



Datum

2020-07-10

Vår referens

Emanuel Toft

Utredare

Emanuel.toft@malmö.se

## **Remiss från Region Skåne angående Tågstrategi – Strategi för utveckling av den regionala tågtrafiken i Skåne MN-2020-6764**

### **Sammanfattning**

Region Skåne, Skånetrafiken har översänt förslag till ny Tågstrategi – Strategi för utveckling av den regionala tågtrafiken i Skåne på remiss. Miljönämnden anser att effekten av Öresundsmetron på transport- och kapacitetsbehov bör inkluderas i strategin, då denna har en stor påverkan på inte minst Citytunneln. Miljönämnden saknar utöver det en separat analys över sträckan Malmö C – Hyllie, som pekas ut som en flaskhals i strategin. Miljönämnden saknar även en analys av strategins miljöeffekter, vilket exemplifieras av miljöaspekter i anslutning till Kontinentalbanan.

### **Förslag till beslut**

1. Miljönämnden svarar på kommunstyrelsens remiss enligt förvaltningens förslag till yttrande.

### **Beslutsunderlag**

- Tjänsteskrivelsen, daterad 2020-08-13
- Bilaga 1 Tågstrategi – strategi för utveckling av den regionala tågtrafiken i Skåne - remissversion

### **Beslutsplanering**

Miljönämnden, 2020-08-25

### **Beslutet skickas till**

Kommunstyrelsen

### **Ärendet**

Kommunstyrelsen har översänt förslag till *Tågstrategi – strategi för utveckling av den regionala tågtrafiken i Skåne* till bland annat miljönämnden för samråd. Svar önskas senast 2020-08-25, men anstånd har begärts och meddelats så att svar ska lämnas direkt efter miljönämndens sammanträde 2020-08-26.

### **Förvaltningens förslag till yttrande**

Miljönämnden vill framföra följande synpunkter som bör beaktas och arbetas in i kommunstyrelsens svar på remissen från Region Skåne, Skånetrafiken.

**Effekt- och kapacitetsbrist i det skånska elnätet**

Effekt- och kapacitetsbristen i det skånska elnätet kan vara en begränsande faktor för utvecklingen av den regionala tågtrafiken i Skåne. Denna förutsättning bör framgå som en del i det underlag Trafikverket har att ta ställning till inför nödvändiga framtida infrastruktursatsningar för spårbunden trafik i Skåne.

### **Spårbunden kollektivtrafik genom Malmö**

#### *Kapitel 6 Behov och trafik per sträcka.*

Det går inte att utläsa om sträckan Malmö C – Malmö Hyllie (Citytunneln) ingår i någon av sträckorna i kapitlet, då det oftast saknas information om det är Malmö C eller Malmö Hyllie som avses. På de flesta sträckor anges endast Malmö som station, t ex för Malmö-Lund (sid 37), vilket gör att det inte går att utläsa om Citytunneln ingår i denna. Sträckan Malmö C – Malmö Hyllie bör oavsett ha en egen analys då den utpekats som en av de framtida flaskhalsarna och påverkar hur hela det spårbundna kollektivtrafiknätet kan utvecklas.

Det saknas uppgifter för målresande för Kontinentalbanan. Den trafiken finansieras av Malmö stad men påverkar transport- och kapacitetsbehov i övriga systemet och bör därför inkluderas.

För kollektivtrafiken genom Malmö saknas en helhetsbild då Öresundsmetron inte är inkluderad. Det anges i under *Kapitel 2.3 Strategiska utgångspunkter och avgränsningar* att metro anses tillgodose lokala och delregionala resor mer än regionala och storregionala resor.

Öresundsmetron går dock till regionens största arbetsmarknad och kommer att ha en mycket stor påverkan på transport- och kapacitetsbehov i det övriga spårbundna kollektivtrafiknätet, inte minst Citytunneln och Kontinentalbanan. I strategin (sid 38) anges att Kontinentalbanan är huvudled för spårbunden godstrafik och en förväntad ökning av denna kan leda till att persontrafik i ökad utsträckning hänvisas till Citytunneln eller bussar. En effekt som kan mildras av Öresundsmetron. En analys över Öresundsmetrons påverkan på resvanor, transportbehov och överflyttningseffekter vilket bör därför inkluderas i strategin. Ett ytterligare alternativ för ökad godstrafik är byggande av det yttre godsspåret, som kanske bör ingå i tågstrategin även om den ligger längre fram än strategins mållår 2040.

### **Miljöeffekter**

Tågstrategin har ett tidsperspektiv till 2040, en tidsperiod som även är avgörande för om Sverige ska klara sina klimatmål. Ett av de nationella delmålen är att växthusgasutsläppen från transportsektorn ska minska med 70 procent till år 2030. Förslaget till Malmös miljöprogram för perioden 2021–2030 innehåller också mål för utsläppsminskningar, och hållbara transporter förväntas spela en viktig roll. Miljönämnden är därför positiv till att tågtrafiken i regionen utvecklas och föreslår att Tågstrategin kompletteras med ett resonemang kring hur nya sträckningar med tågstationer på fler orter i Skåne skulle kunna leda till ett mer hållbart resande och minskade koldioxidutsläpp.

Överföring av gods- och persontransporter från väg till spår är gynnsamt ur ett klimatförändringsperspektiv. Det krävs dock en utredning för att avgöra om effekten är starkast vid en överföring av godstransporter eller persontransporter, vilket bör inkluderas i en strategi som sträcker sig till 2040.

Kontinentalbanan går genom stora delar av Malmö och är enda spårförbindelsen för gods mellan södra stambanan samt godsstråket genom Skåne och Öresundsbron respektive Trelleborgs och Ystads hamnar. Det framgår av strategin (sid 39) att Kontinentalbanan i

framtiden kommer behöva trafikeras av en större andel godstransporter vilket kan leda till minskat utrymme för persontransporter. Samtidigt är Kontinentalbanan en led som används för transport av farligt gods, varför en ökning av dessa innebär en ökad olycksrisk. Godstransporter utsätter även boende för högre bullernivåer än persontransporter. En djupare analys behövs för att avgöra effekten av en ökad godstrafik på Kontinentalbanan på människors hälsa och möjligheten till fortsatt stadsutveckling. En fortsatt utredning av ett yttre godsspår kan visa om det är ett alternativ som kan reducera riskerna för människors hälsa samt öka förtätningsmöjligheterna.

### **Barnkonventionen**

Barnkonventionen har beaktats vid handläggningen av detta ärende på följande sätt. Barn och unga är ofta beroende av kollektivtrafik för att transportera sig, varför en positiv utveckling av kollektivtrafiken främjar barns möjlighet att röra sig i staden och regionen.

Förslaget har utarbetats av Lena Eriksson, utredare på miljöstrategiska avdelningen. Samråd har skett med Olof Liungman, avdelningschef, och Kristina Lembre, utredare, båda på miljöstrategiska avdelningen.

### **Ansvariga**

Rebecka Persson  
Miljödirektör

Nasrin Bigdelou  
Enhetschef  
Enheten för stadsutveckling  
Miljöstrategiska avdelningen