



LANDSKRONA STAD

## Stadsledningsförvaltningen Kvalitets- och utvecklingsavdelningen

Datum	Er Referens
2022-02-01	
Handläggare	Vår Referens
Jan Persson	2021/3391

Nämnd  
Kommunstyrelsen

Datum  
2022-02-10

### Remiss från Trafikverket - Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

#### Ärendebeskrivning

Trafikverket har på uppdrag av regeringen tagit fram ett förslag på en trafikslagsövergripande nationell plan för utveckling av transportinfrastrukturen för perioden 2022-2033 som Landskrona stad getts möjlighet att lämna synpunkter på. En ny nationell plan tas normalt fram vart fjärde år och Regeringen beräknas fastställa den nya nationella planen våren/sommaren 2022.

#### Förslag till beslut

Kommunstyrelsen beslutar

att godkänna lämnade synpunkter

att översända dessa till Regeringskansliet.

#### Beslutsunderlag

Förslaget har sänts på remiss och yttranden ska ha inkommit till Regeringskansliet senast den 28 februari 2022. Efter att staden mottagit remissen sände stadsledningsförvaltningen den vidare till Stadsbyggnadsnämnden som inkom med svar den 22-01-26.

#### Sammanfattning av den nationella planen

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.

**Landskrona stad**  
Stadshuset  
261 80 Landskrona  
**Besöksadress**

**Tfn** 0418-473150  
**Fax**  
jan.persson@landskrona.se  
www.landskrona.se

**Bankgiro** 868-6123  
**Plusgiro** 12345-5  
**Org.nr** 212000-1140

Utgångspunkten för Trafikverkets förslag är de transportpolitiska målen, inklusive klimatmålen. Trafikverkets övergripande prioritering är att enligt fyrstegsprincipen i första hand vårda och utveckla den infrastruktur som redan finns, samt vidta åtgärder som gör att den utnyttjas effektivt. De ekonomiska ramarna för infrastrukturplanen anges i propositionen Framtidens infrastruktur - hållbara investeringar i hela Sverige (prop. 2020/21:151, beslutad av riksdagen i bet. 2020/21:TU16, rskr. 2020/21:409).

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.

Regeringens direktiv anger att den gällande planen ska fullföljas. Detta är en förutsättning som i stor utsträckning styr innehållet i planförslaget. 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. 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. För att planförslaget ska rymmas inom anvisad ram behöver vissa investeringar i den gällande planen förskjutas i tid.

### **Landskrona stads synpunkter**

Landskrona stad ser positivt på att den nationella planen prioriterar järnvägsåtgärder, överflyttningen av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart, förbättrade åtgärder för pendling och resande, fortsatt arbete med nollvisionen samt åtgärder för att uppnå klimatmålen. Dessa prioriteringar är avgörande för att skapa ett hållbart transportsystem för framtiden. Trafikverket använder prognoser för framtida trafikutveckling och planerar utifrån dessa. Landskrona stad önskar se planering utifrån ett mer hållbart tankesätt där ambitionen är att få fler att välja gång, cykel och kollektivtrafik. Att arbeta utifrån prognoser tenderar att leda till ökad tillgänglighet och framkomlighet för bilister och försvårar därför en omställning till hållbar mobilitet där fler väljer gång, cykel och kollektivtrafik. Minskad bilism bör vara

grunden i framtidens mobilitet och de klimat-, miljö och transportpolitiska åtgärderna bör bygga på att denna förhoppning infrias. Planeringen bör vara målstyrd och utgå från uppsatta mål för att det enklare ska kunna bli en omställning till ett hållbart transportsystem. Samtidigt kan vi med hjälp av målstyrd planering påverka efterfrågan av färdmedel genom satsningar i transportsystemet som möjliggör för en snabbare omställning till ett hållbart transportsystem.

Landskrona stad ser positivt på trimningsåtgärder som skapar ökad tillgänglighet i det befintliga transportsystemet. Det är också positivt med fokus på åtgärder som möjliggör flytt av gods från väg till järnväg och sjöfart. Utvecklandet av såväl intermodala godstransporter som pendling är viktigt för att reducera utsläppen från vägtrafiken och för att generera mer kapacitet på vägnätet utan behov av utbyggnads- och ombyggnadsåtgärder. Gällande godstrafik i urbana miljöer behöver cykelns roll lyftas fram. På längre sträckor har järnvägen och sjöfarten stor betydelse för att minska transporternas klimatpåverkan. Utsläpp från inrikes transporter kommer idag nästan helt från vägtrafiken. En ny fordonsflotta kommer inte lösa utsläppsfrågan helt och hållet utan en överföring av gods från väg till järnväg, sjöfart och cykel är nödvändig för att utsläppen ska minska i städer och på landsbygden.

#### *Järnvägsinfrastruktur*

Landskrona stad ser det som mycket positivt att 80% av de namngivna investeringarna i den nationella planen är järnvägsinvesteringar. Bland de namngivna investeringarna i södra Sverige återfinns dubbelspår Ängelholm - Maria och Maria - Helsingborg C samt utbyggnad av flerspår på sträckorna Flackarp - Arlov och Lund (Högevall) - Flackarp. Dessa utbyggnader och den kapacitetsförbättring de medför är av stor betydelse för att öka andelen hållbara resor och transporter i regionen. Att Västkustbanan har god kapacitet och framkomlighet, att järnvägen kan trafikeras med tät och pålitlig trafik under hela dygnet och att det möjliggörs för nya snabba regionaltåg är mycket viktiga frågor för Landskrona som har ett stort resandeutbyte både norrut och söderut. Även satsningen på järnvägstekniksystem, så som det nya digitala signalsystemet ERTMS, och kraftförsörjningsåtgärder är positivt för att skapa en robust järnvägsinfrastruktur för framtiden.

#### *Väginfrastruktur*

Trafikverket bedömer att godstransporterna kommer att öka kraftigt i framtiden med ca 50% till år 2040. Samtidigt som detta kräver ett ökat fokus på överflyttning av gods till järnväg och sjöfart så behövs åtgärder för ökad trafiksäkerhet och framkomlighet på de större vägarna, bland annat väg E6. Landskrona stad vill lyfta behovet av åtgärder vid trafikplats Landskrona Södra. Vilka åtgärder som kan bli aktuella studeras just nu i pågående ÅVS för Örja 1:9 (TRV 2021/1323). Åtgärdsvalsstudiens syfte är att studera de kapacitetsproblem som uppstår i det statliga systemet i olika tidsperspektiv samt föreslå åtgärder för att hantera den framtida trafiksituationen.

I den fördjupade översiktsplanen för Landskrona tätort föreslås en ny trafikplats mellan Landskrona Norra och Landskrona Södra. En ny trafikplats skulle både avlasta Landskrona Södra och ge förbättrad tillgänglighet till nya verksamhetsområden, utbyggnadsområden samt stadens centrum, sjukhusområde och stationen.

Det är positivt att planen fokuserar på trafiksäkerhetsåtgärder i det statliga vägnätet samt möjligheten till samfinansiering av trafiksäkerhetsåtgärder i det regionala vägnätet. Åtgärder för att höja säkerheten för fotgängare och cyklister i exempelvis korsningspunkter är av särskilt stor betydelse. Inom Landskrona kommun finns ett antal punkter längs de statliga vägarna där kommunen kommer att söka medfinansiering för trafiksäkerhetshöjande åtgärder.

#### *Ny fast Öresundsförbindelse – Europaspåret*

Ambitionen i den nationella planen är att godstransporter ska flyttas över från väg till sjöfart och järnväg. För att skapa ett robust system behövs ytterligare kopplingar över Öresund och detta behöver belysas i den nationella planen. Flera av de stora transportlederna för transporter till och från Sverige går genom Skåne. En ny fast förbindelse över Öresund skapar ett mer resilient transportsystem. Fler fasta förbindelser innebär en ökad kapacitet och ökad tillförlitlighet för järnvägen genom färre problem vid driftsstörningar (t.ex när Öresundsbron är avstängd). Störningar i trafiken ger snabbt stora ekonomiska konsekvenser för näringslivet då gods inte kan levereras i tid. En ny fast förbindelse som möjliggör godstransporter på järnväg är också viktigt för att TEN-T nätverket och Scandinavian-Mediterranean Rail Freight Corridor ska fungera så störningsfritt som möjligt.

Järnvägsinfrastrukturen i Skåne är idag hårt belastad. Detta gäller både regionaltrafiken, fjärrtrafiken och godstrafiken och särskilt i sydvästra Skåne. Den ökning av persontrafik som planeras från SJ, Skånetrafiken och ytterligare operatörer i kombination med den ökning på gods som krävs för att klara miljömålen och som möjliggörs av Fehmarn Bält måste hanteras under 2030-talet. Med nuvarande planförslag ger de föreslagna åtgärderna i Malmö, kallade Öresundsbrons landanslutningar, främst ett kapacitetstillskott på Malmö C för persontrafiken. Detta är ett viktigt tillskott men löser inte de stora problem som uppstår i järnvägssystemet under kommande planperiod. Under planperioden förväntas också järnvägsfärjetrafiken från Trelleborg slutligt läggas ned, och redan idag har färjorna stora problem att konkurrera kostnadsmässigt med landvägen över Öresund och Jylland trots att Fehmarn Bält-förbindelsen ännu inte tagits i bruk.

Malmö bangård är samtidigt sliten och saknar den kapacitet som krävs för att bygga både längre och fler godståg. Rangerbangård i Skåne kommer med Fehmarn Bält bli alltmer av Sveriges sorteringsnod, och bygga samman de godstågsflöden som går mellan kontinenten och Skandinavien. Dagens bangårdsstruktur klarar inte detta kapacitetsmässigt eller längdmässigt eftersom Fehmarn Bält nu

planeras för 835–1050 meter långa godståg. Bangården i Skåne måste därför också fungera som nod mellan Sveriges eftersträvade målbild om 750 meter långa godståg och de längre godståg som Fehmarn Bält kan hantera.

En ny rangerbangård, nu utpekad i Svalövs översiktsplan, som ersätter dagens bangård i Malmö och Helsingborg är en effektiv lösning för att åstadkomma den kapacitetsförstärkning som krävs i järnvägsnätet. Kopplat till Öresundsregionens järnvägskapacitetsproblem krävs det, som konstaterats ovan, ökad kapacitet och redundans för järnvägstrafiken över Öresund. Detta är särskilt viktigt eftersom den lilla redundans som finns i nuvarande färjetrafiksstruktur i Trelleborg kommer att avvecklas under planperioden, något som gör Öresundspassagen särskilt känslig. Med Hallandsåstunneln i Sverige och Fehmarn Bält i Danmark finns det i övrigt två kompletta korridorer mellan Sverige och kontinenten.

Europaspåret är ett förslag till ny Öresundsförbindelse som ger redundans, möjliggör ökad godstrafik, regionaltrafik och fjärrtrafik samtidigt som stora delar av sydvästra Skåne avlastas från transiterande trafik som tar mycket kapacitet i järnvägssystemet. Restider från Göteborg och Stockholm mot Köpenhamn och kontinenten kan förkortas, och Sverige får väsentligt bättre utväxling på Fehmarn Bält förbindelsen när körvägarna förkortas och kapacitetsproblem löses.

Utifrån nulägesbilden bör följande brister pekas ut och regeringsuppdrag ges till Trafikverket:

- Rangerbangårdarna i Skåne, Malmö och Helsingborg, pekas ut som nationella brister i infrastrukturen för Trafikverket att arbeta med under planperioden.
- Ge Trafikverket i uppdrag att utreda ny förbindelse för redundans och kapacitet för godstrafiken och fjärrtrafiken över Öresund med koppling till invigningen av Fehmarn Bält 2029.

I den föreslagna nationella planen är upprustning av Västkustbanan till 250 km/h utpekad som objekt, med en koppling till ERTMS utbyggnaden. Landskrona stad anser att detta är en mycket viktig satsning i planen.

Europaspåret, med förbindelse mellan Landskrona och Köpenhamn, kan hantera alla slags järnvägstransporter; godståg, höghastighetståg och regionaltåg, samt biltrafik. Europaspåret är dessutom det alternativ som ger kortast restider från Västkusten och stora delar av Skåne till Köpenhamn. Den nationella transportinfrastrukturplanen behöver beakta de olika alternativens möjligheter och konsekvenser samt kopplingar till den regionala järnvägs-, väg- och godsinfrastrukturen. Den Öresundsförbindelse som till slut blir verklighet måste vara den som ger störst nytta regionalt, nationellt och internationellt.

### *Cykelinfrastruktur och kollektivtrafik*

Det är positivt att Trafikverket lyfter fram fortsatta satsningar på det befintliga cykelvägnätet för att det ska vara attraktivt framöver. Tillika är det positivt att man lyfter fram god tillgänglighet på gång- och cykelnätet som en social dimension av hållbarhetsarbetet. Det är också positivt att den nationella planen innehåller en särskild pott för cykelåtgärder längs statliga vägar och att Trafikverket fokuserar på åtgärder som skapar goda förutsättningar för barns resor till och från skola, pendling till arbete och studier och till andra viktiga målpunkter som närservice och fritidsaktiviteter. Landskrona stad anser att en ökad andel persontransporter bör ske med gång, cykel och kollektivtrafik samtidigt som tillgängligheten för dessa trafikslag prioriteras så att den totala biltrafiken minskar. En överflyttning av bilister till gång, cykel och kollektivtrafik kan leda till färre allvarliga olyckor i trafiken då antalet bilar reduceras. Landskrona stad välkomnar en förlängning av stadsmiljöavtalen för att främja hållbara stadsmiljöer med stöd till kommuner och regioner för åtgärder som leder till ökad andel persontransporter med kollektivtrafik eller cykeltrafik, eller till hållbara godstransportlösningar.

### *Klimatanpassning*

Att anpassa infrastrukturen för ett förändrat klimat är en viktig framtidsfråga. Inom Landskrona kommun behöver väg E6 havsnära läge beaktas och planering påbörjas för att säkra vägen mot stigande havsnivåer.

### *Övrigt*

Det är bra att Trafikverket lyfter fram dialogen mellan stat och kommun som ett verktyg för en bättre planering. Landskrona stad upplever att det finns en god dialog med Trafikverket idag men att det saknas resurser för att förverkliga de åtgärder man fört dialog kring. För Landskronas del är det landsbygden som blir drabbad då enkla åtgärder på det statliga vägnätet inte blir genomförda på grund av bristande resurser hos Trafikverket. Fokus på forskning och innovationsprojekt som stöder hållbara transporter och som inkluderar såväl stad som landsbygd är positivt. Genom ett minskat bilberoende blir påverkan på klimat, miljö och natur mindre samtidigt som det finns potential till stora samhällsekonomiska vinster. Landskrona stad kan slutligen konstatera att den ekonomiska ramen för infrastrukturplanen behöver utökas så att viktiga investeringar som främjar ett hållbart transportsystem kan genomföras samt att underhåll av befintlig infrastruktur inte ska behöva skjutas på framtiden.

### **Bilagor**

- 1 Stadsbyggnadsnämndens yttrande gällande remiss - Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Carina Leffler  
Stadsdirektör

Jan Persson  
Utredningschef

*Denna tjänsteskrivelse är godkänd digitalt och saknar därför  
egenhändiga underskrifter.*