

i.remissvar@regeringskansliet.se
i.transport.remissvar@regeringskansliet.se

I2021/02884

Yttrande om förslag till Nationell plan för transportinfrastruktur 2022–2033 (I2021/02884)

Region Skåne har beretts möjlighet att lämna synpunkter på ovan rubricerad remiss.

Sammanfattning

Trafikverket redovisar i sitt förslag många viktiga åtgärder och insatser som är nödvändiga för att upprätthålla tillgängligheten och skapa förutsättningar för utveckling och omställning av transportsystemet. De utökade ramarna innebär att planförslaget innehåller ökade satsningar på drift och underhåll av järnvägarna, vilket är angeläget och välkommet för att kunna uppnå en tillförlitlighet i järnvägssystemet.

Kostnadsökningarna för åtgärder inom transportsystemet är oroväckande och planförslaget har redan behövt senarelägga investeringar för att kunna rymmas inom den angivna ekonomiska ramen. Det svenska järnvägssystemet är i akut behov av en uppgradering både vad gäller kapacitet samt drift och underhåll, för att transportsystemet inte ska bli en hämmande faktor i Sveriges utveckling. Att järnvägssystemets och det högtrafikerade vägnätets tillförlitlighet och funktionalitet förbättras är fundamentalt för att Region Skåne ska kunna utveckla och bedriva den regionala kollektivtrafik som krävs för att uppnå transportpolitiska mål. Region Skåne ser med oro på att kompetensförsörjningen inom de branscher som ska genomföra de satsningar som efterfrågas inom transportsystemet, framförallt järnväg, blir en hämmande faktor i genomförandet av åtgärder.

För att skapa större ekonomiskt utrymme till nödvändig upprustning av svensk väg- och järnvägsinfrastruktur anser Region Skåne att hela utbyggnaden nya stambanan bör lyftas ur anslagsfinansieringen och i stället finansieras utanför den nationella planen.

Region Skåne välkomnar satsningarna att färdigställa Väst kustbanan till dubbelspår på hela sträckan samt att utbyggnaden av nya stambanan Lund-Hässleholm ska påbörjas under planperioden. Det är samtidigt ytterst otillfredsställande att de inte kommer att färdigställas förrän en god bit in på 2030-talet. Region Skåne är negativa till att Väst kustbanan blivit senarelagd och inte ligger fullt finansierad i planförslaget. En lokaliseringsutredning för fast förbindelse mellan Helsingborg-Helsingör behöver påbörjas. Vidare behöver en svensk-dansk statlig utredning av Öresundsmetro påbörjas.

De synpunkter som Region Skåne vill trycka särskilt på 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 Väst kustbanan 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 att tågtrafiken ska kunna utvecklas och bidra till att uppnå klimat- och transportpolitiska mål.
- att det behövs akuta insatser utifrån 4-stegsprincipen på det högtrafikerade 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 koppling mellan orter och inte utgå från funktionella sambandet med statlig väg.
- att situationen kring hamnarna i Helsingborg, Malmö, Trelleborg och Ystad pekas ut som brister i planen.

Inledning

Sedan år 1997 har Region Skåne det regionala utvecklingsansvaret i Skåne. Detta innefattar bland annat ansvaret att ta fram och fastställa en strategi för Skånes långsiktiga utveckling, men även att upprätta och fastställa länsplaner för regional transportinfrastruktur. I rollen som regional kollektivtrafikmyndighet i Skåne län har Region Skåne ansvar för kollektivtrafikens utveckling, bland annat genom framtagande av ett trafikförsörjningsprogram för Skåne. Genom Skånetrafiken utför och utvecklar Region Skåne kollektivtrafiken.

Region Skånes yttrande bygger på fortlöpande samverkan med kommunerna, näringslivet och andra aktörer i regionen samt de olika strategier och beslut som arbetas fram i det regionala utvecklingsarbetet.

- Den regionala utvecklingsstrategin ”Det öppna Skåne 2030”
- Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020–2030
- Strategier för det flerkärniga Skåne
- Strategi för ett hållbart transportsystem 2050
- Strategi för den hållbara gods och logistikregionen Skåne
- Persontågstrategi 2020–2040

Positionspapper – Skånes utgångspunkter

Region Skåne har tagit fram ett positionspapper avseende utgångspunkter för kommande infrastrukturplanering som antagits av Regionstyrelsen. Positionspapperet bygger på det remissvar Skåne yttrat sig på nationell plan 2018–2029 och på tidigare framtagna strategier och skrivelser.

Skånebild

Region Skåne och sju skånska kommuner som är regionala kärnor/tillväxtmotorer har enats om Skånebild. Skånebild innehåller de viktigaste investeringar i skånsk järnvägsinfrastruktur som krävs för att Skåne ska kunna vidareutvecklas och bidra till Sveriges utveckling både som transitregion och som en sammanhållen arbetsmarknadsregion. Överenskommelser har också gjorts med de berörda kommunerna längs med Skånebanan, Väst kustbanan och nya stambanor.

Regionsamverkan Sydsverige är ett samarbete mellan de sex regionerna i södra Sverige; Jönköping, Kronoberg, Kalmar, Blekinge, Skåne och Halland inom bl.a. kollektivtrafik- och infrastrukturuområdet. I Regionsamverkan Sydsverige har regionerna enats kring prioriteringar för den framtida infrastrukturen genom att samlas kring tre gemensamma utgångspunkter i ”Positionspapper för infrastruktur – En väl utvecklad Sydsvensk infrastruktur gynnar hela Sverige”. Regionerna inom samarbetet gjort en gemensam prioritering av åtgärdsförslag i Sydsverige för planperioden

2022–2033, vilka är de som ger de bästa förutsättningarna för att möta samhällsutmaningar och stärka Sydsveriges och Sveriges utveckling utifrån ett helhetsperspektiv. Region Skåne står bakom de åtgärder och prioriteringar som vi enats om inom Regionsamverkan Sydsverige.

Greater Copenhagen

Skåne är idag en sammanhållen storstadsregion med nära koppling och en fortgående integrering med östra Danmark och Köpenhamn. Det gränsöverskridande samarbetet sker inom Greater Copenhagen som är en politisk samarbetsplattform för regioner och kommuner på Själland, Halland och Skåne, med fokus på att skapa tillväxt och främja arbetstillfällen. *Trafikchartern* för Greater Copenhagen är en överenskommelse mellan parterna och en gemensam vision för hur en välfungerande, stabil och hållbar infrastruktur kan bidra till att stärka rörligheten och skapa ekonomisk tillväxt och välfärd.

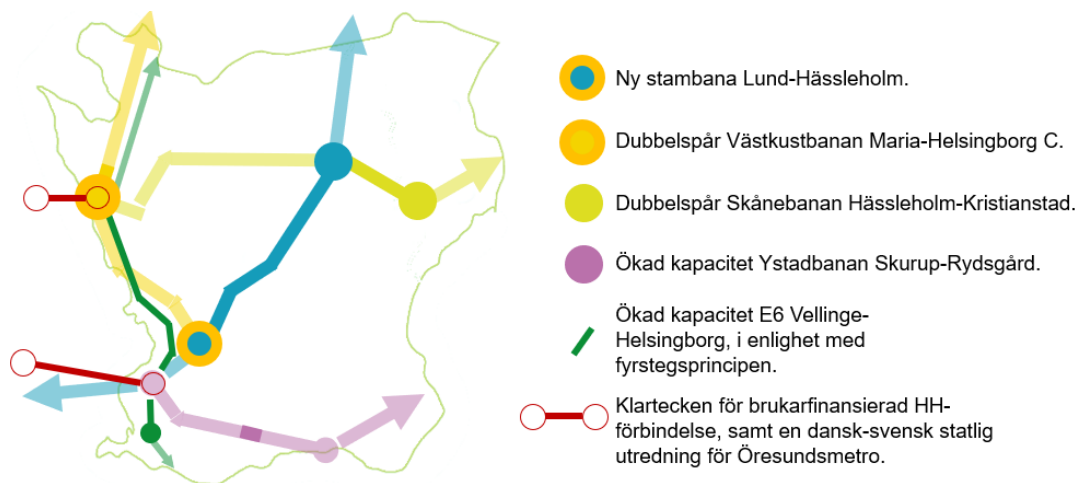
Prioriterade investeringar

Infrastrukturen i Skåne måste möta behoven hos ett växande Skåne samt skapa förutsättningar för såväl ökad sysselsättning som ett hållbart resande och hållbara godstransporter. Det finns ett stort behov av att kapacitetsförstärka och förbättra tillgängligheten på några av Skånes största stationer och bytespunkter för kollektivtrafik; Malmö C, Lund C, Helsingborg C och Hässleholm C för att kunna tillhandahålla en attraktiv och robust kollektivtrafik.

Med en växande e-handel och utrikeshandel kommer godstransporterna allt mer att påverka Sverige. Region Skåne har som mål att föra över transporter från väg till järnväg och sjöfart, vilket kräver ökad kapacitet i transportsystemet i Skåne.

De skånska hamnarna har stor betydelse för tillväxten i Sverige. Nästan en fjärdedel av den svenska import och exportens godsvolym och nästan en tredjedel av handelsvärdet går via någon av de skånska hamnarna. Malmö och Trelleborg klassas av EU som särskilt viktiga inom det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). Trelleborg, Helsingborg, Malmö samt Ystad är bland de fem största svenska lastbilshamnarna. Stor del av godset, 58 %, via de skånska hamnarna, har sin slutdestination längre norrut men går med lastbil och tåg genom Skåne och vidare upp genom Sverige. Fehmarn bältförbindelsen kommer när den invigs att medföra kraftigt ökad trafik genom södra Sverige, såväl på väg som järnväg. För att klara ökade volymer och samtidigt leva upp till regionala och nationella miljö- och klimatmål, behöver en betydligt större andel av godset som kommer in via skånska hamnar och via Öresundsbron antingen transporteras med sjöfart närmre sin slutdestination, eller fraktas på järnväg. För detta krävs satsningar på järnvägsinfrastruktur i Skåne och att förutsättningar skapas för effektiva omlastningar mellan järnväg, sjöfart och väg.

Region Skånes prioriterade åtgärder (utan inbördes ordning) i nästa nationella plan (2022–2033) baserade på Skånebildens Positionspapper – Skåne utgångspunkter



Region Skåne har följande konkreta prioritering av investeringar:

- Säkerställ färdigställandet av ny stambana mellan Lund och Hässleholm
- Säkerställ färdigställandet av dubbelspår Maria-Helsingborg C
- Dubbelspår Skånebanan Kristianstad-Hässleholm
- Ökad kapacitet Ystadbanan Malmö-Ystad
- Helhetsgrepp om E6:an Vellinge-Helsingborg i enlighet med fyrstegsprincipen
- Klartecken för brukarfinansierad HH-förbindelse, samt en dansk-svensk statlig utredning för Öresundsmetro

Region Skånes prioritering bygger på samverkan med kommunerna, näringslivet och andra aktörer i regionen. Satsningarna bidrar till att binda samman Skåne, skapar fler arbetstillfällen och leder till ökat bostadsbyggande. Satsningarna är också nödvändiga för att kunna hantera de ökade godsmängderna som går via Skåne.

Vidmakthålla samt drift- och underhåll av transportsystemet

Planförslaget innehåller satsningar på drift och underhåll av järnväg- och vägsystemet. Huvudinriktningen av planen innebär säkerställa att hela järnvägssystemet har en hög säkerhetsstandard och att banorna som trafikerats i dag även kan trafikerats i framtiden. En satsning görs på banorna med Sveriges viktigaste transportflöden, däribland Södra stambanan. Region Skåne delar synen om att det är angeläget och nödvändigt att järnvägssystemets funktion för såväl gods- som persontransporter inte försämras. Det finns ett stort behov av insatser för att förbättra alla

järnvägars skick och återhämta ett eftersatt underhåll för att återställa hela järnvägssystemets funktionalitet.

Järnvägssystemets tillförlitlighet är fundamental för att Region Skåne ska kunna bedriva och utveckla kollektivtrafiken med en ambition att uppnå mål om ett ökat kollektivt liksom hållbart resande. Samtidigt är det angeläget att de störningar som uppstår, planerade och oplanerade, inte påverkar förtroendet för järnvägstrafiken. För att drift och underhåll av järnvägen ska kunna ske på ett bra sätt förutsätts att planering och genomförande av insatser sker i nära dialog med de aktörer som bedriver kollektivtrafiken. Dialogen är viktig för att exempelvis kunna ge tid för att hitta de bästa lösningarna för trafiken och resenärerna då planerade underhållsarbeten förväntas innebära trafikstörningar. Region Skåne vill således betona vikten av att regeringen genom skrivningar i planen säkerställer att det sker dialog om den tre-åriga drift och underhållsplanen när den upprättas av Trafikverket. Insyn och en bra dialog kring åtgärder i järnvägssystemet ger förutsättningar för att insatser kan samordnas med inte bara den tågtrafik som bedrivs utan också den som planeras. Region Skåne är av åsikten att det främst behövs en bättre process i planering och prioriteringen av åtgärder och i samband med att åtgärderna genomförs.

Region Skåne har genom Skånetrafiken ett för kunderna attraktivt och sammanhängande tågssystem där tåglinjer trafikerar både banor av typ ett och två, samt banor av lägre klass. Region Skåne vill framhålla vikten av att ha en helhetssyn i underhållet av banorna. Det krävs underhåll av alla berörda banor i ett järnvägssystem, då störningar som uppstår på anslutande banor sprids i systemet. Detta är exempelvis mycket påtagligt på Skånebanan där trafiken frekvent drabbas av störningar, vilket påverkar trafiken på Södra stambanan och Västkustbanan, som i sin tur påverkar trafiken på andra banor och därmed resenärernas förtroende för kollektivtrafiken i stort i Skåne. Akut uppkomna fel i järnvägsinfrastrukturen leder till konsekvenser för en stor mängd resenärer och för godstrafiken. Trafikverkets förmåga att avhjälpa fel snabbt och effektivt är en aspekt som saknas i planförslaget. Region Skåne vill också lyfta att eftersom det råder stor konkurrens om medel för underhåll från den nationella planen anser Region Skåne att Trafikverket inte ska ta på sig ett större uppdrag genom att bland annat överta drift och underhåll av plattformar, väderskydd och plattformsutrustning.

En effektivare planeringsprocess är nödvändig för att motverka kostnadsökningar och förseningar

Region Skåne är mycket oroad över de kostnadsökningar och förseningar som sker i genomförandet av nationell plan. De namngivna investeringsobjekten i hela nationella planen har fördyrats med i snitt 40 procent. Dessa kostnadsökningar har trängt undan viktiga

samhällsekonomiskt lönsamma satsningar och senarelagt åtgärder med stora nyttor.

Då flera satsningar på utbyggnad av järnväg i Skåne har senarelagts och Trafikverket nu uttrycker att utrymmet för investeringar framöver är mycket begränsat, uppstår det stora svårigheter för Region Skåne att realisera målsättningarna om ökat resande och ökad marknadsandel för kollektivtrafiken. Föreslagna utrustningar av ERTMS inom järnvägssystemet innebär krav på stora följdinvesteringar i ombordutrustning i järnvägsfordon. Möjligheten till statlig medfinansiering av järnvägsfordon bör därför utredas för att regionerna inte ska behöva ta hela kostnader för inköp av fordon som uppfyller de nya tekniska kraven och kunna skapa större möjlighet till ökad trafik på den befintliga infrastrukturen. Region Skåne stödjer Trafikverkets förslag om att staten ska ha ett ansvar för finansieringen av utrustningen i befintliga järnvägsfordon.

Namn-givna investeringar

De namngivna investeringarna som finns med i befintlig Nationell plan 2018–2029 är högt prioriterade åtgärder och Region Skåne ser positivt på att dessa även ligger kvar i förslaget till Nationell plan 2022–2033.

Nya stambanan och Väst-kustbanan måste tidigareläggas

Region Skåne finner det mycket positivt att den nya stambanan Hässleholm – Lund samt färdigställandet av Väst-kustbanan Ängelholm – Helsingborg C pekas ut i förslaget till nationell plan. Både Hässleholm – Lund och Maria – Helsingborg C ligger dock sent i planen och kommer inte att färdigställas förrän en bra bit in på 2030-talet. Region Skåne vill understryka att detta är alldeles för sent då behovet av ny kapacitet på dessa sträckor är akut. Region Skåne har skrivit en avsiktsförklaring med Trafikverket om att samfinansiera dubbelspår Maria-Helsingborg C med 300 miljoner kronor. Dessa medel finns avsatta i Region Skånes regionala transportinfrastrukturplan för perioden 2022–2033 och borde därför inkluderas i planperioden även för den nationella planen.

Riksdagen fattade 1992 beslut om att bygga ut Väst-kustbanan till dubbelspår och det är inte förrän hela sträckan har färdigställts som Sverige får full effekt av investeringen. I dag kan åtta tåg per timme passera enkelspåret i Helsingborg. Med dubbelspår är potentialen 30–40 tåg per timme och resan till och från Malmö-Göteborg skulle ta två timmar. Trafikverket föreslår en uppgradering till 250 km/t på delar av Väst-kustbanan vilket är positivt, då den ger möjlighet till kortare restider mellan tillväxtmotorerna på västkusten. Det är viktigt att samordna denna satsning med att bygga bort återstående flaskhalsar och genomföra åtgärder som ökar kapaciteten. Den fulla effekten och nyttan av uppgradering till 250 km/t bedömer vi inte kunna uppnås innan Väst-kustbanan har dubbelspår i

hela sin sträckning, dvs. enkelspåret på sträckan Maria – Helsingborg C behöver vara utbyggt till dubbelspår.

Region Skåne vill understryka vikten av att den nya stambanan Hässleholm-Lund behöver byggas ut så snabbt som möjligt för att tillskapa den kapacitet i systemet som behövs för att möta en ökande gods- som persontrafik på Södra stambanan redan i slutet av planperioden. Detta kräver även en permanent koppling till Södra stambanan och Skånebanan i Hässleholm. En sådan koppling innebär att den nya stambanan tillför nödvändig kapacitet i järnvägssystemet som gagnar både nationella och regionala transporter. Kopplingen krävs för att kunna utveckla storregional tågtrafik som använder höghastighetsbanan och kör vidare till Kristianstad och Blekinge samt Älmhult och Växjö. Den är således en förutsättning för att få ut de potentiella samhällsnyttor som följer med minskade restider mellan städer och orter längs banorna. För att öka samhällsnyttan måste även utbyggnaden av de nya stambanorna samordnas med förbättringar av anslutande banor som möjliggör utveckling av den regionala tågtrafiken. Utan parallella satsningar på att bygga ut Skånebanan Hässleholm-Kristianstad till dubbelspår samt kapacitetsökande och restidsminskande åtgärder Helsingborg-Hässleholm, minskar nyttan betänkligt av den gigantiska satsning som nya stambanor innebär.

Region Skåne välkomnar den föreslagna planeringen och utbyggnaden av nya stambanor som ett sammanhållet system i sin hela sträckning, då nyttorna erhålls fullt ut först när hela systemet är i funktion. Förslaget till nationell plan innebär dock att de nya stambanornas färdigställande ligger långt bortom planperiodens slut och att de viktiga satsningar som behövs på anslutande banor har senarelagts eller inte finns med. För att påskynda utbyggnaden och samtidigt skapa ekonomiskt utrymme för angelägna satsningar på anslutande banor anser Region Skåne att en alternativ finansiering bör prövas för utbyggnaden av nya stambanor.

Skånebanan behöver fler insatser

Skånebanan är ett av Sveriges mest trafikerade enkelspår som redan nått sitt kapacitetstak. Region Skåne välkomnar satsningen på Skånebanan med förlängt mötesspår samt höjd hastighet på sträckan Helsingborg – Hässleholm, men saknar en satsning på dubbelspår Hässleholm – Kristianstad. Sträckan Hässleholm-Kristianstad har idag stora kapacitetsbrister och Skånetrafiken kan i dag inte möta den efterfrågan som finns på utökad tågtrafik Malmö – Kristianstad, vilket kräver dubbelspår på hela sträckan Hässleholm – Kristianstad. Region Skåne anser att dubbelspår på hela sträckan Hässleholm – Kristianstad bör färdigställas parallellt med ny stambana på sträckan Lund – Hässleholm. Region Skåne har skrivit en avsiktsförklaring med Trafikverket om att samfinansiera dubbelspår Hässleholm-Kristianstad med 500 miljoner kronor.

Ökad kapacitet och robusthet på Ystadbanan

Ystadbanan är idag enkelspårig och förbinder sydöstra och sydvästra Skåne. Tågtrafiken på Ystadbanan är idag mycket känslig för störningar och ger inte utrymme för fler tågavgångar. Kapacitetsutnyttjandet har nått taket, både på spåren och på tågen och stråket bedöms ha en stor potential för ytterligare resandetillväxt på järnväg. Ett sammanhängande dubbelspår mellan Skurup och Rydsgård skulle medföra ökad kapacitet, ökad robusthet och skapa möjlighet till utvecklad trafikering som skapar en överflytt av pendling till järnväg. Region Skåne har skrivit en avsiktsförklaring om samfinansiering av åtgärden på 200 miljoner kronor.

Nya Öresundsförbindelser – för ökad robusthet och ökad integration

Region Skåne anser att Regeringen behöver besluta om en lokaliseringsutredning av en ny fast Öresundsförbindelse mellan Helsingborg – Helsingör. Nya Öresundsförbindelser behövs för att stärka robustheten, minska sårbarheten och på sikt öka kapaciteten i den gränsöverskridande transportinfrastrukturen. Nya fasta förbindelser är avgörande för att skapa ett sammanhängande transportsystem i hela Greater Copenhagen (Skåne, Halland och Själland). Med nya fasta förbindelser ges ett väsentligt bidrag till ökad integration i regionen genom att förbättra tillgängligheten på bostadsmarknaden, arbetsmarknaden och underlätta för människor att ta del av utbildning, kultur m.m. i hela Öresundsregionen.

Region Skåne ser positivt på den svensk-danska utredning som presenterades i januari 2021 som visar att det är möjligt att bygga en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. I Skånebildens ingår en prioriteringsordning av nya Öresundsförbindelser som innebär att HH-förbindelsen bör påbörjas så fort som möjligt, medan Öresundsmetron är beroende av utbyggnaden av Köpenhamns metro. I fortsatt arbete bör hänsyn även tas till utvecklingen av en Öresundsmetro. Region Skåne förordar därför att nationella myndigheter i Sverige och Danmark får i uppdrag att genomföra en strategisk analys av en metroförbindelse mellan Malmö och Köpenhamn.

Den fasta förbindelsen under Fehmarn Bält, vilken beräknas stå färdig 2029, ger bättre förutsättningar för inte minst tågtrafiken mellan Sverige och kontinenten, men ökar också trycket på infrastrukturen. Förbindelsen kommer när den invigs att medföra kraftigt ökad trafik genom södra Sverige, såväl på väg som järnväg, vilket ytterligare förstärker behovet av nya fasta förbindelser över Öresund. En utbyggnad med ytterligare fasta förbindelser över Öresund är därför inte bara viktiga ur ett regionalt perspektiv. Med tanke på den stora andel av Sveriges import och export som passerar över Öresund måste det ökade transportbehovet, som Fehmarn Bält-förbindelsen innebär, tas omhand för att undvika att Öresund blir en framtida flaskhals.

Region Skåne menar att det även är viktigt att förstärka och säkerställa kapaciteten i anslutningarna till den befintliga Öresundsbron. Region Skåne är positiva till att viktiga åtgärder för anslutningarna till Öresundsbron finns med i planförslaget. Vi utgår från att den externa finansiering som nämns i förslaget till nationell plan avser överskott från Öresundsbron. Region Skåne är positivt till att medel från Öresundsbrons överskott används för investeringar i transportsystemet i Sydsverige.

Trimnings- och miljöåtgärder

I förslaget föreslås 42 miljarder läggas på trimnings- och miljöåtgärder som kostar mindre än 100 miljoner, vilka ska planeras, prioriteras och beslutas av Trafikverket. Mindre åtgärder och insatser är ytterst viktiga för att kunna möta uppkomna behov och åtgärda smärre brister, vilka dessutom ofta ger goda effekter i transportsystemet i förhållande till deras kostnad. För att uppnå största möjliga nyttor av åtgärder krävs ofta en samsyn, samordning och samhandling mellan olika aktörer. Region Skåne anser att transparensen och dialogen i Trafikverkets planering av mindre åtgärder måste bli bättre. Detta gäller såväl av trimnings- och miljöåtgärder inom den nationella planens ramar som för genomförandet av smärre åtgärder som finansieras genom den Regionala transportinfrastrukturplanen samt kommunerna.

För att kunna öka personresor och godstransporterna på järnväg krävs, förutom kapacitet på banorna, även en kapacitet att klara en intensifierad trafik på stationer och godsbangårdar. Dessa är noder i systemet och deras funktionalitet är lika avgörande som banornas för att kunna hantera fler tåg och resenärer samt mer gods. Region Skånes analyser av kapacitetsbehovet för att uppnå de målsättningar som är satta, indikerar att det behövs göras åtgärder för att säkra kapaciteten och funktionaliteten på ett flertal stationer och godsbangårdar i Skåne. Region Skåne anser att dessa brister måste utredas och åtgärdas på ett systematiskt sätt, för att säkerställa att effekterna av andra åtgärder i järnvägssystemet ger de nyttor som förväntas i form av möjlig ökad trafikering med attraktivt trafikutbud och fasta tidtabeller. Redan nu finns det ett stort underhållsbehov på Malmö godsbangård. Det är viktigt att situationen utreds och att det tas ett helhetsgrepp. Om vissa delar av Malmö godsbangård skulle avvecklas är det viktigt att säkerställa att funktionerna kan tillgodose vid en ny godsnod i Skåne.

Angelägna åtgärder på tunga vägstråk i västra Skåne

Europavägarna i västra Skåne är hårt belastade och det är angeläget att i närtid göra akuta insatser för att uppnå en funktionalitet som kan hantera de trafikflöden som finns på vissa sträckor. För att stärka den regionala pendlingen, trafiksäkerheten och säkra tillgängligheten på E6:an genom Skåne, E22:an mellan Lund och Malmö och E65:an mellan Malmö och

Ystad, behövs satsningar och ombyggnader i de delar där det saknas tillräcklig redundans i systemet. Framkomligheten behöver bli mer robust och förutsägbar i dessa tunga stråk. Region Skåne vill betona vikten av att det i den nationella planen avsätts resurser för att skyndsamt genomföra åtgärder utifrån 4-stegsprincipen på det högtrafikerade delarna av E6 och E22 i västra Skåne. Region Skåne ser positivt på den åtgärdsvalstudie som är genomförd på E6 Vellinge-Helsingborg och anser att åtgärderna som pekas ut behöver realiseras. Additionskörfält mellan Alnarp och Lomma pekas ut som en åtgärd som behöver komma på plats senast 2025. I Trafikverkets planförslag finns åtgärden endast med vid tio procent ökad ram. Det är av yttersta vikt att nödvändiga åtgärder som pekas ut i åtgärdsvalstudien genomförs.

Region Skåne ser gärna att E6 och E22 drivs som ett pilotprojekt med implementering av en kombination av åtgärder utifrån fyrstegsprincipen. Detta skulle exempelvis kunna omfatta utveckling av kollektivtrafiken, trimningsåtgärder i på- och avfarter, trafikstyrning med ITS, trafikstyrning av långsamgående godstrafik, kapacitetshöjning med fler körfält på delar av sträckan m.m.

Trafikverket föreslår att 1,25 miljarder under 2022–2027 ska samfinansiera trafiksäkerhetsåtgärder i de regionala planerna. Region Skåne anser att detta är bra och att vissa angelägna trafiksäkerhetsåtgärder därmed skulle kunna genomföras eller tidigareläggas under planperioden. Den senare tidens ökade kostnader riskerar dock att ta anspråk från nya satsningar och istället endast bekosta fördyringar. Att medlen kommer att tillfalla länsplanerna efter att planerna antagits försvårar överblicken och skapar en del oklarheter kring hur dessa framtida åtgärder ska hanteras, vilket behöver klaras ut i dialog med länsplaneupprättarna.

Åtgärder som påverkar användningen av transportsystemet

Åtgärderna inom steg ett- och två-åtgärder i enlighet med fyrstegsprincipen ska bidra till att det befintliga transportsystemet och infrastrukturen nyttjas effektivare, säkrare och med mindre påverkan på miljön. I förslag till Nationell plan är fokus på trafikledning och ekonomiska styrmedel. Region Skåne anser att attityd- och beteendepåverkande åtgärder, som syftar till att påverka valet av transportmedel är viktiga och effektiva, inte beskrivs i tillräcklig omfattning. Region Skåne anser att det är olyckligt att beteendepåverkande åtgärder, utöver Mobility management i byggskedet, inte ryms inom planen. Åtgärdsvalsstudiemetodiken åsidosätts om steg ett- eller två-åtgärder bara tillåts där steg tre eller fyra-åtgärd genomförs.

Möjligheterna att finansiera åtgärder inom attityd och beteenden är kraftigt begränsad. Trafikverkets tolkning av förordningen 1997:263 sätter begränsningar för hur den Regionala transportinfrastrukturplanen och

Nationell plan kan finansiera åtgärder. Idag får finansiering endast ske om åtgärderna är kopplade till ett investeringsobjekt. Region Skåne anser att detta är motstridigt med ansatsen som finns med fyrstegsprincipen och vill framhålla vikten av att det måste finnas möjlighet att genom infrastrukturplanerna finansiera steg 1- och 2-åtgärder utanför namngivna objekt.

Dagens regelverk medger inte att viktig infrastruktur för kollektivtrafik, som depåer och laddstationer för eldrift, lyfts in i nationell och regional infrastrukturplan eller stadsmiljöavtal. Den ökade takten för satsningar på kollektivtrafik skapar ökade krav på den regionala kollektivtrafiken vilket driver kostnader på andra ställen än hos kommunerna. Regionerna har dock ingen möjlighet att söka bidrag för investeringar som bidrar till implementeringen av nya tekniska lösningar. Att utesluta delar av kollektivtrafiksystemet, såsom depåanläggningar, för medfinansiering har inbromsande effekter på omställningen av transportsystemet. Elektrifiering av kollektivtrafiken och utökad trafik ställer större krav på depåanläggningarna och dessa delar måste gå i takt. I syfte att möta de avtal som tecknas och de behov som införande av förbättrad kollektivtrafik innebär behöver berörda förordningar kompletteras så att statlig medfinansiering av (offentligt ägda och konkurrensneutrala) depåer samt laddinfrastruktur för eldrift möjliggörs.

Intelligenta transportsystem, ITS, som till exempel variabla hastigheter och realtidsinformation, är ett kraftfullt verktyg för att skapa snabbare och säkrare transporter och samtidigt minska belastningen på miljön. ITS-lösningar på vägsidan tros få ökad omfattning och betydelse. Det är positivt att Trafikverket tar höjd för detta, men de möjligheter som ökad grad av digitalisering och automatisering för med sig, har sannolikt underskattats.

Stadsmiljöavtal och statlig medfinansiering

Region Skåne är positiva till den fortsatta satsningen på stadsmiljöavtal, men anser att de borde på ett bättre sätt samordnas med statlig medfinansiering. Regionerna tilldelar statlig medfinansiering från länsplanerna. I länsplanerna finns det avsatt medel i en pott från vilken kommunerna kan ansöka om statlig medfinansiering för investeringar i både cykel och kollektivtrafik, vilket är samma åtgärder som inom stadsmiljöavtal. Region Skåne anser att det krävs förbättrad dialog och samverkan mellan Trafikverket och länsplaneupprättarna för att få ut största möjliga effekter och nyttor av dessa satsningar.

Trafikverket förslår i planförslaget att stadsmiljöavtal ska finansieras med 1 miljard per år fram till 2030. Trafikverket avser att utvärdera effekterna av stadsmiljöavtal inför nästa planperiod 2026–2037 för framtida utformning av stadsmiljöavtal efter 2030. Det är av mycket stor vikt att

länsplaneupprättarna får vara delaktiga i denna utvärdering och vara med i utformandet av stadsmiljöavtalen efter 2030.

Cykel

Region Skåne anser att det är positivt att planförslaget innehåller satsningar på cykel, investeringarna är dock för låga i relation till planens totala omfattning och behov. Region Skåne ser positivt på att den nationella planen samfinansierar länsplanerna med 600 miljoner kronor 2022–2027. Största delen av den statliga cykelinfrastrukturen ligger på det vägnät som finansieras av de regionala planerna. Att medlen kommer att tillfalla länsplanerna efter att planerna antagits försvårar överblicken och skapar en del oklarheter kring hur dessa framtida åtgärder ska hanteras, vilket behöver klaras ut i dialog med länsplaneupprättarna.

Region Skåne anser att en cykelvägs fysiska samband till en statlig väg inte ska vara det som avgör hur den lokaliseras, utan att det bör vara orternas koppling som ska ligga till grund för lokalisering. Detta innebär att cyklisternas behov kommer i första hand och inte kravet att cykelvägen måste ligga intill den statliga vägen. Region Skåne vill att regeringen säkerställer att det är kopplingarna mellan orterna som ska vara styrande i utbyggnaden av statlig cykelinfrastruktur och inte det funktionella sambandet till den statliga vägen.

Region Skåne arbetar tillsammans med regionens kommuner och Trafikverket för att utveckla supercykelvägar i Skåne. Redan nu pågår pilotstudier för tre cykelpendlingsstråk i Skåne där befintlig cykelinfrastruktur utvecklas och uppgraderas för att kunna nå en högre standard. Dock behövs det stöd från Trafikverket nationellt för att upprätta en nationell standard för viktiga regionala cykelstråk av hög kvalitet i Sverige. Region Skåne föreslår att Trafikverket får i uppdrag att utveckla en organisation kring snabba cykelstråk nationellt, ta fram riktlinjer och vägledning kopplat till infrastruktur för starka regionala cykelstråk för pendling samt uppdatera vägmärkesförordningen gällande skyltning för högkvalitativa regionala cykelstråk för pendling.

I planförslaget framgår att det lågtrafikerade vägnätet kommer att få en negativ tillståndsutveckling under planperioden. Det lågtrafikerade vägnätet (vägtyp 5 och 6) har i vissa fall en viktig betydelse för cykeltrafiken mellan tätorter. Region Skåne anser därför att det är viktigt att utpekade cykelrelationer mellan tätorter och andra målpunkter inte drabbas av försämrade standard i dessa stråk.

Sjöfart, hamnar och landinfrastruktur

Region Skåne delar Trafikverkets bild av att överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart inte i första hand begränsas av kapacitet i hamnar och anslutande landinfrastruktur, utan av att det i de flesta fall blir dyrare att frakta gods sjövägen, bland annat på grund av höga omlastningskostnader. För att en mer omfattande överflyttning av gods från väg till sjöfart ska ske behövs åtgärder i landinfrastrukturen, men framför allt krävs åtgärder som ligger utanför den nationella planen som till exempel styrmedel för att stimulera överflyttning. Region Skåne anser att staten behöver utveckla tydligare strategier och handlingsplaner för en sådan överflyttning. Det blir då också möjligt att göra rätt prioriteringar av både åtgärder inom nationella planen och andra åtgärder som krävs för överflyttning.

I Skåne har hamnarna utmaningar kring sin landinfrastruktur i kombination med en snabb stadsutveckling, detta är särskilt aktuellt i Helsingborg, Trelleborg och Ystad. I dessa städer ska hamnarnas utveckling ske i samspel med stadsomvandling och bostadsbyggande på de områden hamnen lämnar: H+ i Helsingborg, Kuststad 2025 i Trelleborg och Hamnstad i Ystad. För att dessa planeringssituationer ska kunna lösas måste utredning och genomförande ske i en nära samverkan mellan berörd kommun, Region Skåne och Trafikverket. Region Skåne ser dock att Trafikverket inte riktigt vet hur de ska hantera dessa utmaningar som är komplexa och där det krävs avvägningar mellan transportpolitik, stadsutveckling, EU:s krav enligt TEN-T och godshantering. Planeringssituationerna kräver att alla dessa delar måste vägas in och hanteras på ett systematiskt sätt. Dessa utmaningar inom samhällsplaneringen berörs eller hanteras inte i förslaget till nationell plan. Följaktligen finns inte heller några åtgärder i de skånska hamnarna med i planförslaget. Region Skåne anser att ett viktigt första steg för att komma vidare är att i planen peka ut dessa som brister som behöver lösas. Det är av vikt att en lösning söks för Europaväg 65, från Ystad hamn till Malmö med särskilt fokus på delarna genom Ystad tätort.

Bostäder

Sambandet mellan infrastrukturprojekt och nya bostäder har i direktivet pekats ut som en prioriteringsgrund. Trafikverket har därför lagt särskild vikt vid att inventera och bedöma sådana samband. Trafikverket skriver att det är relativt enkelt att bedöma de bostadsrelaterade effekterna av åtgärder som minskar utbudsbegränsningar genom att fysiskt lokalisera infrastrukturen till en annan plats. Däremot konstateras att det är betydligt svårare att göra motsvarande bedömningar av åtgärder som ökar tillgängligheten. I förslaget är endast sträckan Lund-Hässleholm utpekad som ett objekt som bidrar till ökat bostadsbyggande i Skåne, vilket inte ger en rättvis bild för Skåne. Exempelvis skulle satsningar på infrastruktur i

Helsingborgs stad möjliggöra eller tidigarelägga en stor del av de cirka 20 000 nya bostäder som Helsingborg har potential för under den kommande tjugoårsperioden. Detta under förutsättning att infrastruktursatsningar som en fullt utbyggd Västkustbana, fortsatt utbyggnad av Skånebanan, nya spår på Ramlösa station, satsningar i den lokala kollektivtrafiken samt fast förbindelse Helsingborg-Helsingör kommer till stånd.

Skånetrafiken kan idag inte möta den efterfrågan som finns på utökad tågtrafik Malmö – Kristianstad, då Skånebanan på sträckan Hässleholm – Kristianstad är en av Sveriges mest trafikerade järnvägar. Ett förbättrat trafikutbud och därigenom ökad tillgänglighet är här en förutsättning som starkt kan bidra till att potentialen för bostadsbyggande i städer och orter längs banan realiseras fullt ut. Gjorda analyser visar på att mer än 8000 nya bostäder kan kopplas till en utbyggnad av dubbelspår Hässleholm - Kristianstad, då det möjliggör en utveckling av trafiken på banan.

Anna Jähne
Ordförande

Ulrika Geeraedts
Utvecklingsdirektör