



Landskrona stad

## Stadsledningsförvaltningen Kvalitets- och utredningsavdelningen

Datum Er Referens  
2024-04-03  
Handläggare Vår Referens  
Jan Persson/Hanne  
Skak Jensen

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet  
[li.remissvar@regeringskansliet.se](mailto:li.remissvar@regeringskansliet.se)  
kopia li.nationellplan@regeringskansliet.se

### Remissvar Landskrona stad till Trafikverkets inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037

Landskrona kommun har tagit del av Trafikverkets inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen för perioden 2026-2037 och vill härmed framföra sina synpunkter på underlaget.

Trafikverkets inriktningsunderlag innehåller ingen samlad bedömning av vad Sverige faktiskt behöver i form av transportinfrastruktur för att klara framtidens utmaningar, vilket Landskrona stad saknar. Därutöver saknar Landskrona stad det internationella perspektivet på gränsöverskridande transporter och hur den internationella infrastrukturutvecklingen, däribland den kommande Fehmarn Bält-förbindelsen mellan Danmark och Tyskland, kommer påverka Sverige och vilka behov i form av transportinfrastruktur det kommer skapa för både person- och godstransporter.

Landskrona stads synpunkter på Trafikverkets inriktningsunderlag kan sammanfattas som följande:

- De ekonomiska ramarna  
Det behövs ökade ekonomiska ramar för att finansiera både det eftersatta underhållet och nyinvesteringar som ska lösa den växande transportefterfrågan.
- Nationella intressen och statliga investeringar i hamnar  
Hamnar och varvsverksamheters strategiska och nationella betydelse bör ingå i bedömningen av statliga investeringar i hamnar.
- Öppenhet för alternativa finansierings- och genomförandeformer  
Större strategiska projekt som är angelägna och till stor del kan finansieras genom avgifter och därmed utanför den nationella infrastrukturplanen bör prioriteras.
- Behov av investeringar för redundant och kapacitetsstark järnvägstrafik mellan Sverige och kontinenten

**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

Ökande internationella transporter för import och export samt överflyttning av långväga godstransporter från väg till järnväg ställer krav till redundans och kapacitet för järnvägstransporter mellan Sverige och kontinenten.

- Behov av godsterminalstruktur  
Ökande godsvolymen ställer krav på utbyggnad av godsterminalstrukturen i Skåne och ett helhetsgrepp i samband med planering av en ny Öresundsförbindelse.

- Behov av samarbete mellan Sverige och Danmark  
Myndigheter i Sverige och Danmark bör kontinuerligt samarbeta kring trafikprognoser samt inleda ett gemensamt arbete för en ny Öresundsförbindelse.

- Främjande av transporter med cykel  
Cykel är ett viktigt färdmedel för att nå klimat- och trafiksäkerhetsmål som behöver utvecklas i samarbete mellan kommunala, regionala och nationella aktörer.

## **De ekonomiska ramarna**

Trafikverkets inriktningsunderlag visar att den långsiktiga transportinfrastrukturplaneringen står inför stora utmaningar. Underhållet är eftersatt och kostnaderna till både underhåll och nyinvesteringar ökar. Trafikverket konstaterar att det behövs cirka 15% ökad ram endast för att kunna bibehålla infrastrukturens funktionalitet och fullfölja planerade investeringar. Landskrona stad ställer sig bakom att tillräckliga medel ställs till förfogande för att sköta den existerande infrastrukturen.

Att prioritera underhåll får dock inte ske på bekostnad av nyinvesteringar och strategiskt viktiga projekt som kan bidra till att lösa den växande transportefterfrågan, klimatomställningen samt öka industrins konkurrenskraft och Sveriges beredskapsförmåga.

Det är Landskrona stads uppfattning, att Sverige kommer att betala dyrt om inte transportinfrastrukturen utvecklas genom nyinvesteringar och strategiskt viktiga projekt. Projekt som kan finansieras utanför den nationella transportinfrastrukturplanen genom avgiftsfinansiering och EU-stöd bör prioriteras. Landskrona stad anser att det är viktigt att öppna upp för alternativa finansierings- och genomförandeformer för att strategiskt viktiga projekt kan genomföras samtidigt som det finns medel för underhåll av den existerande infrastrukturen i den nationella infrastrukturplanen.

## **Nationella intressen och statliga investeringar i hamnar**

Sveriges hamnar är inte en del av den statliga infrastrukturen och gränsdragningen mellan det kommunala och det statliga ansvaret är strikt. Gränsdragningen tar utgångspunkt i geografin och inte åtgärdens funktionalitet vilket begränsar det statliga handlingsutrymmet enligt ”Sjöfart – Underlagsrapport till inriktningsunderlag för 2026-2037”.

Beslut om statliga investeringar i anslutande infrastruktur till hamnar baseras på samhällsekonomiska nyttoeffekter men bör även inkludera strategisk och

nationell betydelse för till exempel intermodal funktion, bränsleförsörjning, beredskap eller klimatomställning.

Landskrona stad ser gärna att beslut om statliga investeringar i anslutande infrastruktur till hamnar även baseras på stödfunktioner som varvsverksamhet med strategisk och nationell betydelse.

Till exempel är varvsverksamheten i Landskrona Sveriges enda kvarvarande med kapacitet till större fartyg vilket kan ha nationell betydelse.

Nya fartyg byggs allt större och med ökat djupgående och därför behövs åtgärder i farleden intill Landskrona hamn för att upprätthålla varvsverksamhet för reparation, underhåll och ombyggnation av större fartyg i Sverige. Förnyade utredningar om förbättring av farleden pågår och Landskrona stad anser att varvsverksamhetens nationella betydelse bör inkluderas i bedömningen av det statliga och kommunala åtagande.

### **Öppenhet för alternativa finansierings- och genomförandeformer**

Det finns ett antal strategiska projekt i Sverige som både är angelägna och som är möjliga att till stor del avgiftsfinansiera. Dessa projekt skulle kunna genomföras under en period där underhållet behöver prioriteras i nationell plan.

Ett sådant projekt är en fast förbindelse mellan Sverige och Danmark för både gods- och persontrafik på väg och järnväg vilket kan finansieras på samma sätt som Öresundsbron genom statliga lån som betalas tillbaka genom framtida trafikintäkter. En ny fast förbindelse som skapar redundans och ökad järnvägskapacitet för såväl person- som godståg i en av EU:s prioriterade järnvägskorridorer har också goda möjligheter till betydande EU-stöd.

### **Behov av investeringar för redundant och kapacitetsstark järnvägstrafik mellan Sverige och kontinenten**

Landskrona stad saknar en analys av det internationella perspektivet i Trafikverkets inriktningsunderlag. Sverige har ett starkt internationellt beroende där import- och export har fördubblats de senaste 10 åren, vilket bland annat beror på att den svenska industrin blir mer och mer integrerad i Europa.

Det innebär också att ett stopp i importen medför ett omedelbart stopp i produktionen vilket kan påverka den industriella utvecklingen i hela Sverige, svensk konkurrenskraft och tillväxt. Detta ställer krav på redundant och kapacitetsstark transportinfrastruktur mellan Sverige och kontinenten.

En stor del av de internationella transportererna går via Skåne med lastbil eller järnväg. Den ökande internationella trafiken märks för Skånekommunerna genom att antalet lastbilar på E6 blir allt fler och påverkar trafiksäkerheten. Landskrona stad ser stort behov av att framkomligheten och trafiksäkerheten längs E6 mellan Malmö och Helsingborg ökar samt för åtgärder för att flytta godstransporter från väg till järnväg.

För närvarande finns det bara ett alternativ till Öresundsbron för godstransporter på järnväg via tågfärjor Trelleborg-Tyskland vilket enligt Trafikverkets egen utredning från februari 2024 inte är något fullgott

redundansalternativ. Om Öresundsbron stängs av för reparationer eller olyckor kommer det få direkt påverkan på svensk industri och näringsliv samt ökande kostnader för omlastning. Även kostnaderna för järnvägsunderhållet ökar om det saknas redundans så att banavsnitt inte kan stängas av för trafik vid underhållsinsatser.

Svensk industri visar enligt Trafikverkets redovisning stort intresse för att flytta transporter till järnväg och minska klimatpåverkan, men det krävs ett fullgott redundansalternativ för de internationella och tunga godstransporterna. Försvarsberedningens totalförsvarsrapport, Kraftsamling, betonar också vikten av att säkra redundans i södra Sverige för tunga transporter på både väg och järnväg.

Danmark och Tyskland bygger för närvarande en fast förbindelse över Fehmarn Bält och en ny kapacitetsstark järnvägskorridor mellan de två länderna för tyngre och längre godståg. Förbindelsen skapar redundans genom Danmark och ger svensk industri möjligheter för effektiva, pålitliga och klimatvänliga internationella transporter. När Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar 2029 kommer det vara ett 53 kilometer långt stråk från Malmö godsbangård över Öresundsbron och vidare till Vigerslev i Danmark där det fortfarande bara finns en väg för järnvägstrafik.

Landskrona stad anser att det behövs en ny Öresundsförbindelse som kan skapa ett alternativt järnvägsstråk över Öresund och därmed redundans och ökad kapacitet för såväl gods- som persontåg. Behovet av redundans för godstrafik över Öresund finns redan idag och behov av ökad järnvägskapacitet behövs på sikt i takt med att landanslutningarna på båda sidor Öresund byggs ut och trafiken ökar. Alvesta-Hässleholm-Öresundsbron är den största kapacitetsflaskhalsen för godstransporter till och från Sverige och ökad kapacitet behövs i hela stråket.

### **Behov av godsterminalstruktur**

De ökande godsvolymererna med järnväg kräver också en utbyggnad av godsterminalstrukturen. För Skåne är Malmö godsbangård en brist som inte klarar framtidens behov. Det kommer inte att finnas plats för de typer av långa godståg som Fehmarn Bält-förbindelsen byggs för, och det kommer att saknas kapacitet för det antal tåg som kan förväntas i framtiden. Det bör också beaktas att det finns ett stort underhålls- och reinvesteringsbehov på såväl Malmö godsbangård som Helsingborgs godsbangård.

Det behövs en ny rangerbangård i Skåne som kopplar till järnvägsnätet för godståg i Sverige och samlar och delar godsflöden på ett effektivt sätt. Därmed får svensk industri och näringsliv möjlighet till direkta och effektiva transportupplägg till och från kontinenten vilket bidrar till ökad konkurrenskraft i stället för ökat beroende av rangering i andra länder.

Region Skånes egen utredning föreslår en alternativ placering av en ny godsterminal, där området kring Marieholm ger mest gynnsamma förhållanden för godstrafiken. Landskrona stad anser att det är viktigt att situationen utreds och att det tas ett helhetsgrepp i samband med planeringen av en ny Öresundsförbindelse med godskapacitet samt att det tas beslut kring framtida placering av rangerbangård i Skåne och ny Öresundsförbindelse.

### **Behov av samarbete mellan Sverige och Danmark**

Det finns i dagsläget inget kontinuerligt samarbete mellan danska och svenska myndigheter kring trafikprognoser över Öresund och det finns divergerande uppfattningar kring hur den internationella trafiken kommer att utvecklas kommande år.

Landskrona stad anser att det finns ett behov av kontinuerligt myndighetssamarbete mellan Danmark och Sverige om trafikprognoser samt kapacitet och redundans för transporter över Öresund och en framtida ny Öresundsförbindelse. Trafikverkets pågående utredning om kapacitet och redundans för transporter över Öresund bör följas upp av en gemensam svensk-dansk utredning som tar utgångspunkt i redundans och kapacitet över Öresund samt ett bilateralt arbete för en ny Öresundsförbindelse för både gods- och persontrafik på järnväg för att ta ett helhetsgrepp om de gränsöverskridande transporterna.

En bilateral utredning om person- och godstransporter över Öresund stöds av både Region Skåne (enligt verksamhetsplan och budget 2024) och Greater Copenhagen (enligt handlingsplan 2024-2025).

### **Främjande av cykeltrafik**

För att nå klimatmålen behöver fler transporter ske med gång, cykel och kollektivtrafik. Ökad andel persontransporter med gång, cykel och kollektivtrafik kan också leda till färre allvarliga olyckor i trafiken då antalet bilar reduceras. Ökad andel transport med cykel bidrar också med en viktig social dimension av hållbarhetsarbetet och förbättrad folkhälsa.

För att skapa goda förutsättningar för cykel som färdmedel för barns resor till och från skola, pendling till arbete, studier, fritidsaktiviteter etc. krävs samarbete mellan kommunala, regionala och nationella aktörer.

Landskrona stad ser positivt på Trafikverkets förslag om ändringar i Trafiklagstiftningen för att främja cykeltrafik i Sverige.

Landskrona stad arbetar tillsammans med Region Skåne och Trafikverket med supercykelvägar som är regionala cykelstråk för pendling med hög framkomlighet, god komfort, hög trafiksäkerhet och en trygg cykelmiljö. Landskrona anser att det hade varit positivt för utvecklingen av supercykelvägar med ökat stöd från Trafikverket nationellt och nationella standarder för starka regionala pendlingsstråk med cykel.