



Protokollsutdrag

Sammanträdestid	2021-03-15 kl. 15:00-15:05
Plats	Distans via Teams
Beslutande ledamöter	Katrin Stjernfeldt Jammeh (S) (Ordförande) Roko Kursar (L) (1:e vice ordförande) Torbjörn Tegnhammar (M) (2:e vice ordförande)
Övriga närvarande	Andreas Norbrant (Stadsdirektör) Tomas Barring (Chefsjurist) Anna-Lena Alnerud (Sekreterare)
Utses att justera	Torbjörn Tegnhammar
Justeringen	2021-03-19
Protokollet omfattar	§131

Underskrifter

Sekreterare	
	Anna-Lena Alnerud	
Ordförande
	Katrin Stjernfeldt Jammeh	
Justerande
	Torbjörn Tegnhammar	

§ 131 Samrådsremiss för anläggning av ny stambana Hässleholm-Lund i Skåne län

STK-2021-86

Sammanfattning

Malmö stad har getts möjlighet att lämna synpunkter inom ramen för Trafikverkets samrådsremiss gällande anläggning av ny stambana mellan Hässleholm och Lund. Föreslagna lokaliseringsalternativ har sin utgångspunkt i fyra olika stationslägen, två i Lund (ett vid Lund C och ett i västra utkanten av staden) och två i Hässleholm (ett vid Hässleholm C och ett väster om staden). Beroende på stationslägenas lokalisering sträcker sig korridorerna från strax norr om Hässleholm till strax söder om Lund. Stadskontoret har upprättat förslag till yttrande och stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen och fastighets- och gatukontoret har haft möjlighet att yttra sig i frågan.

Beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott beslutar

1. Kommunstyrelsens arbetsutskott godkänner förslag till yttrande och skickar yttrandet till Trafikverket.

Reservationer och särskilda yttranden

Torbjörn Tegnhammar (M) lämnar in ett särskilt yttrande, bilaga 2.

Beslutet skickas till

Trafikverket
Stadsbyggnadskontoret
Miljöförvaltningen
Fastighets- och gatukontoret

Beslutsunderlag

- G-Tjänsteskrivelse KSAU 210315 Samrådsremiss för anläggning av ny stambana Hässleholm-Lund i Skåne län
- Förslag till yttrande
- Samrådsremiss, samråd 3
- Remissvar från stadsbyggnadskontoret
- Remissvar från miljöförvaltningen
- Remissvar från fastighets- och gatukontoret
- 1. Läsanvisning och beskrivning av utkast lokaliseringsalternativ
- 2. PM bortvalda alternativ
- 3. Samrådsredogörelse
- 4. Utkast lokaliseringsalternativ Hässleholm C Lund C 1
- 5. Utkast lokaliseringsalternativ Hässleholm C Lund C 2
- 6. Utkast lokaliseringsalternativ Hässleholm C Lund Pilsåker
- 7. Utkast lokaliseringsalternativ Hässleholm Finja Lund C 1

- 8. Utkast lokaliseringsalternativ Hässleholm Finja Lund C 2
- 9. Utkast lokaliseringsalternativ Hässleholm Finja Lund Pilsåker
- 10. Utkast lokaliseringsalternativ samtliga alternativ
- 11. Planlägningsbeskrivning 20210120



Kommunstyrelsens arbetsutskott 2021-03-15
Ärende 6. Samrådsremiss för anläggning av ny stambana
Hässleholm-Lund i Skåne län

Moderaterna biträder förslagen om utbyggd spårkapacitet i Skåne. Utbyggnaden kommer att vara nödvändig för att säkerställa att Öresundsregionen inte blir en flaskhals i takt med att trafiken ökar, inte minst i samband med att Fehmarn-Bält-förbindelsen öppnar. Utbyggnaden bör ske i anslutning till befintlig stambana för att minimera ingreppen i orörda kulturlandskap.

Moderaterna vänder sig däremot byggandet av höghastighetsbanor mellan Stockholm och Malmö respektive Stockholm och Göteborg. Omfattande granskningar visar att projektet skulle vara oerhört samhällsekonomiskt olönsamt, att det skulle ta årtionden innan några som helst miljö- och klimatvinster uppnås och dessutom kommer projektet att tränga undan nödvändiga infrastrukturinvesteringar som behövs för att hela landet ska kunna vara livskraftigt och för att uppnå Sveriges miljömål.

Torbjörn Tegnhammar (M)



Datum
2021-03-16
Adress
August Palms Plats 1
Diarienummer
STK-2021-86

Yttrande

Till
Trafikverket

Samrådsremiss för anläggning av ny stambana Hässleholm-Lund i Skåne län TRV 2018/88290

Sammanfattning

Malmö stad har getts möjlighet att lämna synpunkter inom ramen för Trafikverkets samrådsremiss gällande anläggning av ny stambana mellan Hässleholm och Lund. Malmö stads synpunkter tar sin utgångspunkt i att utbyggnaden av nya stambanor är positivt ur så väl utvecklings- som miljösynpunkt. De nya stambanorna bör dock hanteras och finansieras utanför ramarna i den nationella transportinfrastrukturplanen. För god tillgänglighet och ett långsiktigt hållbart transportsystem som främjar så väl nationell som regional och lokal nytta, vill Malmö stad betona vikten av centrala stationslägen längs med den nya stambanan. Det finns vidare ett behov av att anlägga ett större helhetsperspektiv i planeringen av nya stambanor där exempelvis även godstågstransporter beaktas. Föreslagna sträckningars påverkan på närmiljön bör beaktas tydligare samtidigt som andra alternativa sträckningar och tekniska lösningar för nya stambanor bör utredas.

Malmö stads yttrande

Utbyggnaden av ny stambana är positivt men bör finansieras utanför nationell plan. Malmö stad ser positivt på utbyggnaden av en ny stambana utifrån såväl nationell, regional och lokal utveckling som de positiva miljöaspekter som ökade järnvägstransporter medför. Malmö stad anser att de nya stambanorna bör hanteras och finansieras utanför ramarna i den nationella transportinfrastrukturplanen för att skapa ett större ekonomiskt utrymme till nödvändig uprustning av svensk väg- och järnvägsinfrastruktur.

Vikten av centrala stationslägen bör betonas

För god tillgänglighet och ett långsiktigt hållbart transportsystem som främjar så väl nationell som regional och lokal nytta, vill Malmö stad betona vikten av centrala stationslägen. Centrala stationer bör kopplas ihop med övrigt nät för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Externa stationslägen, riskerar att försämra tågens konkurrenskraft och samtidigt försämra

stadskärnornas utveckling och konkurrenskraft i berörda kommuner. I fortsatt arbete krävs mer djupgående analyser som vid sidan av ett större samhällsekonomiskt perspektiv också beaktar stationslägenas betydelse ur ett stadsutvecklings- och tillväxtperspektiv. Däri ingår också att skapa förståelse för nyttorna ur ett arbetsmarknads- klimat- och mobilitetsperspektiv. Inte minst är de ekonomiska konsekvenserna för kommun och region med anledning av de olika stationslägena viktiga att utreda.

Utredningar för nya stambanor behöver anta ett större helhetsperspektiv

Malmö stad anser att utredningen för nya stambanor borde anta ett större systemperspektiv, där befintlig och ny infrastruktur beskrivs som en helhet. Exempelvis behöver frågan om godstransporter beaktas ytterligare då den får påverkan på både bansträckning och ytor kring stationslägen såväl som flaskhalsar i andra delar av det södra spårsystemet, såsom Öresundsbron och dess landanläggningar. Malmö stad verkar för att en ny yttre gods bana anläggs längs Yttre Ringvägen, vilket ökar kapaciteten i transportsystemet totalt sett och möjliggör för fler säkra godstransporter på järnväg. I fortsatt arbete är samordning med en översyn av Malmö godsbangård, utredning om en ny rangerbangård för södra Sverige, samt uppställningsplatser för tåg av stor vikt för satsningar på stambanan. De nya höghastighetstågen kommer också att kräva ytor i form av nya plattformar och spår vid Malmö C med tillhörande investeringar.

Malmö stad vill påpeka att Sträckan på Södra stambanan mellan Hässleholm och Lund redan idag en mycket hög kapacitetsbelastning, och när Fehmarn Bält-förbindelsen mellan Danmark och Tyskland öppnar 2029 kommer efterfrågan på spårburna transporter mellan Skandinavien och Centraleuropa att öka. Då riskerar Öresundsbron att bli en flaskhals för såväl person- som godståg. Malmö stad arbetar tillsammans med andra aktörer i regionen för en metrolinje mellan Köpenhamn och Malmö, en infrastruktur som förutom att främja hållbar mobilitet och rörlighet på arbetsmarknaden i Öresundsregionen också frigör spårkapacitet på bron. Öresundsmetron främjar därmed att full effekt av den nya stambanan kan uppnås även för den trafik som passerar Skåne mot Danmark och Tyskland.

Föreslagna sträckningars påverkansområde på miljön bör beaktas

Malmö stad vill ytterligare kommentera att föreslagna sträckningar har ett stort påverkansområde och går igenom jordbruksmark, områden med naturskydd och riksintressen samt påverkar landskapsbilden. Det är av vikt att detta beaktas i fortsatta utredningar för att i nästa steg kunna avgöra vilka konsekvenser det medför.

Andra alternativa sträckningar och tekniska lösningar bör utredas

Trots att Trafikverkets uppdrag varit att ta fram förslag på markförlagd bana som omfattar 320 km i timmen menar Malmö stad att även andra alternativ bör utredas. Möjliga alternativ kan omfatta sträckningar som utgår från befintliga stambanors bansträckning eller möjligheter till snabbspår med högre hastighet på pelarbro. Vidare alternativ bör fokusera på att bli mer kostnadseffektiva och medföra ökad nytta för hela transportsystemet och minskade negativa effekter för berörda kommuner.

Ordförande

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

Sekreterare

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

Torbjörn Tegnhammar (M) avser lämna in ett särskilt yttrande.



Datum

2021-03-08

Vår referens

Sandra Lundberg

Utvecklingssekreterare

sandra.lundberg@malmö.se

Tjänsteskrivelse

Samrådsremiss för anläggning av ny stambana Hässleholm-Lund i Skåne län STK-2021-86

Sammanfattning

Malmö stad har getts möjlighet att lämna synpunkter inom ramen för Trafikverkets samrådsremiss gällande anläggning av ny stambana mellan Hässleholm och Lund. Föreslagna lokaliseringsalternativ har sin utgångspunkt i fyra olika stationslägen, två i Lund (ett vid Lund C och ett i västra utkanten av staden) och två i Hässleholm (ett vid Hässleholm C och ett väster om staden). Beroende på stationslägenas lokalisering sträcker sig korridorerna från strax norr om Hässleholm till strax söder om Lund. Stadskontoret har upprättat förslag till yttrande och stadsbyggnadskontoret, miljöförvaltningen och fastighets- och gatukontoret har haft möjlighet att yttra sig i frågan.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslås besluta

1. Kommunstyrelsens arbetsutskott godkänner förslag till yttrande och skickar yttrandet till Trafikverket.

Beslutsunderlag

- Samrådsremiss, samråd 3
- G-Tjänsteskrivelse KSAU 210315 Samrådsremiss för anläggning av ny stambana Hässleholm-Lund i Skåne län
- Remissvar från stadsbyggnadskontoret
- Remissvar från miljöförvaltningen
- 1. Läsanvisning och beskrivning av utkast lokaliseringsalternativ
- 2. PM bortvalda alternativ
- 3. Samrådsredogörelse
- 4. Utkast lokaliseringsalternativ Hässleholm C Lund C 1
- 5. Utkast lokaliseringsalternativ Hässleholm C Lund C 2
- 6. Utkast lokaliseringsalternativ Hässleholm C Lund Pilsåker
- 7. Utkast lokaliseringsalternativ Hässleholm Finja Lund C 1
- 8. Utkast lokaliseringsalternativ Hässleholm Finja Lund C 2
- 9. Utkast lokaliseringsalternativ Hässleholm Finja Lund Pilsåker
- 10. Utkast lokaliseringsalternativ samtliga alternativ
- 11. Planläggningsbeskrivning 20210120

- Förslag till yttrande
- Remissvar från fastighets- och gatukontoret

Beslutsplanering

Kommunstyrelsens arbetsutskott 2021-03-15

Beslutet skickas till

Stadsbyggnadskontoret
Miljöförvaltningen
Fastighets- och gatukontoret

Ärendet

Trafikverket planerar en ny, cirka 70 kilometer lång, dubbelspårig stambana mellan Hässleholm och Lund och i arbetet ingår att undersöka framtida stationer vid Hässleholm och Lund. Järnvägen ska trafikeras med fjärrtåg i 320 km/h och snabba regionaltåg i 250 km/h. Den är en första sydlig del i en helt ny stambana avsedd för persontrafik mellan Stockholm och Malmö, vilken regeringen fattade beslut om 2014. Den nya järnvägen ska ge snabbare resor i södra Sverige och bidra till att avlasta den befintliga järnvägen, Södra stambanan, vilket i sin tur ger Trafikverket mer tid för förebyggande underhåll och ger förutsättningar till ett bättre järnvägssystem.

Trafikverket Region Syd har tagit fram samrådshandlingar för anläggning av ny järnväg för sträckan Hässleholm-Lund. Aktuellt samråd är det tredje, av fyra planerade samråd, under lokaliseringstuderingen som pågår 2019–2023. I denna fas presenteras utkast på olika lokaliseringalternativ och kommer att följas av effekt- och konsekvensbedömningar. Syftet med samrådet är dels att informera om själva projektet, dels att visa upp förslagna lokaliseringalternativ samt att få in synpunkter på materialet.

Föreslagna lokaliseringalternativ har sin utgångspunkt i fyra olika stationslägen, två i Lund (ett vid Lund C och ett i västra utkanten av staden) och två i Hässleholm (ett vid Hässleholm C och ett väster om staden). Beroende på stationens läge sträcker sig korridorerna från strax norr om Hässleholm till strax söder om Lund. Det finns två alternativ mellan Hässleholm C och Lund C; från en station vid Hässleholm C, antingen i markläge, i tunnel eller på bro, till Lund C där det första alternativet är till en station i markläge och det andra - en station i en tunnel. Ett alternativ från Hässleholm C till Lund Pilsåker. Två alternativ mellan Hässleholm Finja och Lund C där, likt ovan, skillnaden mellan de olika alternativen är huruvida stationen vid Lund C är i markläge eller i tunnel. Därutöver ett sista lokaliseringalternativ mellan Hässleholm Finja till Lund Pilsåker. Samtliga alternativ återfinns både i kartformat och beskrivet i text på Trafikverkets webbplats: www.trafikverket.se/hassleholm-lund.

Remissinstansernas svar

Ärendet har gått på förvaltningsremiss till stadsbyggnadskontoret, fastighets- och gatukontoret och miljöförvaltningen och nedan följer en sammanfattning av deras yttranden.

Stadsbyggnadskontoret

Sträckan på Södra stambanan mellan Hässleholm och Lund har redan idag en mycket hög kapacitetsbelastning, och med Fehmarn Bält-förbindelsen mellan Danmark och Tyskland kommer efterfrågan att öka på tåg både från resenärer och godstransporter. Utbyggnaden av järnvägen

har stor betydelse för regionens utveckling och möjligheterna till att resa hållbart. Stadsbyggnadskontoret ser därför positivt på utbyggnaden av en ny stambana och anser också att det är också nödvändigt att de nya stambanorna hanteras och finansieras utanför ramarna i den nationella transportinfrastrukturplanen för att skapa ett större ekonomiskt utrymme till nödvändig upprustning av svensk väg- och järnvägsinfrastruktur.

Stadsbyggnadskontoret vill betona vikten av centrala stationer som är integrerade och samverkar med övrigt nät för gång, cykel och kollektivtrafik samt befintliga stationer. Detta för att säkerställa en god tillgänglighet och utnyttjande av den nya stambanan och därmed stärka möjligheterna till ett långsiktigt hållbart transportsystem. Externa stationslägen riskerar att försämra tågens konkurrenskraft.

Stadsbyggnadskontoret anser att utredningen för de nya stambanorna borde anta ett större systemperspektiv, där befintlig och ny infrastruktur beskrivs som en helhet. I utredningen hantearas inte godstransporter och därmed inte ny rangerbangård eller ett yttre godsspår. Detta är frågor som är högst relevanta att studera i samband med utredningen av ny stambana. Ett yttre godsspår ökar kapaciteten i järnvägssystemet totalt sett och möjliggör fler säkra godstransporter på järnväg, och de nya höghastighetstågen kommer kräva ytor vid Malmö C i form av nya plattformsspår och plattformar samtidigt som den befintliga rangeringsfunktionen vid Malmö godsbangård idag är mycket ytkrävande.

Stadsbyggnadskontoret vill också påpeka att trycket på spårbundna transporter över Öresundsbron förväntas att öka framöver och att bron då riskerar att bli en flaskhals för såväl person- som godståg. Detta påverkar både de längre transporter som kopplar samman norra Sverige och Norden söderut till kontinenten och de regionala arbetsresorna. Tillsammans med andra aktörer i Öresundsregionen arbetar Malmö stad för en metrolinje mellan Köpenhamn och Malmö, en infrastruktur som förutom att främja hållbar mobilitet och rörlighet på arbetsmarknaden i Öresundsregionen också frigör kapacitet på Öresundsbron för spårbunden gods- och persontrafik, både regional och långväga. Öresundsmetron främjar därmed att full effekt av den nya stambanan kan uppnås även för den trafik som passerar Malmö mot Danmark och Tyskland.

Fastighets- och gatukontoret

Fastighets- och gatukontoret ser positivt på anläggande av ny stambana som ett led i utbyggnaden av hållbar trafikinfrastruktur. Kapacitetsbelastningen är redan idag mycket hög på sträckan Malmö-Alvesta, och med Fehmarn-Bältförbindelsen mellan Danmark och Tyskland kommer efterfrågan på tåg att öka både gällande person- och godstransporter. Fastighets- och gatukontoret ser därför positivt på utbyggnaden av en ny stambana och anser också att dessa etapper bör hanteras och finansieras utanför den nationella transportinfrastrukturplanen för att skapa större ekonomiskt utrymme till nödvändig upprustning av svensk väg- och järnvägsinfrastruktur.

Fastighets- och gatukontoret anser att centrala stationslägen medför stora vinster och bra samordning med lokala gång- cykel- och kollektivtrafiknät. Hur samhällsnytta, omgivningspåverkan och investeringskostnad viktas gentemot varandra skulle med fördel framgå tydligare i utredningen.

Malmö stad verkar för att en ny yttre gods bana anläggs längs Yttre Ringvägen. Detta ökar också kapaciteten i järnvägssystemet totalt sett, vilket möjliggör fler säkra godstransporter på järnväg. I fortsatt arbete är samordning med en översyn av Malmö godsbangård och utredning om en ny

rangerbangård av stor vikt för satsningar på stambanan. De nya höghastighetstågen kommer kräva ytor vid Malmö C i form av nya plattformsspår och plattformar. Befintlig rangeringsfunktionen vid Malmö godsbangård är mycket ytkrävande. Anläggandet av eventuella nya spår förutsätter även en översyn av växlarna på sträckan in mot Malmö C Övre för en effektivare in- och utfartstrafik.

Miljöförvaltningen

Miljöförvaltningen välkomnar arbetet med att bygga ut järnvägsnätet för snabbare framkomlighet med tåg då detta färdmedel har lågt klimatavtryck i jämförelse med andra transporter. I övrigt har förvaltningen inga synpunkter.

Stadskontorets bedömning

Stadskontoret ser positivt på utbyggnaden av en ny stambana utifrån såväl nationell, regional och lokal utveckling samt de positiva miljöaspekter som ökade järnvägstransporter medför. Stadskontoret vill betona nödvändigheten att de nya stambanorna hanteras och finansieras utanför ramarna i den nationella transportinfrastrukturplanen för att skapa ett större ekonomiskt utrymme till nödvändig upprustning av svensk väg- och järnvägsinfrastruktur.

För god tillgänglighet och ett långsiktigt hållbart transportsystem som främjar såväl nationell som regional och lokal nytta, vill stadskontoret betona vikten av centrala stationslägen. Centrala stationer bör kopplas ihop med övrigt nät för gång-, cykel- och kollektivtrafik. Externa stationslägen, riskerar att försämra tågans konkurrenskraft och samtidigt utgöra ett hinder för stadskärnornas utveckling och konkurrenskraft i berörda kommuner. I fortsatt arbete krävs mer djupgående analyser som vid sidan av ett större samhällsekonomiskt perspektiv också beaktar stationslägenas betydelse ur ett stadsutvecklings- och tillväxtperspektiv. Däri ingår också att skapa förståelse för nyttorna ur ett arbetsmarknads- klimat- och mobilitetsperspektiv samt ekonomiska effekter och kostnader för såväl kommun som region i anslutning till alternativa stationslägen.

Stadskontoret anser att utredningen för nya stambanor borde anta ett större systemperspektiv, där befintlig och ny infrastruktur beskrivs som en helhet. Exempelvis behöver frågan om godstransporter beaktas ytterligare då den får påverkan på både bansträckning och ytor kring stationslägen såväl som flaskhalsar i andra delar av det södra spårsystemet, såsom Öresundsbron och dess landanläggningar. Malmö stad verkar för att en ny yttre godsbanan anläggs längs Yttre Ringvägen, vilket ökar kapaciteten i transportsystemet totalt sett och möjliggör för fler säkra godstransporter på järnväg. I fortsatt arbete är samordning med en översyn av Malmö godsbangård, utredning om en ny rangerbangård för södra Sverige, samt uppställningsplatser för tåg, av stor vikt för satsningar på stambanan. De nya höghastighetstågen kommer också att kräva ytor i form av nya plattformar och spår vid Malmö C med tillhörande investeringar för att säkra en effektivare in- och utfartstrafik.

Stadskontoret vill påpeka att Sträckan på Södra stambanan mellan Hässleholm och Lund redan idag en mycket hög kapacitetsbelastning, och när Fehmarn Bält-förbindelsen mellan Danmark och Tyskland öppnar 2029 kommer efterfrågan på spårburna transporter mellan Skandinavien och Centraleuropa att öka. Då riskerar Öresundsbron att bli en flaskhals för såväl person- som godståg vilket ytterligare försvåras av stora investeringsbehov i landanläggningar på den svenska och danska sidan. Malmö stad arbetar tillsammans med andra aktörer i regionen för en metro linje mellan Köpenhamn och Malmö, en infrastruktur som förutom att främja hållbar mobilitet

och rörlighet på arbetsmarknaden i Öresundsregionen också frigör spårkapacitet på bron. Öresundsmetron främjar därmed att full effekt av den nya stambanan kan uppnås även för den trafik som passerar Skåne mot Danmark och Tyskland.

Stadskontoret vill särskilt kommentera att föreslagna sträckningar har ett stort påverkansområde och går igenom jordbruksmark, områden med naturskydd och riksintressen samt påverkar landskapsbilden. Det är av vikt att detta beaktas i fortsatta utredningar för att i nästa steg kunna avgöra vilka konsekvenser det medför.

Trots att Trafikverkets uppdrag varit att ta fram förslag på markförlagd bana som omfattar 320 km i timmen menar Stadskontoret att även andra alternativ bör utredas. Möjliga alternativ kan omfatta sträckningar som utgår från befintliga stambanors bansträckning eller möjligheter som snabbspår med högre hastighet på pelarbro kan medföra. Vidare alternativ bör fokusera på att bli mer kostnadseffektiva och redovisa ökad nytta för hela transportsystemet och minskade negativa effekter för berörda kommuner.

Stadskontorets förslag

Stadskontoret föreslår mot bakgrund av ovanstående att yttrande lämnas till Trafikverket enligt förslag.

Ansvariga

Micael Nord Näringslivsdirektör

Magdalena Bondeson Sektionschef

Andreas Norbrant Stadsdirektör