



Datum
2022-02-18
Adress
August Palms Plats 1
Diarienummer
STK-2021-1607

Yttrande

Till
Infrastrukturdepartementet

Remiss från Infrastrukturdepartementet - Trafikverkets rapport Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033.

Dnr: I2021/02884

Sammanfattning

Malmö stads yttrande tar utgångspunkt i de nationella klimat- och transportpolitiska målen samt Malmös strategiska funktion för person- och godstrafiken i det regionala, nationella och europeiska transportsystemet.

Utöver de synpunkter som framgår i föreliggande yttrande hänvisar Malmö stad till MalmöLundregionens gemensamma yttrande. Mot bakgrund av detta föreslår kommunen följande kompletterande av åtgärder och objekt till nationell plan för infrastrukturen 2022–2033. Det prioriterade åtgärderna och objekten sammanfattas enligt följande:

- Utöka investeringarna i Öresundsbroanläggningen med planskilda spårkopplingar mellan Svågetorp station och Hyllie station, samt mellan Svågetorp station och Ystadbanan.
- Tillsätt en mellanstatlig utredning om Öresundsmetron i samarbete med danska regeringen.
- Öka planens fokus på överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart.
- Bygg snarast ut stambanan Lund-Hässleholm.
- Peka ut Malmö rangerbangård tydligare som en namngiven brist och tillsätt resurser så att Trafikverket kan utreda frågan utifrån ett helhetsperspektiv.
- Peka ut tillgängligheten till Malmö hamn som en namngiven brist och tillsätt resurser så att Trafikverket kan utreda frågan.
- Lägg till kapacitetshöjande åtgärder för Ystadbanan och Trelleborgsbanan och på sikt Lommabanen.
- Fortsätt utbyggnaden av BK4 och utför reinvesteringar på E22 Yttre Ringvägen för att undvika allt för stora underhålls- och trafikantkostnader.
- Prioritera kollektivtrafiken vid kapacitetsutbyggnad av E6 mellan Trafikplatserna Alnarp och Lomma.
- Muddring av farleden Flintrännen ska ingå som objekt i planen.

Malmö stad uppmuntrar till strategiska diskussioner tillsammans med regeringen och statliga aktörer angående transportsystemets långsiktiga utveckling i Malmö och Öresundsregionen.

Yttrande

Malmö stad hänvisar till det gemensamma yttrande från MalmöLundregionen över *Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033*. Utöver det framhåller Malmö stad följande synpunkter och önskemål.

Generella synpunkter

Malmö stad välkomnar planens ambition att utveckla infrastrukturen med beaktande av Fehmarn Bältförbindelsens kapacitetshöjning år 2029. Malmö stad delar de betydande brister som lyfts i planen vad gäller kapacitet och restidernas tillförlitlighet i Öresundsregionen¹. Malmö stad ser också positivt på att planen framhåller viktiga brister i de två större godsstråk som passerar via Malmö, Malmö/Trelleborg-kontinenten samt Malmö-kontinenten.² Malmö C och Malmö hamn är knutpunkter i TEN-T nätet (transeuropeiska nätverket för transporter) och förser både övriga Sverige och kontinenten med en betydande del av näringslivets godstransporter. Påtalade brister syns tyvärr redan idag och Malmö stad anser därmed att de prognostiserade volymökningarna behöver behandlas ännu tydligare i planen.

Malmö stad delar därmed inte Trafikverkets bedömning att nuvarande järnvägskapaciteten på Öresundsbron ska räcka till 2050³. Malmö stads argument grundar sig i att prognoserna visar på att godstågstrafiken och den tyngre lastbilstrafiken kommer öka med 100 procent respektive 50 procent i samband med Fehmarn Bältförbindelsens färdigställande 2029. I både Danmark och Tyskland pågår ett flertal omfattande infrastrukturinvesteringar mellan *Hamburg-Fehmarn-Öresund* med syfte att öka robustheten och hastigheten på sträckan till 200–250 km/h. Här är det av största vikt att beakta att Danmarks och Tysklands målsättningar är att ha de investeringarna klara till Fehmarn Bältförbindelsens invigning 2029.

Med hänsyn till utvecklingen i grannländerna anser Malmö stad att det är av angeläget att Sveriges regering tar ett helhetsgrepp och tillräcklig höjd för de kommande kapacitetshöjningar som tillgodoser behov över tid samt svarar upp mot de nationella och europeiska klimat- och transportpolitiska målsättningar. Annars finns det risk att utvecklingen leder till hårda och kostsamma prioriteringar för landets gods- och persontrafik som får påverkan på Sveriges tillväxt, klimatomställning, ekonomi och konkurrenskraft.

Vidare anser Malmö stad att det krävs en tydligare plan för hur en ökad efterfrågan av godstransporter inom- och genom kommunen ska förhålla sig till den ökade efterfrågan av kollektiva persontransporter. I många fall kombineras person- och godstågstrafik på samma spår och konkurrerar med varandra.

I övrigt vill Malmö stad upplysa regeringen om att miljökonsekvensbeskrivningen som publicerats på Trafikverkets hemsida inte har remitterats tillsammans med förslaget till nationell

¹ Förslag till nationell plan för transportsystemet 2022–2033 s. 61

² Förslag till nationell plan för transportsystemet 2022–2033 s. 57–58

³ Förslag till nationell plan för transportsystemet 2022–2033 s. 111

plan för trafikinfrastrukturen. Malmö stad vill framföra följande synpunkter på planens förhållande till de nationella miljö- och klimatmålen i stort.

Klimatmålet för transportsektorn framhåller regeringens ambition om att Sverige ska vara det första fossilfria välfärdslandet i världen. I remissunderlaget hänvisas löpande till de transportpolitiska målen. Det beskrivs utförligt hur underlaget förhåller sig till dessa och att planen inte ensam kan svara upp mot samtliga målsättningar. Malmö stad saknar dock en djupare analys av hur förslaget bidrar till miljö- och klimat- samt transportpolitiskamålen.

För att planen på bästa sätt ska bidra till måluppfyllelse i förhållande till de transport- och klimatpolitiska målen är det viktigt att förstå vilka konkreta effekter inom Malmös geografi de olika objekten i föreliggande plan innebär för transportsystemet i sin helhet samt vad utblivna satsningar i sin tur medför för konsekvenser. Malmö stad anser inte att planen ger tillräckliga förutsättningar för att kunna ta ställning till denna punkt.

Malmö stads förslag till kompletterande åtgärder och objekt

Mot bakgrund av ovanstående resonemang och med hänsyn till MalmöLundregionens gemensamma yttrande över Nationell plan föreslår kommunen följande kompletteringar av åtgärder och objekt till nationell plan för infrastrukturen 2022–2033.

- *Öka investeringarna i Öresundsbrons landanslutningar.*

Malmö stad instämmer i att Öresundsbrons landanslutningarna på båda sidor om sundet behöver förstärkas och att dessa satsningar är avgörande för att fullt ut kunna utnyttja Öresundsbrons kapacitet. De namngivna objekten; *planskild spårkorsning Malmö personbangård, fler plattformsspår på Malmö C, dubbelspår mellan Malmö C och Östervärn samt förlängning av förbigångsspår vid Svågetorp* går i linje med Malmö stads utvecklingsplaner.

Malmö stad ser dock behov av att även att lyfta in objekten; *planskilda spårkopplingar mellan Svågetorp station och Hyllie station, samt mellan Svågetorp station och Ystadbanan* i planen. Dessa objekt minskar betydelsefulla tidsluckorna mellan tågen, vilket medför ökad kapacitet på järnvägen för både gods- och persontågstrafiken.

- *Tillsätt en mellanstatlig utredning om Öresundsmetron i samarbete med danska regeringen.*

Malmö stad arbetar aktivt tillsammans med Region Skåne och Greater Copenhagen för att de svenska och danska regeringarna ska tillsätta en mellanstatlig utredning för Öresundsmetron. Parterna anser att det är viktigt att den nationella infrastrukturplaneringen fortsättningsvis inkluderar Öresundsmetron.

En Öresundsmetro mellan Malmö och Köpenhamn beräknas ta minst 50 procent av det framtida kollektiva resandet om ca 60 000 resenärer per dygn över sundet. Metron ökar redundansen och ökar kapaciteten för persontrafiken samtidigt som den bidrar till färre

trafikstörningar och ökad punktlighet i tågtrafiken över sundet. Genom att lyfta över persontrafik till Öresundsmetron frigörs även kapacitet på Öresundsbron som då möjliggör för ökad mängd långväga persontåg och godståg. Dessa åtgärder krävs för att möta Fehmarn Bältförbindelsens dubblering av fjärrtågtrafik mellan Sverige, Danmark och Europa⁴. Öresundsmetron kommer också bidra med att nyttja den redan gjorda investeringen i Öresundsbron på ett smart sätt så att svensk exportindustri avsevärt kan öka sina klimatneutrala transporter ut i Europa. Utöver det kommer värdefull kapacitet frigöras för persontrafiken till Malmö C och Köpenhamns huvudbangård, vilket bidrar till att möjliggöra ett ökat långväga hållbart resande via järnväg.

- *Öka planens fokus på överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart.*

Malmö hamn är ett nationellt riksintresse i Sverige och av EU utpekad som en av fem svenska huvudhamnar (Core Port) i den transeuropeiska transportkorridoren TEN-T. Hamnen i Malmö har via Malmö godsbangård järnvägsförbindelse med Södra stambanan och Västkustbanan norrut och med Kontinentalbanan och Öresundsförbindelsen söderut mot Centraleuropa. Malmö har också goda förbindelser med det övergripande vägsystemet via europavägarna, samt core-flygplatserna Malmö Airport och Copenhagen Airport. Det finns dessutom två kombiterminaler i Malmö som har viktiga omlastningsfunktioner mellan trafikslag, en i anslutning till hamnen och en i anslutning till godsbangården, samt ett flertal vägterminaler längs europavägarna.

Malmö stad ser positivt på de åtgärder i planen som minskar flaskhalsar och stärker kopplingen mellan sjöfart och järnväg. Stora steg kan tas för en framgångsrik klimatomställning för godstransporter till och från Sverige, genom utökad kapacitet av infrastruktur för överföring av gods från landsväg till järnväg och sjöfart i anslutning till de skånska core-hamnarna.

Malmö stad anser att det är av största vikt att intermodaliteten i det svenska transportsystemet prioriteras och att nyinvesteringar görs i järnväg och farleder. En avgörande del i att kunna utveckla sjöfarten till Malmö hamn är att säkerställa en god tillgänglighet och åtgärda de brister som finns i järnvägsnätet till hamnen. Därför välkomnar kommunen att planen särskilt pekat ut och namngivit åtgärder som syftar till just detta. Här kan planen bli ännu tydligare med att lyfta fram potentialen av att investera i hållbar infrastruktur i anslutning till landets utpekade core-hamnar som en viktig del i att uppnå de nationella klimat- och transportpolitiska målsättningarna.

- *Bygg snarast ut stambanan Lund-Hässleholm.*

Malmö stad ser positivt på att utbyggnaden av nya stambanan Lund-Hässleholm påbörjas under planperioden. Utbyggnaden bör ske så snabbt som möjligt för att möta det ökande behovet av kapacitet för att tågtrafiken ska kunna utvecklas.

⁴ Förslag till nationell plan för transportsystemet 2022–2033, s61

- *Peka ut Malmö rangerbangård tydligare som en namngiven brist och tillsätt resurser så att Trafikverket kan utreda frågan utifrån ett helhetsperspektiv.*

Malmö stad delar uppfattningen om att Malmö rangerbangård är hårt belastad. Malmö stad delar också Trafikverkets uppfattning om att rangerbangården har flera brister vilket behöver pekas ut tydligare i planen⁵. Här är det av vikt att Trafikverket tillsätter resurser för att utreda frågan och utvecklar samverkan med kommunen för hur rangerfunktionen ska hanteras i Sydvästra Skåne på sikt med utgångspunkt i T-ENT. Detta ska ske med beaktande av såväl de anspråk som finns på gods- som personbangården och dess koppling till Malmö som Core-hamn. Här är det också viktigt att beakta en framtida Yttre gods bana för att säkerställa kapaciteten avseende godstransporter och dessutom minska antalet transporter av farligt gods genom tätbebyggda områden längs kontinentalbanan, samt rangerfunktionens betydelse för hållbara logistiklösningar och Malmö hamn. Ett yttre godsspår skulle även gynna godshantering i såväl Trelleborg som Ystad hamn samt öka kapaciteten på godsstråket.

- *Peka ut tillgängligheten till Malmö hamn som en namngiven brist och tillsätt resurser så att Trafikverket kan utreda frågan.*

Malmö stad anser att tillgänglighet till Malmö hamn behöver pekas ut som en brist och att utredningar kring stärkta kopplingar behöver utredas och lyftas in i planen. Det finns utrymmen i Malmö hamn som eventuellt kan lösa kapacitetsbegränsningar på Malmö godsbangård. Genom en ökad tillgänglighet till Malmö hamn kan funktioner flyttas ut till hamnen i stället för att ta upp plats på godsbangården. Det är viktigt att godsbangården inte blir en flaskhals, i synnerhet kopplat till de förväntade ökningarna av godsvolymer i samband med Fehmarn Bältförbindelsens öppnande om några år. I arbetet med att planera och införa det nya signal-systemet ERTMS ser kommunen det som angeläget att även inkludera den spårtrafik som går ut till hamnarna.

- *Lägg till kapacitetshöjande åtgärder för Ystadbanan och Trelleborgsbanan och på sikt Lommabanen.*

Kapacitetshöjande åtgärder på Ystadbanan och Trelleborgsbanan anges inte heller i planen, varken som namngivet objekt eller vid utökning av ram. Malmö stad anser att detta är ett stråk som behöver lyftas för att förbättra tillgängligheten mellan Malmö och östra Skåne. På sikt bör det också göras kapacitetshöjande åtgärder på Lommabanen och Simrishamnbanan. Åtgärderna stärker in- och utpendling med tåg och är en viktig satsning för miljön. Värt att notera är att kommunen även bibehåller Simrishamnbanan som reservat i kommande utveckling av Malmö.

⁵ Förslag till nationell plan för transportsystemet 2022–2033 s. 90

Malmö stad ställer sig i övrigt även positiv till att en fördjupad utredning om anläggning för tjänst (järnvägens sidosystem)⁶ ska genomföras. Vi ser dock att omfattningen/innehållet i utredningarna som ska göras behöver förtydligas.

- *Fortsätt utbyggnaden av BK4 och utför reinvesteringar på E22 Yttre Ringvägen för att undvika allt för stora underhålls- och trafikantkostnader.*

Malmö stad ser det som positivt att BK4 vägar är prioriterade på flertalet platser och att man avser utföra reinvesteringar på E22 Yttre Ringvägen⁷ för att undvika allt för stora underhålls- och trafikantkostnader. Det är viktigt att Trafikverket tillsammans med kommunen jobbar aktivt för att minimera störningen under arbetstiden.

- *Prioritera kollektivtrafiken vid kapacitetsutbyggnad av E6 mellan Trafikplatserna Alnarp och Lomma.*

I föreliggande plan framgår att vid en utökning av ramen med 10% sker utbyggnad av additionskörfält på E6:an mellan Trafikplats Alnarp och Trafikplats Lomma⁸. En kapacitetsutbyggnad av E6 behöver tydligt främja kollektivtrafikens framkomlighet, till exempel genom att dedicera det extra körfältet till kollektivtrafiken.

- *Muddring av farleden Flintrännen ska ingå som objekt i planen.*

Malmö stad vill framhålla vikten av att underhålla och framtidssäkra farledernas djup är en viktig förutsättning för att godstrafiken till svenska hamnar ska kunna finnas kvar och utvecklas. Här vill vi särskilt lyfta fram Trafikverkets bedömning att investeringar i sjöfarten har hög grad av samhällsekonomisk nytta.

Vattendjupet i Flintrännen är varken fullt tillräckligt för dagens eller morgondagens fartygstransporter och behöver muddras. Att Flintrännen är för grund medför bland annat att fartyg inte kan fylla upp sin lastkapacitet utan måste anpassa lasten för att inte bli för tunga och gå för djupt. Fartygen behöver även köra med reducerad hastighet för att minska den sugeffekt som också bidrar till att fartygen går djupare genom att de sugs mot botten. Antingen måste fartygstrafiken gå halvfull eller ta en annan väg för att klara djupet. Följden av detta blir att sjötransporterna längs farleden blir mindre konkurrenskraftiga, både genom att transporterna tar längre tid, kostar mer och belastar miljön mer än vad de behövt. En muddring av Flintrännen skulle inte bara bidra till sjöfarten i Malmö utan till båda de utpekade TEN-T hamnar som finns i Skåne. Till detta bör det också nämnas att farledsmuddringar till landets övriga hamnar har lett till samhällsekonomiska vinster. Utifrån rådande förutsättningar föreslår Malmö stad att peka ut muddring av Flintrännen i Öresund som ett objekt i planen.

⁶ Förslag till nationell plan för transportsystemet 2022–2033 s. 143

⁸ Förslag till nationell plan för transportsystemet 2022–2033 s. 78

⁸ Förslag till nationell plan för transportsystemet 2022–2033 s. 120, 175

Ordförande

.....
Karin Stjernfeldt Jammeh (S)
.....

Sekreterare

.....
Pernilla Mesch
.....

Moderaterna reserverar sig mot yttrandet och kommer inkomma med en reservation.