



## Protokollsutdrag

Sammanträdestid	2020-09-21 kl. 16:00-16:25
Plats	Stadshuset vån 7, 7046
Beslutande ledamöter	Katrin Stjernfeldt Jammeh (S) (Ordförande) Roko Kursar (L) (1:e vice ordförande) Håkan Fäldt (M)
Övriga närvarande	Tomas Barring (Chefsjurist) Jonas Rosenkvist (Avdelningschef) Anna-Lena Alnerud (Sekreterare)
Utses att justera	Håkan Fäldt
Justeringen	
Protokollet omfattar	§545

### Underskrifter

Sekreterare	.....	
	Anna-Lena Alnerud	
Ordförande	.....	.....
	Katrin Stjernfeldt Jammeh	
Justerande	.....	.....
	Håkan Fäldt	

## § 545 Tågstrategi - Strategi för utveckling av den regionala tågtrafiken i Skåne

STK-2020-971

### Sammanfattning

Region Skåne har skickat ut en remissversion av en tågstrategi för utveckling av den regionala tågtrafiken i Skåne till kommuner i Skåne och grannregioner. Ärendet har remitterats till miljönämnden, tekniska nämnden och stadsbyggnadsnämnden. På grund av kort remisstid har förvaltningsyttrande inkommit från stadsbyggnadskontoret. Stadskontoret har tagit fram ett förslag till yttrande baserat på inkomna yttranden.

### Beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutar

1. Kommunstyrelsens arbetsutskott godkänner reviderat förslag till yttrande och skickar det till Skånetrafiken.
2. Kommunstyrelsens arbetsutskott förklarar paragrafen omedelbart justerad.

### Beslutsgång

Under överläggning enas samtliga ledamöter om följande ändringar i förslag till yttrande:

I sammanfattningen i den sista meningen byta ut ordet *bör* mot *ska*.

På sidan 2 i det näst sista stycket stryka den sista meningen: "*Ett antagande om 10 regionaltåg anser Malmö stad inte är rimligt i förhållande till annan expanderande tågtrafik.*"

På sidan 4 under stycket "Kontinentalbanan - behov av utvecklad analys" ändra meningen som börjar med "Det behöver också förtydligas..." till följande:  
*"Malmö stad förutsätter att Rosengårds station kommer att trafikeras av de tåg som planeras trafikera Ystads- och Trelleborgsbanorna via Kontinentalbanan."*

På sidan 6 under stycket som börjar med "Sidans 15" lägga till en mening enligt följande:  
*"Därför är det hög tid att gå in i ett mer aktivt planeringsarbete och definitivt ta höjd för att Öresundsmetron ska vara på plats innan tågstrategins utgång, 2040."*

### Beslutet skickas till

Skånetrafiken

Tekniska nämnden

Stadsbyggnadsnämnden

Miljönämnden

### Beslutsunderlag

- G-Tjänsteskrivelse KSAU 200921 Tågstrategi - Strategi för utveckling av den regionala tågtrafiken i Skåne
- Tågstrategi - Strategi för utveckling av den regionala tågtrafiken i Skåne

- Tekniska nämnden beslut 200825 § 276 med Reservation (V) och muntlig Reservation (MP)
- Remissvar från tekniska nämnden
- Remissvar från miljönämnden
- Remissvar från stadsbyggnadskontoret
- Miljönämnden beslut 200825 § 131 med Särskilt yttrande (V)
- Förslag till yttrande



Datum  
2020-09-21

Adress  
August Palms Plats 1

Diarienummer  
STK-2020-971

## Yttrande

Till  
Skånetrafiken

### Tågstrategi - Strategi för utveckling av den regionala tågtrafiken i Skåne

#### Sammanfattning

Malmö stad välkomnar arbetet med en ny tågstrategi för Skåne och ser behov av utvecklad dialog och samarbete med Region Skåne och Skånetrafiken i utvecklingen av dessa frågor. Remissunderlaget saknar avgörande aspekter för att kunna ta det helhetsgrepp som behövs i ett strategiskt och långsiktigt perspektiv. Det gäller exempelvis avsaknaden av hänsyn till annan tågtrafik för person- och godstransporter som påverkar den regionala trafiken, avsaknad av hänsyn till *hela* Skånebilden och Greater Copenhagens Trafikcharter samt en alltför snäv strategisk ansats och avgränsning till enbart tågtrafik. Vidare är det en stor brist att Öresundsmetron och dess funktion i tågtrafiksystemet helt saknas och tågstrategin behöver inkludera alternativa långsiktiga scenarier. Dessutom behöver Citytunneln och Kontinentalbanan djupare analyseras och beskrivas utifrån deras funktioner i trafiksystemet. Avslutningsvis menar Malmö stad att ingångna Storstadsavtal i enlighet med Sverigeförhandlingen ska hållas och därför behöver turtätheten och trafikeringen i delar som rör Lommabanan och Malmöpendeltrafiken i målbilder för tågtrafiken justeras.

#### Yttrande

Malmö stad välkomnar arbetet med att ta fram en tågstrategi för Skåne. Att utveckla kollektivtrafiken i samspel med annan spårburen person- och godstrafik är viktigt för att uppnå en mer hållbar utveckling. Malmö är regionens inpendlingsort och en fungerande tågtrafik i och omkring Malmö är av stor vikt. Malmö stad ser behov av utvecklad dialog och samarbete med Region Skåne och Skånetrafiken i utvecklingen av kollektivtrafiken och transportsystemet.

Malmö stad menar att strategin saknar betydelsefulla aspekter för att kunna ta det helhetsgrepp som behövs i ett strategiskt och långsiktigt perspektiv. Yttrandet avslutas med ett avsnitt med mer detaljerade synpunkter.

### **Avsaknad av helhetsgrepp för kollektivtrafiken och samspel med annan tågtrafik - Öresundsmetrons funktion behöver ingå i strategin**

Malmö stad anser att remissunderlaget saknar hänsyn tagen till expansion av spårburen godstrafik och långdistant persontrafik som påverkar den regionala trafiken i Region Skånes regi. Att inte ta hänsyn till fjärrtåg och godståg leder till orimliga trafikupplägg, detta inte minst ur aspekten att det är Trafikverket som beslutar om tilldelning av olika typer av trafik på järnvägen.

Remissunderlaget saknar dessutom hänsyn till *hela* Skånebildens och Greater Copenhagens trafikcharter som båda anges i avsnitt om strategiska underlag som ligger till grund för tågstrategin. Att inte inkludera Öresundsmetron med dess funktion och nytta för järnvägstrafiken är en stor brist. Öresundsmetron innebär fler verktyg för att klara trafikuppgiften tvärs Öresund: Öresundståg, System 3-tåg och Öresundsmetro kan tillsammans bidra till att uppnå kapacitets- och klimatmål för kollektivtrafiken tvärs södra Öresund samtidigt som en ökad godstrafik och fjärrtågtrafik kan hanteras. Öresundsmetron är en attraktiv resmöjlighet samtidigt som den skapar bättre regularitet i hela järnvägssystemet samt minskar störningskänslighet för persontrafik över Öresund, vilket är en viktig resiliensfråga.

Malmö stad anser att remissunderlaget bör visa på en flexibilitet och planberedskap för alternativa utvecklingar på längre sikt. Kapaciteten för Öresundsbronns spår med landanslutningar är en nyckelfråga för Öresundsregionens utveckling där en hållbar och pålitlig kollektivtrafik är en viktig del. Samtidigt behöver en expansion av antalet fjärrtåg och godståg mellan Sverige och den europeiska kontinenten möjliggöras som en del i omställningen till mer hållbara resor och transporter. Det är enligt Malmö stad tydligt att infrastrukturen tvärs över Öresund kommer att sättas under press och det bör vara en självklarhet att hantera olika trafikscenarier för 2035 och 2040 utifrån ett helhetsperspektiv i tågtrafikstrategin.

En samlad strategi behöver därför innehålla flera långsiktiga scenarier, förslagsvis tre alternativa scenarier för åren 2035 och 2040 enligt följande. Ett scenario som beskriver hur kapacitetsbehoven hanteras med HH-förbindelsen på plats, ett annat med Öresundsmetron på plats och ett tredje där båda förbindelserna ingår. Planeringsberedskap med långsiktiga alternativ ger en styrka att manövrera i en föränderlig omvärld och bör alltså ingå.

Mer konkret behöver en långsiktig tågtrafikstrategi kunna visa att en situation med 8 tillgängliga avgångar för regional tågtrafik över Öresundsbron kan hanteras, men också att planeringsberedskap finns för 6 avgångar per timme och riktning vid en större expansion av gods- och fjärrtåg.

Att kapaciteten i knutpunkter och anslutningar till exempelvis Öresundsbron inte är analyserade är också en stor brist i helhetssynen. Analyser behöver göras för kapaciteten på Malmö bangård och mot Östervärn, och i Öresundsbanans anslutningar till Kontinentalbanan och Trelleborgs-Ystadbanorna (i Lockarp). Detta gäller också andra knutpunkter i regionen, så som Lund C och Helsingborg C.

Bland de viktiga aktiviteter som nämns för att uppnå målbilden för tågtrafikutbudet 2040 anser Malmö stad att även påverkansarbete gentemot trafikverket för att ändra regler för tågglägestilldelning när den årliga tågplanen ska tas fram bör ingå samt att påverka Trafikverket att öka antalet tillgängliga tågglägen i Citytunneln.

Ett tydligare gemensamt strategiskt grepp behövs, tillsammans med Trafikverket och kommunerna, som inte minst belyser samspelet mellan persontrafik och godstrafik.

Det är också av betydelse att förtydliga kopplingen till trafikförsörjningsprogrammet och om tågstrategin föranleder några förändringar i detta program.

### **För snäv strategiskt ansats och avgränsning**

Det anges i *Kapitel 2.3 Strategiska utgångspunkter och avgränsningar* att metro anses tillgodose lokala och delregionala resor mer än regionala och storregionala resor. Detta är ett alltför snävt perspektiv i ett strategiskt underlag och behöver ändras. Det är en stor brist att enbart behandla tågtrafik som ett helt separat system och inte hur andra trafikslag kan komplettera eller samverka med tågtrafik. Tågtrafik och annan kollektivtrafik utgör delar i ett sammanhängande system. En tågsatsning kan även ge positiva effekter på lokal och regional busstrafik och vice versa. Tågtrafik kan också fylla en viktig lokal funktion. Stockholms pendeltåg, Köpenhamns och Berlins S-bahn är exempel på det. Även tågtrafiken genom citytunneln och på kontinentalbanan fyller en allt viktigare sådan funktion i takt med att Malmö växer. Detta perspektiv saknas i strategin.

Exempelvis tas inte en utbyggnad av en Öresundsmetro mellan Malmö och Köpenhamn med och därmed inte heller vilken påverkan en sådan skulle få på tågtrafiken och på behovet av tågkapacitet över Öresundsbron. Malmö stad menar att satsningar på metro, och specifikt en framtida Öresundsmetro fyller en betydande regional och storregional funktion, liksom även nationella och internationella funktioner i systemet.

För Öresundsmetron har det exempelvis tagits fram restidsberäkningar som visar på tidsvinster för även regionala resor, jämfört med att resa över Öresundsbron med tåg. En metro kan samspela med och utveckla den regionala spårburna trafiken och påverkar därmed behovet av tågkapacitet över Öresundsbron. Öresundsmetron kan även ha en liknande effekt på tågtrafik och kapacitet i Citytunneln. Genom att inkludera Öresundsmetron i strategin kan bilden av konkurrensen om tågglägen med gods- och fjärrtåg tydliggöras.

Det hänvisas i remissunderlaget på flera ställen till Trafikchartern och Skånebilden bland andra strategiska underlag och vilka beslut som fattas där, därför blir det än mer märkligt att Öresundsmetron exkluderas.

### **Citytunneln - behov av egen analys**

Det saknas i strategin en analys över Citytunneln, både vad gäller framtida resande och be-

hov som ett eget avsnitt i kapitel 6, men också gällande vilka åtgärder som bör tas för att åtgärda den kapacitetsbrist som konstateras. Citytunneln är en flaskhals i hela tågsystemet och är också den sträcka med ett framtida kapacitetsutnyttjande över 100 procent som har störst antal resenärer. I detta perspektiv kan Öresundsmetrons avlastande funktion för Citytunneln analyseras med möjlig påverkan på frigjord kapacitet för utvecklad Pågatågstrafik. Det är viktigt att Pågatågstrafik från Trelleborg och Ystad bereds plats i Citytunneln.

Det går inte att utläsa om sträckan Malmö C – Malmö Hyllie (Citytunneln) ingår i någon av sträckorna i kapitel 6, 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.

### **Kontinentalbanan – behov av utvecklad analys**

Avsnittet under rubriken *Infrastruktur* på s. 39 bör kompletteras med station Rosengård. Malmö stad förutsätter att Rosengårds station kommer att trafikeras av de tåg som planeras trafikera Ystads- och Trelleborgsbanorna via Kontinentalbanan. Dessutom bör det framgå att banan ska kompletteras med en station i Fosie samt att Rosengårds station behöver förlängas till 250 meter på sikt. Rosengård station kan i syfte att stärka resiliensen också fungera som reservstation om Citytunnelns stationer Triangeln och Hyllie behöver stängas av.

Avsnittet om kontinentalbanan behöver också kompletteras med information gällande tågantal och resandemängder för sträckan, så som för övriga sträckor. Den lokala pågatågstrafiken finansieras av Malmö stad men totalutnyttjandet av banan påverkar transport- och kapacitetsbehov i övriga systemet och bör därför inkluderas.

Avsnittet berör hur viktigt det är att annan tågtrafik som godstrafik och internationella snabbtåg kan använda banan och att en prioritering mellan persontåg är nödvändig. Relationer mellan olika tågtrafikbehov bör analyseras djupare, inte minst ur perspektivet av att Fehmarn Bält – tunneln öppnar 2029 samt även behovet av att integrera Östra Malmö i regionen inklusive Öresund. Ur ett längre planeringsperspektiv bör det yttre godsspåret runt Malmö och dess betydelse för att frigöra kapacitet på kontinentalbanan, reducera hälsorisker och främja stadsutveckling längs Kontinentalbanan också nämnas här.

### **Öresundsbanan**

Ett motsvarande resonemang om relationer mellan olika tågtrafikbehov (regional tågtrafik, godstrafik och internationella persontransporter) bör föras även för Öresundsbanan. Till Öresundsbanan ansluter banorna från Ystad, Trelleborg, Hyllie, Öresundsbron och Kontinentalbanan med många korsande tågrörelser. Här behöver på sikt större ombyggnader genomföras.

### **Lommabanen**

I avsnittet om Lommabanen på s. 36 redovisas målresande för åren 2030, 2035 och 2040. I kolumnen för år 2030 står att den tågtrafik som behövs är ett tåg i timmen men med en hän-

visning till avtal som ska ge två tåg per timme från 2026. Malmö stad anser att det är självklart att ingångna avtal följs och menar, i enlighet med Storstadsavtalet för Malmö och tillhörande samverkan- och medfinansieringsavtal tecknat med Trafikverket, att det istället står två tåg per timme i kolumnen för år 2030. Malmö stad anser att halvtimmestraffiken bör komma igång så fort som möjligt för att uppnå nyttorna med den nya trafiken.

Gällande målbilderna för tågtrafik åren 2030, 2035 och 2040 på s. 45-47 menar Malmö stad att *båda* Pågatågen via Lommabanan till Malmö bör gå via Citytunneln och Kontinentalbanan till Malmö C övre. Det har varit utgångspunkten för Storstadsavtalet där Lommabanan etapp 2/Malmöpendeln ingår. Det är viktigt att trafikeringen blir tydlig för resenärerna för att kunna utveckla goda resvanor, därför behöver Lommabanetraffiken alltid att gå enligt modell Malmöpendeln.

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

Effekt- och kapacitetsbristen i det skånska elnätet kan vara en begränsande faktor för utvecklingen av den regionala tågtraffiken 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.

### **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. Malmö stad är därför positiv till att tågtraffiken 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.

### **Specifika synpunkter**

Sidan 9: I den schematiska bilden över dagens tågtrafik (från december 2020) visas linjer från Ystad och Trelleborg via kontinentalbanan till Malmö C. Om dessa linjer blir verklighet bör dessa göra uppehåll på station Rosengård. Utöver att det är en viktig station med många boende och verksamma i närområdet finns det också kopplingar med stadsbusslinjerna 5, 33 och 35 mot Centrum, Södervärn, Jägersro, Fosieby mm.

Sidan 13: Under rubriken Ansvar för infrastruktur bör även nämnas plattformar och plattformsförbindelser (trappor, rulltrappor, hissar mm). Vid två av tågsystemets viktigaste stationer - Triangeln och Hyllie - ägs och förvaltas denna infrastruktur av Malmö stad.

Sidan 15: Det bör under *Skånebild*en tilläggas en skrivelse om Öresundsmetron. I Skånebild~~en~~ kan läsas att ”Den fasta förbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör ska påbörjas så snart det går. Öresundsmetron mellan Malmö och Köpenhamn är kopplad till utbyggnad av Kö-



penhamns metro. Vår uppfattning är att den fasta förbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör ska byggas före metron, men att metron kan byggas oberoende av om en HH-förbindelse har beslutats.” För närvarande pågår utredning och planering av Köpenhamns metroutbyggnad, bland annat tillsammans med danska regeringen gällande den nya framtida ön Lynnetteholmen. Därför är det hög tid att gå in i ett mer aktivt planeringsarbete och definitivt ta höjd för att Öresundsmetron ska vara på plats innan tågstrategins utgång, 2040.

Sidan 19: De mål för restider mellan olika orter som anges i tabellen på sidan 19 är i många fall orealistiska. Restidsmålen förutsätter ombyggda järnvägar för mycket höga hastigheter och en ny tågflotta som klarar betydligt högre hastigheter än dagens Pågatåg och Öresundståg. Troligen måste också många mellanliggande stationsuppehåll strykas.

Sidan 20: Under rubriken *Internationell tillgänglighet* bör Öresundsmetron och dess betydelse för att avlasta Öresundsbron samt utveckling av den regionala tillgängligheten i Öresundsregionen nämnas.

Sidan 22: Under avsnitt 5.2 *Förutsättningar i infrastrukturen*, nämns att Trafikverkets regler stipulerar max 14 tåg per timme och riktning genom Citytunneln. Den teoretiska kapaciteten torde tillåta fler tåg än så. Det låga antalet 14 tåg per timme och riktning får tolkas som en försiktighetsåtgärd för att ha marginaler som ska täcka upp för andra brister i infrastrukturen längre ut i spårsystemet. Med tanke på att tågomloppen för Malmöpendeln planeras gå en relativt kort sträcka från Kävlinge till Malmö C övre via Citytunneln och Kontinentalbanan borde dessa kunna rymmas i Citytunneln utöver de tågomlopp som går på längre distanser och därmed är mer störningskänsliga.

Det finns anledning att arbeta för att påverka Trafikverket till en mer flexibel syn på utnyttandet av Citytunnelns kapacitet. Det finns ett motsvarande synsätt gällande Citybanan i Stockholm. Berörda regioner och kommuner kan med fördel samarbeta i strävan om att skapa plats för fler tåg i Citytunneln.

Sidan 23: Här anges en spårtunnel mellan Helsingborg och Helsingör som en av de viktigaste förutsättningarna för att kunna öka tågtrafiken enligt tågstrategin och det är en utgångspunkt för strategin att den står klar före 2040. Det är i detta sammanhang viktigt att nämna Öresundsmetron som har en avgörande betydelse för att klara det samlade ökade kapacitetsbehovet mellan Sverige och Danmark efter att Fehmarn bältförbindelsen färdigställts ca 2030 – regionaltrafik, fjärrtrafik och godstrafik sammanräknat. Att tågstrategin inte behandlar Öresundsbrons landanslutningar understryker bristen på helhetssyn, exempelvis åtgärder vid Malmö C bangård och på Öresundsbanan på ömsesidor och Svågertorps station.

Sidan 26 mfl: Under avsnitt 6 *Behov och trafik per sträcka*, redovisas resandemål och behov av trafik per delsträcka. För flera av dessa sträckor skulle det vara fördelaktigt om det gavs en helhetsbild av hur utvecklingen med samspelade trafikslag som Regionbuss, Skåneexpressen och framtida Metro kan se ut. I en del fall kan ökat resbehov lösas med busstrafik, i

andra fall kan en utveckling av tågtrafiken göra busstrafiken överflödig osv. I fallet med sträckan Malmö-Köpenhamn finns det tydliga samband mellan Öresundsmetron och behovet av antal regionaltåg på Öresundsbron.

Sidan 37 Lund – Malmö: Det bör förtydligas under rubriken infrastruktur att sträckan avser till Malmö C. Om sträckan avser till någon annan station än Malmö C, exempelvis Hyllie, bör sträckan styckas upp så att Lund-Malmö C hanteras separat.

Sidan 43: Gällande den beslutade utvecklingen av trafiken till 2022 bör uppehåll på station Rosengård för tåg från Ystad och Trelleborg samt uppehåll på station Svågertorp för tåg från Ystad ingå.

Sidan 45: Även tillkommande system 3 trafik från Ystad från 2030 och framåt bör göra uppehåll på station Rosengård. Förändrade förutsättningar kan bli aktuellt med en Öresundsmetro längre fram i tiden.

#### Sidorna 50 – 11.4 Spårinfrastruktur

Det bör tydliggöras i texten att för kapacitetsstudierna har Trafikverkets basprognos för godståg och långväga tågtrafik tagits med i bedömningen.

#### Sidan 50 – Figur 20

Det bör förtydligas att den sträcka som benämns som Malmö C-Hyllie avser Citytunneln.

Sidan 55: Bland de viktigaste aktiviteterna för att uppnå tågstrategins mål bör ingå påverkansarbete för att förändra Trafikverkets regelverk för tåglägestilldelning i enlighet med resonemangen på sidan 53 och 54 under rubriken ”Förutsägbar kapacitet – en viktig förutsättning för ett långsiktigt hållbart utbud av tågtrafik”.

Ordförande

.....  
Karin Stjernfeldt Jammeh  
.....

Sekreterare

.....  
Anna-Lena Alnerud  
.....



Datum  
2020-09-14  
Vår referens  
Maria Bredin  
Strateg  
Maria.Bredin@malmo.se

## Tjänsteskrivelse

### **Tågstrategi - Strategi för utveckling av den regionala tågtrafiken i Skåne STK-2020-971**

#### **Sammanfattning**

Region Skåne har skickat ut en remissversion av en tågstrategi för utveckling av den regionala tågtrafiken i Skåne till kommuner i Skåne och grannregioner. Ärendet har remitterats till miljönämnden, tekniska nämnden och stadsbyggnadsnämnden. På grund av kort remisstid har förvaltningsyttrande inkommit från stadsbyggnadskontoret. Stadskontoret har tagit fram ett förslag till yttrande baserat på inkomna yttranden.

#### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslås besluta

1. Kommunstyrelsens arbetsutskott godkänner förslag till yttrande och skickar det till Skånetrafiken.
2. Kommunstyrelsens arbetsutskott förklarar paragrafen omedelbart justerad.

#### **Beslutsunderlag**

- Tågstrategi - Strategi för utveckling av den regionala tågtrafiken i Skåne
- G-Tjänsteskrivelse KSAU 200921 Tågstrategi - Strategi för utveckling av den regionala tågtrafiken i Skåne
- Remissvar från stadsbyggnadskontoret
- Remissvar från tekniska nämnden
- Tekniska nämnden beslut 200825 § 276 med Reservation (V) och muntlig Reservation (MP)
- Remissvar från miljönämnden
- Förslag till yttrande
- Miljönämnden beslut 200825 § 131 med Särskilt yttrande (V)

#### **Beslutsplanering**

Kommunstyrelsens arbetsutskott 2020-09-21

#### **Beslutet skickas till**

Skånetrafiken  
Tekniska nämnden  
Stadsbyggnadsnämnden  
Miljönämnden

## Ärendet

Region Skåne har tagit fram en tågstrategi som är en plan för hur den regionala persontågstrafiken i Skåne ska utvecklas för att bidra till att nå Region Skånes övergripande mål för kollektivtrafiken. Strategin har remitterats till Skånes kommuner och grannregioner. Inom Malmö stad har ärendet remitterats till tekniska nämnden, stadsbyggnadsnämnden och miljönämnden. På grund av kort remisstid har stadsbyggnadsnämnden låtit stadsbyggnadskontoret yttra sig. Övriga nämnder har inkommit med yttranden. I tekniska nämnden har (V) och (MP) lämnat reservationer. I miljönämnden har (V) lämnat ett särskilt yttrande.

Malmö stad har fått förlängd svarstid beviljad till den 21 september.

## Om tågstrategin

Tågstrategin sträcker sig fram till år 2040, och beskriver även målbilder för 2030 och 2035 samt planerad trafik för 2022 och 2025. Strategin är avgränsad till att enbart behandla tågtrafik och inte hur andra trafikslag kan komplettera eller samverka med tågtrafik. Strategin är emellertid inte en utfästelse om garanterad trafik. För att uppnå innehållet i tågstrategin krävs enligt Skånetrafiken utbyggnader i infrastrukturen som Region Skåne inte har full rådighet över.

Strategin är ett underlag i upphandlingar av trafik och fordon, samt för prioriteringar i den Regionala transportinfrastrukturplanen (RTI). Strategin är också avsedd att användas i dialog med Trafikverket och regeringen om framtida behov av kapacitet i järnvägsnätet och vilken utbyggnad som är nödvändig i Skåne. Dokumentet tar upp de mål som Region Skåne har beslutat om och som tågstrategin ska svara mot. Den redovisar också de olika banorna som finns i Skåne och vilka resandemål och behov av trafik som dessa har. För varje delsträcka redovisas behovet av trafik för tre olika målår: 2030, 2035 och 2040. Dessa målår är valda för att de har en rimlig planeringshorisont men också för att de sammanfaller med planerade färdigställanden av infrastruktur och Trafikverkets långtidsplanering.

## **Sammanfattning yttranden från tekniska nämnden, stadsbyggnadskontoret och miljönämnden**

*Tekniska nämnden* pekar på en brist i att tågstrategin är avgränsad till att enbart behandla tågtrafik och inte hur andra trafikslag kan komplettera eller samverka tågtrafiken. Till exempel inkluderas inte en utbyggnad av metro mellan Malmö och Köpenhamn och dess påverkan på tågkapacitet över Öresundsbron. Inte heller behandlas konkurrensen om tåglägen med godståg och fjärrtåg särskilt ingående i strategin. Nämnden efterlyser ett mer strategiskt grepp, eventuellt tillsammans med Trafikverket och kommunerna som belyser samspelet mellan persontrafik och godstrafik. En samlad strategi föreslås innehålla två till tre alternativa scenarier för åren 2035 och 2040 där Öresundsmetro inkluderas. Nämnden lyfter även fram avsaknad av en bild av hur Skånetrafiken ser på tåguppehåll på Rosengårds station för de nya tågssystem som planeras trafikera banor till Ystad och Trelleborg via Kontinentalbanan. Påverkansarbete gentemot Trafikverket föreslås ingå i aktiviteterna för att uppnå målet 2040 för att ändra regler för tåglägestilldelning samt att öka antalet tillgängliga tåglägen i Citytunneln. Nämnden lyfter även fram mer detaljerade synpunkter kopplat till remissunderlagets olika avsnitt.

*Stadsbyggnadskontoret* är positiva till att en tågstrategi tagits fram, men att en möjlig dialog inför remissunderlaget har sänkts med Skånetrafiken. Kontoret lyfter fram att avgränsningen i strate-

gin till tågtrafik och därmed avsaknaden av en metro mellan Malmö och Köpenhamn som en stor brist, liksom avsaknaden av konkurrensen om tåglägen med godståg och fjärrtåg. Olika framtida scenarion behövs kompletteras i strategin. Nya stationslägen saknas i strategin och stadsbyggnadskontoret lyfter fram grundläggande möjlighetsstudier för uppehållsmöjligheter i Fosieby, Sjölunda samt Gottorp (alt. Lernacken) som gjorts. Stadsbyggnadskontoret önskar en beskrivning av en eventuell koppling till trafikförsörjningsprogrammet. Vidare påpekar kontoret att kapaciteten i knutpunkter och anslutningar till exempelvis Öresundsbron inte är analyserade vilket är en stor brist för helhetssynen. Analyser bör göras för kapaciteten på Malmö bangård och mot Östervärn, och i Öresundsbanans anslutningar till Kontinentalbanan och Trelleborgs-Ystadbanorna (i Lockarp). Kontoret redovisar även mer specifika synpunkter.

*Miljönämnden* anser liksom tekniska nämnden och stadsbyggnadskontoret att effekten av Öresundsmetron på transport- och kapacitetsbehov bör inkluderas i strategin, och lyfter att denna har en stor påverkan på inte minst Citytunneln. Det saknas också en separat analys över sträckan Malmö C – Hyllie, som pekas ut som en flaskhals i strategin. Nämnden påtalar också effekt- och kapacitetsbristen i det skånska elnätet som kan vara en begränsande faktor för utvecklingen av den regionala tågtrafiken i Skåne vilket bör framgå som en del i underlag som Trafikverket har att ta ställning till. Miljönämnden saknar även en analys av strategins miljöeffekter, vilket exemplifieras av miljöaspekter i anslutning till Kontinentalbanan.

### **Stadskontorets synpunkter**

Inkomna synpunkter från nämnderna och stadsbyggnadskontoret belyser viktiga aspekter och brister i strategin gällande helhetsgrepp och avgränsningar. Spårburen kollektivtrafik behöver ses i ett sammanhängande transportsystem där andra trafikslag och olika typer av transporter är delar i samma nät. Öresundsmetron och dess funktion i järnvägssystemet saknas helt trots att strategin hänvisar till Skånebildens och Greater Copenhagens Trafikcharter bland strategiska underlag som ligger till grund för tågstrategin. Dessutom saknas djupare resonemang om den regionala tågtrafikens relation till gods- och fjärrtågtrafik i systemet. Malmö stad bör sträva efter att utveckla dialogen och samarbetet med Region Skåne, Skånetrafiken och Trafikverket gällande trafiksystemets utveckling och betona att olika scenarier och planeringsberedskap behöver ingå i strategiska diskussioner. Stadskontoret menar även att ingångna avtal i enlighet med Sverigeförhandlingen ska följas, vilket gör att tågstrategin behöver justeras vad gäller Lommabanans turtätthet och Malmöpendelns trafikupplägg.

### **Ansvariga**

Micael Nord Näringslivsdirektör

Lotta Liedberg Sekreterare

Andreas Norbrant Stadsdirektör