



Datum
2017-12-06
Adress
August Palms Plats 1
Diarienummer
STK-2017-1080

Yttrande

Till
Näringsdepartementet

Remiss Förslag till nationell plan för transportsystemet 2018-2029 N2017/05430/TIF

Sammanfattning

Malmö stad hänvisar till det gemensamma yttrande från MalmöLundregionen. Utöver det lyfter kommunen kompletterande synpunkter som sammanfattningsvis innebär att:

- Det är positivt att fler åtgärder inriktas på järnväg samt kollektivtrafik i städerna. Gemensamma satsningar och samplanering behövs mellan lokal, regional och nationell nivå.
- Ombyggnader behövs vid Malmö C bangård för att möjliggöra en utvecklad regional persontågstrafik i samspel med nya höghastighetståg. Sträckan Malmö-Lund-Öresundsbron måste pekas ut som brist i den nationella planen 2018–2029.
- Kapacitetsförstärkningar behövs vid järnvägens landförbindelser till Öresundsbron genom planskilda spåråtgärder på ömse sidor om Svågertorp station. Anslutningarna till Öresundsbron måste pekas ut som brist i den nationella planen.
- I det fortsatta arbetet på nationell nivå om ny fast förbindelse är det viktigt att utgå från ett helhetsperspektiv med en analys som också beaktar utvecklingen av en Öresundsmetro. Därför bör också Öresundsmetro pekas ut som brist i den nationella planen.
- Ett skarpare planeringsarbete mellan Trafikverket, Region Skåne och Malmö stad behöver omgående startas för att samordna åtgärder för förlängning av plattform och upprustning av befintliga broar vid station Rosengård längs Kontinentalbanan.
- Att avtalen som tecknats med staten inom Sverigeförhandlingen om kollektivtrafik, cykel och bostadsutbyggnad måste tydligt och transparant integreras i planen. Detta gäller inklusive medel till extra länsplan, som i avtalet uppgår till 277,5 miljoner kronor. Det är viktigt att dessa medel läggs till länsplanen som ett extra tillskott utöver angivet belopp i direktivet.

Yttrande

Malmö stad hänvisar till det gemensamma yttrande från MalmöLundregionen. Utöver det vill kommunen lyfta kompletterande synpunkter som redovisas nedan.

Hållbarhetsperspektivet och lokala nyttor

Förslaget på nationell plan är mer hållbarhetsorienterad än tidigare med åtgärder dels inriktade på järnväg och ökad drift – och underhållsbudget samt dels kollektivtrafik i städerna. Detta stöds av Malmö stad och är en förutsättning för att Malmö och omkringliggande kommuner ska fortsätta utvecklas mot att bli en hållbar och sammankopplad storstadsregion med Sveriges bästa livsmiljö. Satsade infrastrukturkronor ger stora nyttor med bra utväxling i regionen och stämmer också väl överens med de mål som anges i Malmö stads Trafik- och mobilitetsplan för den lokala trafiken.

Ömsesidigt beroende mellan regionalt, nationellt och lokalt transportinfrastruktursystem

Det finns ett ömsesidigt beroende mellan det regionala och nationella transportinfrastruktursystemet och det lokala systemet. Malmö stad anser att återhållsamhet generellt bör råda kring kapacitetsökningar i det nationella vägnätet. Kapacitetstillskott kan leda till ökad vägtrafik, vilket motverkar en nödvändig klimatomställning och påverkar det lokala trafiksystemet negativt, speciellt i städer med mycket inpendling. Detta drabbar också i sin tur bilpendlaren i form av köer vid infarter och/eller inne i städerna. Åtgärder behövs på europavägarna för bättre trafiksäkerhet och busstrafikens framkomlighet. Godstrafiken på framförallt E6:an, som till väldigt stor del består av transittrafik, är ett särskilt problem. Mer gods måste flyttas över till järnväg och/eller sjöfart.

Transportinfrastruktur för en hållbar och attraktiv stad

Inom Malmö finns, och kommer alltjämt att finnas, brister när det gäller till exempel kvalitet, kapacitet och tillgänglighet, trots stora satsningar som avtalats om inom ramen för Sverige-förhandlingen. Det finns även andra aspekter utöver kopplingen bostäder – infrastruktur som påverkar behovet av en utvecklad transportinfrastruktur. Det gäller till exempel förutsättningar att nå målen om färdmedelsval i Malmö stads Trafik och mobilitetsplan, trafiksäkerhet, miljömål, och stadens attraktivitet, både för trafikmiljön samt mer generellt.

Som planförslaget generellt slår fast är förutsättningarna att välja kollektivtrafik otillräckliga. Malmö stad anser att den nationella planen borde peka ut Malmös lokala kapacitetsbrist i det regionala systemet för kollektiva persontransporter på väg och järnväg, på motsvarande sätt som anges för de andra två storstadsregionerna. Bristerna återfinns i både kommunal och statlig infrastruktur. Bristerna i det lokala systemet spiller över på omkringliggande, nationellt viktiga stråk och försämrar förutsättningarna att uppnå både funktions- och hänsynsmål. För tillfredsställande funktion, till exempel en attraktiv och tillförlitlig kollektivtrafik, krävs samplanering med stat och region och gemensamma insatser. Det krävs också åtgärder i infarter till Malmö som ofta består av nationellt vägnät som övergår i ett lokalt. Stadsmiljöavtal är ett gott exempel, som jämte andra särskilda förhandlingslösningar kan vara ett sätt att möta dessa utmaningar.

Trafikverket gör bedömningen att planförslaget bidrar positivt till ett jämställt samhälle, genom att generellt öka möjligheterna att tillgodose efterfrågan på resor med olika färdmedel. Men det anges samtidigt, som påpekas ovan, att förutsättningarna för människor att välja kollektivtrafiken är otillräcklig och att utveckling på området är nödvändig. Malmö stad anser att det är svårt att följa hur inriktningen i planen och de föreslagna åtgärderna svarar mot utmaningarna inom området social hållbarhet inklusive jämställdhet och jämlikhet.

Malmö C bangård

Ombyggnader behövs vid Malmö C bangård för att möjliggöra en utvecklad regional persontågstrafik i samspel med nya höghastighetståg. Tre olika åtgärder behövs. Trafik från Citytunneln norrut mot Södra stambanan ska inte behöva korsa trafik från Södra stambanan in mot Malmö C banhall. Vidare behövs åtgärder för att godstågstrafik norrifrån mot godsbangården inte ska störa persontåg norrifrån mot Citytunneln. Kontinentalbanans kontakt med Malmö C banhall behöver också stärkas genom att befintligt enkelspår mellan Malmö C banhall och station Östervärn byggs ut till ett komplett dubbelspår.

Baserat på ovanstående behov ser Malmö stad positivt på att sträckorna in mot de större städerna med utbyggnad av höghastighetsjärnväg har utretts av Trafikverket och att behoven bekräftas i utredningen. Det är nödvändigt att fördjupade studier görs av sträckorna in mot de större städerna och att relevant beslutsunderlag om dessa åtgärder tas fram inför upprättandet av nästa nationella plan för perioden 2022–2033. Därför behöver sträckan Malmö-Lund-Öresundsbron pekas ut som brist i den nationella planen 2018–2029.

Öresundsbanan

Kapacitetsförstärkningar behövs vid järnvägens landförbindelser till Öresundsbron genom planskilda spåråtgärder på ömse sidor om Svågertorp station. Därmed möjliggörs expanderande Pågatågstrafik från Citytunneln mot Ystad, Trelleborg respektive Kontinentalbanan utan att komma i konflikt med expanderande godstågstrafik till/från Öresundsbron. Malmö stad anser att anslutningarna till Öresundsbron måste pekas ut som brist i den nationella planen.

Öresundsmetro – en tunnelbana mellan Malmö och Köpenhamn

En snabb och frekvent tunnelbana mellan städerna bidrar till att avlasta Öresundsbron och dess landanslutningar samt till att utveckla trafiksystemet i regionen till gagn för en större och mer lättillgänglig gemensam dansk-svensk arbets- och bostadsmarknad. Dessutom stärks den internationella tillgängligheten genom att metron skapar plats för tågresande som ska nå Köpenhamns flygplats Kastrup. Den internationellt viktiga Ten-T korridoren som korsar Öresund via Köpenhamn och Malmö får högre framkomlighet vilket leder till en mer robust person- och godstågstrafik.

Malmö stad ser positivt på att Trafikverket tillsammans med den danska staten har studerat nya Öresundsförbindelser inom ramen för Sverigeförhandlingens uppdrag och på att utredningarna ska fortsätta. I det fortsatta arbetet är det viktigt att utgå från ett helhetsperspektiv med en analys som också beaktar utvecklingen av en Öresundsmetro. Det finns ingen konkurrens mellan förbindelserna tvärs södra och norra Öresund utan de fyller olika behov och

bidrar på olika sätt till tillgänglighet, integration och samhällsutveckling. Därför bör också Öresundsmetron pekas ut som brist i den nationella planen.

Kontinentalbanan

Inom några år är Skånetrafikens ambition att trafikera Ystadbanan - Kontinentalbanan (med uppehåll på station Rosengård) – Citytunneln - Danmark med Öresundståg. I och med detta uppkommer behov av att förlänga plattformarna vid station Rosengård. Stationen skulle då också kunna fungera som en redundant ersättningsstation vid störningar i Citytunneln. Diskussioner har förts tidigare mellan Trafikverket, Malmö stad och Region Skåne, men ett skarpare planeringsarbete för att samordna åtgärder för förlängning av plattform och upprustning av befintliga broar behöver omgående startas.

Storstadavtal i Sverigeförhandlingen

Malmö stad vill påpeka att det är svårt att följa hur avtalet, som tecknats med staten inom Sverigeförhandlingen om kollektivtrafik, cykel och bostadsutbyggnad, är integrerad i förslag till nationell plan. Malmö stad utgår från att avtalen är integrerade i planen, men det behöver förtydligas och bli mer transparent. Det gäller inklusive medel till extra länsplan, som i avtalet med Malmö stad och Region Skåne uppgår till 277,5 miljoner kronor. Det är viktigt att dessa medel läggs till länsplanen som ett extra tillskott utöver angivet belopp i direktivet rskr.2019/17:101.

Västkustbanan

Planeringen och utbyggnaden av infrastrukturen på Västkustbanan har pågått under en lång tid. Förslaget på nationell plan innehåller åtgärder, vilket är bra enligt Malmö stad. Potentialerna och viljan att utöka både regional, interregional och internationell tågtrafik kommer dock att ställa krav på ytterligare kapacitetsåtgärder. Banan är i grunden redan dimensionerad för 250km/h och kan med förhållandevis mindre åtgärder, med god genomförbarhet på redan 10–15 års sikt, uppgraderas och anpassas. Befolkningstätheten, med flera större städer i stråket och med tyngre målpunkter i både söder och norr, gör åtgärder på banan nyttoeffektiva.

Ordförande

Katrín Stjernfeldt Jammeh

Sekreterare

Pia Kanold

I ärendet reserverar sig Moderaterna, Liberalerna och Sverigedemokraterna.