



Datum

2022-01-28

Vår referens

Emanuel Toft

Utredare

emanuel.toft@malmö.se

**Remiss från Infrastrukturdepartementet om Trafikverkets rapport -
Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033
MN-2021-11481**

Sammanfattning

Kommunstyrelsen har översänt remiss från Infrastrukturdepartementet om Trafikverkets rapport - Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033. I planförslaget presenteras åtgärder och insatser som är av stor vikt för att kunna upprätthålla tillgängligheten samt för att skapa förutsättningar för utveckling och omställning av transportsystemet. Miljönämnden anser att de satsningar på järnvägstrafik som planeras i Malmö och sydvästra Skåne är otillräckliga med hänsyn till stadens och regionens betydelse för inhemska och internationella transporter och trafikförbindelser. Miljönämnden vill också framföra att ett extra körfält för biltrafik på väg E6 inte ligger i linje med Malmö stads ambition att få fler att åka kollektivt och i stället använda vägnätets befintliga kapacitet för den samhällsnyttiga biltrafiken. Miljönämnden saknar även en djupare analys av hur förslaget bidrar till att uppnå miljö kvalitetsmålen.

Förslag till beslut

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

Beslutsunderlag

- Tjänsteskrivelsen, daterad 2022-01-28
- Bilaga 1 - Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastruktur
- Bilaga 2 - MalmöLundregionenens yttrande daterat 2021-12-14

Beslutsplanering

Miljönämnden, 2022-02-17

Beslutet skickas till

Kommunstyrelsen

Ärendet

Kommunstyrelsen har översänt remiss från Infrastrukturdepartementet om Trafikverkets rapport - Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033. Svar önskas senast 2022-02-18.

Bakgrund

Enligt förordning (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur ska Trafikverket ta fram en trafikslagsövergripande plan för transportinfrastruktur. Planen ska avse 12 år och beskriva hur den statliga infrastrukturen ska underhållas och utvecklas med fokus på bland annat hur de transportpolitiska målen, inklusive klimatmålen, ska uppnås. Därutöver ska inriktningen anges på drift och underhåll, åtgärder för förbättrad miljö i anslutning till de statliga väg- och järnvägsnäten, sektorsåtgärder och investeringar i kollektivtrafik. Planen ska beskriva de förväntade effekterna för transportsystemet som helhet samt en redogörelse för strategiska överväganden. Normalt sker en revidering av planen vart fjärde år och den aktuella planen bygger vidare på tidigare beslutad plan för åren 2018-2029 men innebär ett antal prioriteringsändringar, främst på grund av ökade kostnader.

Förvaltningens förslag till yttrande

Miljönämnden vill framföra följande synpunkter som bör beaktas och arbetas in i kommande förslag.

Miljönämnden hänvisar till MalmöLundregionens gemensamma yttrande över *Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033* daterat 2021-12-14. Trafikverket redovisar i sitt planförslag många viktiga åtgärder och insatser som är av stor vikt för att kunna upprätthålla tillgängligheten samt för att skapa förutsättningar för utveckling och omställning av transportsystemet. MalmöLundregionen och miljönämnden anser dock att fördelningen av investeringarna är obalanserad. Stora investeringar planeras nu i övriga delar av landet men satsningarna i Malmö och sydvästra Skåne står inte i proportion till övriga landet. Transportsystem i Malmö och övriga sydvästra Skåne har stor betydelse för den nationella transportförsörjningen och utvecklingen samt transportförbindelserna med utlandet. Det är en viktig länk för att kunna välja hållbara alternativ.

Miljönämnden ifrågasätter slutsatsen att den nuvarande järnvägskapaciteten på Öresundsbron ska räcka till 2050, särskilt med hänsyn till den trafikökning som kan förväntas när Fehmarn-Bält-förbindelsen öppnas. Satsningar behövs redan nu för att komma till rätta med de konstaterade bristerna i kapacitet och punktlighet i Öresundsregionen och sundsförbindelserna och det är viktigt att den nationella planeringen inkluderar Öresundsmetron och skapar beredskap för planering och byggnation av en metroförbindelse mellan Malmö och Köpenhamn.

Planen belyser att det finns brister i de två större godsstråken som passerar via Malmö, Malmö/Trelleborg-Kontinenten samt Malmö-Kontinenten. Exempel på brister är kapacitetsbrister, kapacitetsbrister vid rangering och brister i hantering av längre fordonskombinationer (sidan 57 – 58 i remissunderlaget). Spårbunden godstrafik som transporteras på Kontinentalbanan är redan i dag i konflikt både med persontrafik och omgivande stationsnära stadsutveckling. Transport av farligt gods på kontinentalbanan försvårar stadens möjlighet att möta upp den kollektivtrafikhäna bostadsutvecklingen som förväntas i storstadsavtalet (ramavtal 8). Malmö stad upplever att det inte finns en tydlig plan hos Trafikverket kring hur man ska möta den ökade efterfrågan av godstrafik.

Det är positivt att planen avser att upprätthålla dagens funktion och motverka det eftersatta underhållet på Malmö rangerbangård (sidan 90 i remissunderlaget). Utredningen bör ske skyndsamt. I annat fall riskerar kortsiktiga och felaktiga investeringar genomföras i en allt för trång och otidsenlig bangård.

Vid en utökning av ramen med 10 procent anger planen utbyggnad av additionskörväg på E6:an mellan Trafikplats Alnarp och Trafikplats Lomma (sidan 120 och 175 i remissunderlaget). Miljönämnden vill lyfta att ett extra körväg för biltrafik inte ligger i linje med Malmö stads ambition att få fler att åka kollektivt och samtidigt avveckla onödig biltrafik, och därmed säkerställa vägnätets befintliga kapacitet för den samhällsnyttiga biltrafiken. En kapacitetsutbyggnad av E6 behöver tydligt främja kollektivtrafikens framkomlighet, till exempel genom att dedicera det extra körväget till kollektivtrafiken.

Miljökonsekvenser

Miljönämnden noterar att miljökonsekvensbeskrivningen som publicerats på Trafikverkets hemsida inte har remitterats tillsammans med förslaget till nationell plan för trafikinfrastrukturen. Miljönämnden vill framföra följande synpunkter på planens förhållande till miljö- och klimatmålen i stort.

Klimatmålet för transportsektorn framhåller regeringens ambition om att Sverige ska vara det första fossilfria välfärdslandet i världen. Målsättningen inom det klimatpolitiska ramverket anger att Sverige inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären senast år 2045 och som delmål ska utsläppen från inrikes transporter, exklusive inrikes flyg, minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010. Det europeiska rådet har ställt sig bakom målet att EU ska minska utsläppen av växthusgaser med mellan 80–95 procent till 2050, varav minst 80 procent inom regionen. Dessa mål omnämns som generella utgångspunkter i regeringsuppdraget (sidan 2, rskr. 2020/21:409). Här framgår även att de transportpolitiska målen innefattar att trafikinfrastrukturen ska bidra till att de nationella miljö kvalitetsmålen nås.

I remissunderlaget hänvisas löpande till de transportpolitiska målen. Det beskrivs utförligt hur underlaget förhåller sig till dessa och att planen inte ensam kan uppnå dem alla. Miljönämnden saknar dock en djupare analys av hur förslaget bidrar till att uppnå miljö kvalitetsmålen, utöver *God bebyggd miljö*. För att planen på bästa sätt ska bidra till måluppfyllnad gentemot de transportpolitiska målen inom Malmös geografi är det viktigt med ett fokus på punktlighet i persontågtrafiken. Pendling med tåg måste utgöra ett attraktivt alternativ till den privata bilen och miljönämnden anser inte att planen ger tillräckliga förutsättningar för måluppfyllnad på denna punkt. Vidare anser miljönämnden att det krävs en tydligare plan för hur en ökad efterfrågan av godstransporter inom och genom kommunen ska mötas upp och hur den ska förhålla sig till den ökade efterfrågan av kollektiva persontransporter.

Barnkonventionen

Barnkonventionen har beaktats vid handläggningen av detta ärende på följande sätt. Transportsektorn är en stor källa till utsläpp av växthusgaser och andra hälsofarliga ämnen. Förutom att barn är mer känsliga för direktpåverkan från sådana utsläpp utgör klimatförändringar ett hot för kommande generationers framtid. En övergång till mer effektiva och hållbara transportsätt är därför av vikt för att förbättra barn och ungas livsmiljö.

Ansvariga

Rebecka Persson
Miljödirektör

Sofie Holmkvist
Avdelningschef
Miljöstrategiska avdelningen