

Stadsledningsförvaltningen



Landskrona stad

Datum	Er Referens
2021-01-06	I2020/02739
Handläggare	Vår Referens
Hanne Skak Jensen	KS 2021/1

Infrastrukturdepartementet

i.nationellplan@regeringskansliet.se

i.remissvar@regeringskansliet.se

Yttrande till Infrastrukturdepartementet gällande Trafikverkets inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2022 – 2033 och 2022 - 2037

Sammanfattning

Trafikverkets inriktningsförslag innebär en kraftig neddragning av investeringsverksamheten, eftersom resursbehovet för drift och underhåll ökar. En neddragen investeringsverksamhet skapar stora problem. Trafiken kommer att fortsätta öka samtidigt som transportsystemet ska ställas om till fossilfrihet. Dessa utmaningar kommer inte att försvinna till följd av dagens resursbrist. Det gör att ett ”investeringsberg” skapas, vilket kommer att kräva mycket stora insatser under perioden efter 2032. Trafikverkets inriktning riskerar därför att skapa en kraftigt oscillerande investeringsvolym, vilket är olyckligt ur effektivitetssynpunkt. När det inte byggs är det en risk för arbetslösa byggjobbare. När det byggs blir det en brist på kvalificerade byggjobbare. I bägge fallen får samhället betala dyrt.

Landskrona stad har förståelse för Trafikverkets inriktning, men föreslår en väg ut ur dilemmat med en pauserad investeringsverksamhet. Det finns ett antal strategiska projekt i Sverige som både är angelägna och som är möjliga att till stor del avgiftsfinansieras. Dessa projekt skulle kunna genomföras under den period som investeringsvolymen över skattsedeln minskas. Ett sådant projekt är en ny järnvägsförbindelse för gods- och persontrafik över Öresund för att säkerställa att Sverige drar nytta av Fehmarn Bält-förbindelsen.

Redan i dag är det kapacitetsproblem över Öresundsbron och dess landanslutningar. När Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar beräknar Fehmarn Bält-projektet att antalet godståg över Öresund ska fördubblas, vilket det inte finns några möjligheter för Sverige att härbärgera med nuvarande infrastruktur. Eftersom Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar för trafik runt 2030 är det viktigt att förutsättningslöst men skyndsamt utreda hur kapacitetsbristerna för godstransporter kan lösas.

Landskrona stad
 Stadshuset
 261 80 Landskrona
 Besöksadress

Tfn 0418-474933
 Fax
 www.landskrona.se

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

I dagsläget är den enda föreslagna lösningen på kapacitetsproblemen för godstrafiken en ny Öresundsförbindelse mellan Landskrona och Köpenhamn, Europaspåret. Europaspåret skapar inte bara möjligheter till en överföring av godstrafik från lastbil till järnväg utan också en förbättring för klimatsmart personresande. Europaspåret leder till att restiderna minskar kraftigt för både regionalstågstrafiken och fjärrstågstrafiken, med stora samhällsekonomiska vinster i hela Sydsverige. Trafikverket har föreslagit ett snabbtågsnät för 250 km/h med blandad trafik för bland annat sträckan Göteborg-Köpenhamn (Hamburg). Med Europaspåret skulle restiden för denna sträcka minska med ytterligare 55 minuter.

Europaspåret är kostnadsberäknad till cirka 50 miljarder kronor och kan samlokaliseras med en ny vägförbindelse som kostar cirka 10–20 miljarder kronor. Delar av järnvägsinvesteringen skulle kunna finansieras av EU-medel, på samma sätt som för Fehmarn Bält-förbindelsen. De övriga delarna skulle kunna finansieras med brukaravgifter för både järnvägs- och vägtrafiken, vilket gör att satsningen skulle kunna genomföras utanför statsbudgeten. Alternativet till en utbyggd kapacitet för godstrafiken till och från kontinenten är en ökad lastbilstrafik, som hotar miljömålen.

En ökad lastbilstrafik leder också till krav på en breddning av E6 genom Skåne. Enligt Trafikverkets åtgärdsvalsstudie skulle ett sådant scenario leda till krav på breddning av E6 från Vellinge till Helsingborg, som kommer att vara en mycket kostsam åtgärd eftersom ett stort antal trafikplatser behöver byggas om. De ökande godsvolymererna med järnväg kräver också en utbyggnad av godsterminalstrukturen. Trafikverket utreder en investering i Malmö godsbangård, men enligt den utredning som Region Skåne beställt kommer inte denna utbyggnad att klara framtidens behov. Det kommer inte att finnas plats för de typer av långa godståg som Fehmarn Bält byggs för, och det kommer att saknas kapacitet för det antal tåg som kan förväntas i framtiden. Utredningen föreslår istället en alternativ placering av en ny godsterminal. Studien visade att området kring Marieholm ger mest gynnsamma förhållanden för godstrafiken.

De stora utmaningarna som järnvägssystemet i Skåne står inför, med behov av ny kapacitet för den internationella gods- och persontrafiken på järnväg, behov av ny bangård samt ökade krav på en effektiv regional tågtrafik kräver ett samlat grepp. Landskrona stad förordar därför att regeringen låter utreda en samlad lösning. Europaspåret, ny godsterminal och järnväg för persontransporter i 250 km/h mellan Göteborg och Köpenhamn bör vara delar i en sådan utredning.

Landskrona stad stödjer inriktningen att skydda medel för stadsmiljöavtal, som är avgörande för städernas möjlighet att bygga ett transportsystem för en fossilfri framtid. Vi vill också påpeka vikten av att erforderliga medel avsätts för de regionala planerna. Vägtransportssystemet är ett samlat system där trafiken inte skiljer på nationella, regionala och kommunala vägar.

Inledning

Trafikverket har på uppdrag av regeringen tagit fram inriktningsunderlag inför den infrastrukturproposition som regeringen förväntas presentera i vår.

Uppdraget var omfattande, men huvudsyftet var att ta fram ett underlag för bedömning av ekonomiska ramar för olika åtgärdstyper inför nästa revidering av den nationella transportplanen. Denna gång skulle Trafikverket presentera underlag för två alternativa planperioder; 2022–2033 alternativt 2022–2037. Uppdraget redovisades den 30 oktober 2020. Parallellt har Trafikverket i uppdrag att ta fram förutsättningarna för nya stambanor inom en ram på 205 miljarder kronor i 2017 års penningvärde.

Regeringens uppdrag till Trafikverket innebar att inriktningsunderlaget skulle anpassas till dagens budgetramar, med två alternativa ramar om + 20 % och – 20 %. Trafikverket har också valt att lämna förslag på inriktningar där satsningen på nya stambanor läggs utanför planen. Avseende alternativet med ramar på – 20 % har Trafikverket valt att enbart presentera ett alternativ utan nya stambanor. Trafikverket har därför presenterat totalt 10 alternativ.

Trafikverket har tagit fram trafikprognoser som en del av underlaget. Dessa prognoser bygger bland annat på en klimatstrategi som innefattar kraftigt ökade drivmedelskostnader. Underlaget till trafikprognoserna har presenterats i separata rapporter, de så kallade basprognoserna för 2020–2040. Prognoserna visar på en kraftig ökning av, framförallt, godstrafiken fram till 2040. Noterbart är att Trafikverkets nya basprognos för pågående åtgärdsplanering har en 30 % lägre godsprognos för trafiken över Öresund jämfört med de internationella studier och prognoser som genomförts i samband med Fehmarn Bält-projektet. Detta förefaller bero på att Trafikverkets godsprognos i grunden är en nationell modell och därför saknar de ekonomiska och transportpåverkande effekter som uppstår över landsgränserna när omfattande förbättringar så som Fehmarn Bält genomförs.

Trafikverkets huvudinriktning är att säkra medel för drift och underhåll. Den statliga infrastrukturen börjar bli ålderstigen och kräver allt större insatser för att bevara dagens funktionalitet. Kostnaderna för järnvägsunderlaget ökar också om det saknas redundans så att banavsnitt inte kan stängas av för trafik vid underhållsinsatser. Det leder till att underhållet måste genomföras under enstaka nattimmar, vilket skapar ineffektivitet. Om Trafikverket dessutom ska återta eftersläpande underhåll krävs än större insatser. Trafikverket värnar också medel för smärre åtgärder (trimningsåtgärder), stadsmiljöavtal och bärighetsåtgärder. Till detta kommer att Trafikverket har fått nya uppgifter inom civilförsvaret som kräver resurser. Inriktningen innebär att utrymmet för nya investeringar blir begränsat. I huvudalternativet (dagens ramar, där nya stambanor ingår) innebär det att inga nya namngivna investeringar (investeringar på över 100 miljoner kronor), förutom de som redan är igångsatta eller upphandlade, kan ingå i nästa plan. Även när satsningarna på nya stambanor läggs utanför planen är situationen likartad. Först vid en budgetnivå på + 20 %, utan stambanor, kan de objekt som ingår i dagens plan genomföras. I detta alternativ kan också ett begränsat antal nyttillkommande objekt genomföras. De alternativ som omfattar 16 år förändrar inte bilden i

någon större omfattning, vilket gör att Landskrona stad förordar en 12-årig plan.

Landskrona stad ställer sig bakom att tillräckliga medel ställs till förfogande för att sköta den existerande infrastrukturen. Det är enorma belopp som under åren har investerats i Sveriges vägar och järnvägar. Det är därför centralt att inte dessa investeringar missköts och funktionen försämras. Det är också rätt som Trafikverkets analys visar att det i huvudsak är dagens infrastruktur som ska möjliggöra morgondagens transporter.

Men det är samtidigt oroväckande om Sverige skulle gå in i ett skede under 12 eller 16 år utan investeringar i ny infrastruktur. Utvecklingen står inte still och vi har många svåra utmaningar framför oss, exempelvis klimatfrågan och hur Sveriges industri ska klara av den internationella konkurrensen. Avseende båda dessa utmaningar finns det också brister i Trafikverkets underlag.

I frågan om klimatutmaningen duckar Trafikverket och för fram en ”strategi” som bygger på höjda drivmedelspriser samt ökad användning av biodrivmedel och elektrifierade transporter. Trafikverket hävdar att ny infrastruktur har en begränsad effekt på utsläppen av klimatgaser och att det är kostnadseffektivare att höja drivmedelskostnaderna till upp emot 50 kronor litern till 2030 än att investera i ny infrastruktur. Det är inte uppenbart från Trafikverkets underlag att denna slutsats stämmer. Nedan kommer Landskrona stad visa på strategiska infrastruktursatsningar som markant skulle kunna sänka klimatbelastningen. Trafikverket har inte heller analyserat de makroekonomiska effekterna av denna drastiska kostnadshöjning.

Trafikverket har inte heller gjort någon analys av det internationella perspektivet. Sverige har ett starkt internationellt beroende och både exporten och importen har mer än fördubblats på 10 år. Det beror bland annat på att den svenska industrin blir mer och mer integrerad i Europa. Det innebär till exempel att ett stopp i importen innebär ett omedelbart stopp i produktionen. De två största importländerna är Tyskland och Nederländerna. Importen 2019 var 268 miljarder kronor från Tyskland och importen från Nederländerna 142 miljarder kronor. Tillsammans står de för mer än en fjärdedel av den samlade svenska importen och drygt 400 miljarder kronor import är många lastbilar och tåg.

Importen från kontinenten kommer huvudsakligen till Sverige genom Skåne med lastbil eller järnväg. Den ökande importen märks därför för oss Skånekommuner. Antalet lastbilar på E6 blir allt fler. Även kapacitetsläget för järnvägssystemet är mycket ansträngt. Det krävs investeringar för att bygga ut kapaciteten, vilket inte går ihop med det investeringsstopp som Trafikverkets underlag pekar på. Ett tydligt exempel är ”godsstråket genom Skåne” mellan Kävlinge-Lomma-Malmö. Sedan december 2020 har Pågatågstrafik startats på enkelspåret. Konsekvensen är att godsstråket genom Skåne har en så hög belastning att sydvästra Skånes kapacitetsproblem hämmar företagets möjligheter till godstrafiken på järnväg. Det är också essentiellt att rätt investeringar kommer till stånd om klimatmålet ska nås. Till skillnad mot Trafikverket är vi övertygade om att infrastrukturinvesteringar påverkar vilka

transporter som kommer till stånd och därmed till hur stora utsläppen av klimatgaser blir. Med rätt investeringar kommer järnvägstransporter att efterfrågas, annars kommer trafiken att gå på våra vägar.

Det byggs för närvarande en fast förbindelse över Fehmarn Bält mellan Danmark och Tyskland. Enligt de dansk/tyska trafikprognoserna kommer förbindelsen att fördubbla godstrafiken på järnväg, vilket ställer krav på ny kapacitet över Öresund. Prognoserna visar att Sverige och svensk industri får de största nyttorna av det nya järnvägsgodsstråket över Fehmarn Bält. De potentiella nyttorna för Sverige är markant större än till exempel för Danmark. Stråket byggs även för tyngre och längre godståg. Fehmarn Bält planeras initialt för 835 meter långa godståg, men alla sidotågsspår i Danmark byggs redan för framtida 1050 m långa godståg. Trafikverket verkar ha missat att analysera effekterna av Fehmarn Bält-förbindelsen, men förbindelsen skapar nya möjligheter att transportera gods till och från kontinenten med järnväg istället för med lastbil.

I dagsläget bygger Tyskland ut järnvägsinfrastrukturen söder om Fehmarn och Danmark bygger kapacitet mellan Fehmarn och Köpenhamn. Det som saknas är kapacitet från Köpenhamn in i Sverige. Det krävs en ny Öresundsförbindelse om Fehmarn Bält-förbindelsen ska gynna järnvägen. Om detta inte kommer till stånd återstår lastbilstransporter, som till stor del kommer att ske över Trelleborg.

Dagens system har också en hög sårbarhet. För närvarande finns det bara ett alternativ till Öresundsbron för godstransporter med järnväg, Trelleborg-Rostock. Denna färjelinje kommer att försvinna när Stena Lines nya färjor sätts in. Trafikverket har i regeringsuppdrag att utreda funktionen för en färjelinje för järnväg, men det är uppenbart att det är kostsamt att upprätthålla denna färjetrafik. Samtidigt är det lika uppenbart att det behövs redundans i systemet. Nya färjor är inte heller ett alternativ för en funktionell redundans till Öresundsbron, eftersom färjorna av ekonomiska skäl måste ha en jämn beläggning året om. Vid störningar på Öresundsbron kommer därför kapaciteten på färjorna redan vara uppbokad av den ordinarie trafiken. Om Öresundsbron stängs av för reparationer eller olyckor så finns det inte någon järnvägsförbindelse alls till kontinenten i framtiden.

Förutsättningslös utredning om Skånes infrastrukturkapacitet

Trafikverket utreder för närvarande en vägtunnel och en tunnel för persontåg över Öresund, mellan Helsingborg och Helsingör. Malmö och Köpenhamn utreder också möjligheterna för en metro under Öresund, mellan städerna. Trafikverket analyserar möjligheterna att bygga ut Malmö godsbangård. Trafikverket har också framfört möjligheterna för en framtida persontrafik på järnväg i 250 km/h mellan Göteborg och Köpenhamn (Hamburg). De olika projekten löser delar av Skånes infrastrukturproblem, men viktiga delar saknas. Framförallt avseende de framtida nationella och internationella behoven för svenskt näringsliv. Avsaknaden av lösningar för godstrafiken på järnväg är besvärande.

De möjligheter för fossilfria och hållbara transporter mellan Sverige och kontinenten som Fehmarn Bält-förbindelsen skapar är för stora för att spelas bort genom partialanalyser. Det är angeläget att en samlad bild över utmaningarna och tänkbara lösningar tas fram. Regeringen bör därför tillsätta en utredning som förutsättningslöst ser på möjliga lösningar för de internationella förbindelserna över Skåne, med beaktande av de regionala och lokala transportbehoven.

Landskrona stad bedömer att, förutom pågående utredningar, tre viktiga projekt för att lösa de internationella förbindelserna behöver inkluderas i ett samlat beslutsunderlag.

- Europaspåret
- Ny rangerbangård i Skåne
- Snabbtågsstandard på sträckan Göteborg-Köpenhamn (Hamburg)

Europaspåret

Europaspåret är en ny järnvägsförbindelse mellan Skåne och Danmark under Öresund. Europaspåret fördubblar järnvägskapaciteten över Öresund, förbättrar möjligheterna för fjärr- och godstrafiken mellan Sverige och kontinenten och minskar restiderna inom Öresundsregionen.

Till skillnad mot den diskuterade förbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör kommer Europaspåret att effektivt öka godskapaciteten på järnväg, vilket kommer att vara helt avgörande för om de ökande importvolymerna (och exportvolymerna) till kontinenten ska transporteras med järnväg, med låga klimatutsläpp, eller med lastbil med höga klimatutsläpp.

När den fasta förbindelsen över Fehmarn Bält öppnar för trafik, runt 2030, kommer järnvägsförbindelserna från Tyskland upp till Köpenhamn kraftigt förbättras och både transporttider och transportkostnader med järnväg kommer att sjunka dramatiskt, vilket ger förutsättningar för en stor överföring av gods från lastbil till järnväg. Om det bara fanns ledig järnvägskapacitet över Öresund. Tyvärr så är detta inte fallet.

Dansk/tyska utredningar om Fehmarn Bält-förbindelsen prognostiserar cirka 80 godståg per dygn över Öresundsbron, vilket är en fördubbling av dagens trafik på 40 tåg per dag. Fehmarn Bält-förbindelsen skapar också möjligheter för 835 meter långa godståg, men möjlighet för 1050 meter långa tåg i framtiden. Basprognos inför nuvarande nationella plan för transportsystemet antog att Öresundsbron skulle trafikeras av 65 tåg per dag 2040. Den nu framtagna basprognosen antar en trafik på 56 tåg per dag 2040. Trafikverket har därför dragit ner prognoserna jämfört med 2016, trots att Fehmarn Bält-förbindelsen fått klartecken och börjat byggas. Det kan inte tolkas på annat sätt än att Trafikverket prioriterar en ökad persontrafik på Öresundsbron och därmed förbereder en kraftig inskränkning av godstågsvolymer.

Landskrona stad anser att det inte är ansvarsfullt att förbereda en neddragning av godstrafiken på järnväg för att säkra kapacitet för persontrafiken. Både gods och personer måste kunna trafikera framtidens

järnväg om klimatmålen ska nås. Dessutom kommer inte Skånes vägnät klara den kraftiga ökningen av lastbilar som en strypning av järnvägstransporterna skulle innebära. Den enda rimliga lösningen är att bygga ny järnvägskapacitet för godståg över Öresund.

Med Europaspåret kommer godstrafiken få en ny genare sträckning för huvudflödet av den internationella godstrafiken. Godstrafiken får väsentligt kortare körsträcka och gångtiden kommer att minska med 1–2 timmar relativt nuvarande situation. Samtidigt möjliggörs nya persontrafikupplägg med kortare restider, och kapacitetssituationen i hela sydvästra Skåne förbättras markant när godstrafiken inte längre i samma omfattning ska gå igenom centrala Malmö, Lund, Kävlinge, Lund och Eslöv.



Den utredning som Trafikverket nu genomför om en ny fast förbindelse studerar enbart en förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör för bilar och för persontåg. Eftersom den bana som Helsingborg-Helsingör projektet ansluter till i Danmark redan är överfull av lokaltåg, är funktionen av järnvägsförbindelsen enbart en förlängning av den danska lokaltrafiken med en station, Helsingborg. Det innebär också att det inte skapas en lösning för gods på järnväg. Denna lösning innebär därför att godsproblemet måste lösas genom fler lastbilar från kontinenten. Det kommer att leda till en karavan av lastbilar och krav på nya breddningar av de skånska motorvägarna.

Europaspåret erbjuder istället att Sverige drar nytta av att Fehmarn Bält-förbindelsen ger den klart största trafiknyttan för järnväg, som slipper vägen/rutten över Jylland och därmed flera timmars extra transporttid. Europaspåret i sig minskar också transporttiderna med 1–2 timmar och ökar kapaciteten för fler tåg. Europaspåret går också i tunnel under Köpenhamn, vilket gör att intrångsproblem undviks för sträckorna in mot Köpenhamn. Tillsammans med Fehmarn Bält skapar Europaspåret ett nytt snabbt och kapacitetsstarkt godsstråk.

Även för fjärrtågen och regionaltågen kommer Europaspåret ge en bättre lösning än en tågtunnel mellan Helsingborg och Helsingör. Europaspåret skapar redundans för persontrafiken och nya resmöjligheter, till skillnad från Helsingborg-Helsingör som huvudsakligen har en lokal funktion. Restiderna från Göteborg till Köpenhamn minskar med 55 minuter. Restiden från Stockholm till Köpenhamn minskar med 30 minuter. Lösningen kommer också att underlätta på den danska sidan, då tunneln kommer direkt in mot Köpenhamn central och priset för utbyggnad av stationen är inräknad i kostnaderna. De förbättrade regionaltågmöjligheterna innebär också att arbetsmarknaden runt Köpenhamn/västra Skåne ökar med drygt 300 000 människor i arbetsför ålder.

Kostnaden för förbindelsen, inklusive landanslutningar och utbyggnaden av Köpenhamns järnvägsstation ligger på knappt 50 miljarder kronor. En komplettering av Europaspåret med en vänganslutning skulle kosta ytterligare 10–20 miljarder kronor. Kostnaderna kan hållas nere genom att tunneln byggs med samma typ av tunnelement som Fehmarn Bält och elementen kan därför byggas i den fabrik som nu anläggs för Fehmarn Bält-förbindelsen. Det kan ändå tyckas vara och är mycket pengar. Men med den rekordlåga räntan som världen lever med och med möjligheterna att få EU stöd så kommer kalkylerna för en lånefinansiering att gå ihop. EU har beviljat ett 40 % stöd till järnvägsdelen av Fehmarn Bält-förbindelsen. Det är rimligt att även Europaspåret skulle kunna få ett liknande stöd, vilket skulle minska lånebehoven till under 30 miljarder kronor för järnvägslösningen. Detta lån kan betalas av brukaravgifter från tågtrafiken tillsammans med avgifter från vägtrafiken.

Projektet minskar samtidigt de stora alternativa investeringsbehov på både E6 och järnvägsnätet i både Sverige och Danmark som annars skulle uppstå. Alternativet till Europaspåret förskräcker. Trafikverket har genomfört en åtgärdsvalsstudie för E6 genom Skåne och konstaterat att om inte trafiken kan minskas och överflyttas från väg till järnväg kommer det att behövas en breddning av motorvägen från Vellinge till Helsingborg. Kostnaden för detta är inte beräknad av Trafikverket, men det handlar rimligen om tiotals miljarder kronor. Satsningar som dessutom ska finansieras över skattsedeln. För järnvägssystemet är alternativet till Europaspåret ett dubbelspår på Godsstråket genom Skåne, genom bland annat samhället Lomma, och stora investeringar i en rad stora konfliktpunkter i järnvägsnätet.

Landskrona stad förordar att regeringen utreder en utbyggnad av Europaspåret tillsammans med en vägförbindelse mellan Landskrona och

Köpenhamn, med syfte att skapa kapacitet och smidighet för järnvägstrafiken till och från kontinenten när Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar för trafik.

Europaspåret kan finansieras genom en kombination av EU-bidrag och brukaravgifter, vilket gör att den inte behöver finansieras över statsbudgeten. Alternativet att inte bygga Europaspåret och skapa ny kapacitet för godstrafiken på järnväg kommer att leda till stora behov att bredda E6 genom Skåne och dyra järnvägsinvesteringar. En väl så dyr satsning, med skillnaden att notan kommer på skattsedeln istället för på brukaravgifterna.

Ny godsterminal i Skåne

Järnvägsgodssituationen i Skåne är redan i dag mycket ansträngd. Rangerbangårdsfunktionen i Skåne fungerar som Skandinaviens hubb för nästan all godstrafik till och från kontinenten. Huvudsakligen används Malmö bangård, men Malmö bangård är inte dimensionerad för detta, vilket hämmar utvecklingen för godstrafiken. Dagens rangerbangård klarar inte ens 750 m långa godståg, och än mindre Fehmarn Bält-förbindelsens krav på 835 och 1050 meter. Kapaciteten är idag så högt utnyttjad att Helsingborgs rangerbangård har återöppnats för att sortera Skånes lokala godstrafik. Mellan sorteringen i de båda bangårdarna går det skytteltrafik med godståg, som förbrukar den begränsade kapacitet som finns i järnvägsnätet. Denna situation förvärras också när Pågatågstrafiken har startat på Godsstråket genom Skåne/Lommabanan.

Trafikverket utreder en utbyggnad av Malmö bangård, men den utredning som Region Skåne gjort visar att det inte räcker. Malmö bangård kommer inte att klara framtidens krav på långa och många tåg. Utredningen föreslår istället en alternativ placering av en ny godsterminal, exempelvis i Marieholm, Åstorp eller Hässleholm (se bilden nedan).



Enligt utredningen verkar Marieholm vara den bästa platsen för en ny bangård, men det krävs rimligen en fördjupad utredning innan beslut om lokalisering ska tas. En ny bangård i kombination med Europaspåret skulle kraftfullt öka järnvägstransporternas konkurrenskraft och leda till en stor överflyttning av gods från väg till järnväg.

Landskrona stad föreslår därför att Trafikverket får i uppdrag att bredda dagens utredning av Malmö bangård till frågan om en ny bangård i Skåne och att frågan ingår i en utredning av ett samlat beslutsunderlag.

Snabbtågsstandard mellan Oslo och Hamburg

Trafikverket lyfter i sitt underlag möjligheterna för en uppgradering av vissa sträckor till 250 km/h för blandad trafik. Denna satsning, som har en mycket hög nettonuvärdeskvot, innefattar de största delarna av Väst kustbanan. I ett långsiktigt perspektiv lyfter Trafikverket möjligheterna för en 250 km/h standard hela vägen mellan Oslo och Hamburg. I ett mera kortsiktigt perspektiv kan Väst kustbanan rustas för 250 km/h. Men för att det ska fungera krävs det vissa insatser på Väst kustbanan inklusive ett fyrspar runt Landskrona samt bättre kapacitet genom Malmö alternativt utbyggnad av andra delar som innebär en avlastning genom Malmö. Med Europaspåret utbyggt kommer denna kapacitet att vara på plats och restiden mellan Göteborg och Hamburg minskas till 4:15. Restiden är då nere på en nivå som möjliggör att både västra och södra Sverige kan knytas nära till den dynamiska Hamburgregionen. Mellan Stockholm och Köpenhamn kan restiden kortas med 30 minuter och mellan Göteborg och Köpenhamn med 55 minuter genom en utbyggnad av Europaspåret. Sammantaget innebär de stora restidsvinsterna för fjärrtrafiken, jämfört med dagens Öresundsbroförbindelse, att tåget kan konkurrera med flyget och därmed bidra till en övergång till fossilfria transportlösningar.

Det är rimligt att samplanera en snabbtågssatsning för sträckan Göteborg-Köpenhamn och Europaspåret. Det är dock viktigt att notera tidplanen i relation till de åtgärder som vidtas på dansk och tysk sida så att inte de svenska åtgärderna kommer långt efter öppnandet av Fehmarn Bält. Företag och verksamheter kommer att inrätta sig efter de nya förhållandena och om det är krångligt att resa mellan exempelvis Göteborg och Hamburg kommer andra transportlösningar än tåg att komma i fokus.

Stadsmiljöavtal

Landskrona medverkar i arbetet med att hållbarhetsanpassa städernas transportsystem och vill framhålla vikten av att staten fortsatt stödjer dessa insatser. Vi stödjer därför Trafikverkets förslag att prioritera stadsmiljöavtalen när resurserna fördelas. Det är också viktigt att reglerna för stödet är långsiktigt så att en kommun kan förutse förutsättningarna för de ofta långdragna processerna att bygga om det kommunala gatunätet.

Regionala transportplaner

Trafikverket har inte i inriktningsunderlaget gjort någon analys av de regionala transportplanerna vilket är en brist. Även om de regionala transportplanerna har begränsade medel till sitt förfogande har de en viktig roll i utvecklingen av den samlade transportinfrastrukturen. I Trafikverkets underlag är frågan enbart behandlad som en budgetpost som justeras upp eller ner med samma procentsats som de totala ramarna. Frågan om ramarnas storlek borde ha fått en mera seriös behandling.

Ställningstaganden från Landskrona

Landskrona stad förordar att:

- Nästa nationella plan omfattar 12 år. Trafikverkets underlag visar att en förlängd planperiod inte ökar klarheten i när de stora investeringsprojekten är klara. Stabiliteten avgörs inte heller av planperiodens längd då planen ska revideras vart fjärde år.
- Anslagen till regional plan inte minskas. Transportsystemet är ett samlat system, där den lokala och regionala infrastrukturen samspelar med den nationella infrastrukturen. De regionala planerna är därför avgörande för transportsystemets funktion.
- Anslagen till stadsmiljöavtal inte minskas. Stadsmiljöavtalen möjliggör för kommuner att bygga ett lokalt transportsystem som är hållbart. Detta kommer att vara avgörande för möjligheterna att nå miljö- och klimatmålen.
- Regeringen tillsätter en utredning med uppgift att, förutsättningslöst, ta fram ett beslutsunderlag om Skånes framtida infrastruktur som en del i de internationella förbindelserna. Detta underlag bör analysera en ny fast förbindelse över Öresund för både gods- och persontrafik där Europaspåret bör ingå. Dessutom bör utredningen ta fram underlag för godsbangård i Skåne, som säkrar kapacitet samt förmåga att hantera långa tåg.
- En satsning på Väst kustbanan för att möjliggöra 250 km/h med blandad trafik ingår i nästa nationella plan. Satsningen bör innefatta ett fyrspår

runt Landskrona samt ta höjd för en framtida anslutning till Europaspåret. Satsningen möjliggör snabba tågförbindelser från Göteborg till Köpenhamn, samtidigt som Sverige knyts närmare till det dynamiska Hamburgområdet.

Landskrona stad