genom infrastrukturplanerna finansiera steg 1- och 2-åtgärder utanför namngivna objekt.
- att den 3-åriga drift- och underhållsplanen som ska upprättas av Trafikverket måste tas fram i nära dialog med trafikutövarna.
- att potterna i nationell plan för cykel tilldelas de regionala planerna samt att utbyggnad av cykelinfrastruktur utanför tätbebyggt område ska utgå från cykelvägars funktionella samband.



- att situationen kring hamnarna i Helsingborg, Trelleborg, Ystad och Malmö pekas ut som brister i planen.

Kristianstads kommun vill trycka extra på behovet av dubbelspår på sträckan Hässleholm-Kristianstad som är 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 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.

Kristianstads 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 målstandard för sträckan
- det finns ingen möjlighet till utökad trafik med Trafikverkets förslag

Barnkonsekvensanalys

Beslutet förändrar inte för barn jämfört med tidigare.



Petar Cavala
Biträdande kommundirektör

Fredrik Ek
Mark- och exploateringschef

Beslut expedieras till

Regeringskansliet (Infrastrukturdepartementet) i.remissvar@regeringskansliet.se och med kopia till i.transport.remissvar@regeringskansliet.se