



Datum
2020-08-25

Yttrande

Diarienummer
TN-2020-2314

Till
Kommunstyrelsen

Remiss från Skånetrafiken angående Tågstrategi – Strategi för utveckling av den regionala tågtrafiken i Skåne STK-2020-971

Tekniska nämnden har beslutat att lämna följande yttrande:

Sammanfattning

Skånetrafiken har arbetat fram en remissversion av rubricerad tågstrategi. Strategin sträcker sig fram till 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. Exempelvis tas inte en utbyggnad av en Metro mellan Malmö och Köpenhamn med och därmed nämns inte heller vilken påverkan en sådan skulle få på behovet av tågkapacitet över Öresundsbron. Inte heller konkurrensen om tåglägen med godståg och fjärrtåg behandlas särskilt ingående vilket ytterligare förstärker saknaden av Metron i strategin.

Ett tydligare gemensamt strategiskt grepp behövs, eventuellt tillsammans med TRV och kommunerna, som inte minst belyser samspelet mellan persontrafik och godstrafik. Förslagsvis innehåller en sådan samlad regional trafikstrategi tre eller i alla fall 2 alternativa scenarier för åren 2035 och 2040. 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.

Vidare saknas också en bild av hur Skånetrafiken tänker sig tåguppehåll på Rosengårds station för de nya tågssystem som planeras trafikera Ystads- och Trelleborgsbanorna via Kontinentalbanan. Bland de viktiga aktiviteter som nämns för att uppnå målbilden för tågtrafikutbudet 2040 bör även ingå påverkansarbete gentemot trafikverket för att ändra regler för tåglägestilldelning när den årliga tågplanen ska tas fram samt att även påverka Trafikverket att öka antalet tillgängliga tåglägen i Citytunneln som i nuläget är begränsat till 2 fjärrtåg och 14 regionaltåg per timme och riktning.

Yttrande

Strategin är avgränsad till att enbart behandla tågtrafik och inte hur andra trafikslag kan komplettera eller samverka med tågtrafik. Exempelvis tas inte en utbyggnad av en Metro mellan Malmö och Köpenhamn med och därmed inte heller vilken påverkan en sådan skulle få på behovet av tågkapacitet över Öresundsbron. Inte heller konkurrensen om tåglägen med godståg och fjärrtåg behandlas särskilt ingående vilket ytterligare förstärker saknaden av Metron i strategin. Vidare saknas också en bild av hur Skånetrafiken tänker sig tåguppehåll på Rosengårdsstation för de nya tågssystem som planeras trafikera Ystads- och Trelleborgsbanorna via Kontinentalbanan. Bland de viktiga aktiviteter som nämns för att uppnå målbilden för tågtrafikutbudet 2040 bör även ingå påverkansarbete gentemot trafikverket för att ändra regler för tåglägestilldelning när den årliga tågplanen ska tas fram samt att även påverka Trafikverket att öka antalet tillgängliga tåglägen i Citytunneln som i nuläget är begränsat till 2 fjärrtåg och 14 regionaltåg per timme och riktning.

Nedan följer detaljerade synpunkter:

Sidan 7 och 8: Under avsnitt 2.3 strategiska utgångspunkter och avgränsningar, konstateras att tågtrafik främst ska möta regionala och storregionala resbehov och att Metro och spårväg ska planeras i samma sammanhang som stadsbuss. Tågtrafik kan även fylla en viktig lokal funktion. Exempelvis Stockholms pendeltåg, Köpenhamns och Berlins S-bahn med flera. Även tågtrafiken genom citytunneln och på kontinentalbanan fyller en allt viktigare sådan funktion i takt med att Malmö växer.

Skånetrafiken väljer i strategin att behandla sina olika trafikslag som helt separata system utan inbördes beroenden och avlastningseffekter. En tågsatsning kan även ge positiva effekter på lokal och regional busstrafik och vice versa för den delen. Tågtrafik och annan kollektivtrafik utgör delar i ett sammanhängande system.

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: Under avsnitt 4 Styrande program och strategier, tas Trafikcharter för Greater Copenhagen och Skånebildens upp utan att beröra Öresundsmetron över huvud taget. Med tanke på Öresundsmetrons stora påverkan på kapacitetsbehoven för tågtrafiken över Öresundsbron bör den nämnas här.

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 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 anses 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 utnyttjandet av Citytunnelns kapacitet. Det finns ett motsvarande synsätt gällande Citybanan i Stockholm. Berörda regioner och kommuner kan med fördel samarbeta i ett sådant påverkansarbete.

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.

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 samspelande 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 är det tydliga samband mellan Öresundsmetron och behovet av antal regionaltåg på Öresundsbron.

Sidan 39: I avsnittet om Kontinentalbanan bör det framgå att banan ska kompletteras med en station i Fosie. Det bör även här nämnas att Rosengårds station behöver förlängas till 250 meter på sikt. Gällande trafikering nämns inga specifika tågantal eller resandemängder för denna sträcka. Däremot nämns hur viktigt det är att annan tågtrafik som godstrafik och internationella snabbtåg kan använda banan och att en prioritering mellan persontåg är nödvändig. Ett motsvarande resonemang bör föras för Öresundsbanan. Inte minst med

tanke på att Fehmarn Bält-förbindelsen kommer att medföra att mängden godståg på kontinentalbanan och Öresundsbanan kommer att bli mer och mer lika och att mängden internationella fjärrtåg ökar. Ur ett längre planeringsperspektiv bör det yttre godsspåret runt Malmö och dess betydelse för att frigöra kapacitet på kontinentalbanan också nämnas här.

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.

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

.....
Andréas Schönström (S)
.....

Nämndsekreterare

.....
Philip Lee
.....

Stefana Hoti (MP) reserverar sig muntligen mot beslutet i den del som avser avslag på eget framlagt tilläggsyrkande om att Tekniska nämnden ska besluta att i förvaltningens förslag till yttrande tillföra att satsning på höghastighetståg bör tidigareläggas, detta för att främja de "gröna" jobben i regionen, då till förmån för bifall till detsamma.

Susanna Lundberg (V) reserverar sig skriftligen mot beslutet i den del som avser avslag på eget framlagt tilläggsyrkande om att Tekniska nämnden ska besluta att i förvaltningens förslag till yttrande tillföra följande:

- Tågstrategin fram till 2040 måste omfatta Öresundsmetron. Den är i stort sett jämställd i prioriteringsordning med HH-tunneln enligt Greater Copenhagen's trafikcharter som man hänvisar till i strategin.

- Snabbtågsförbindelserna från Skandinavien till kontinenten måste präglade den skånska järnvägsinfrastrukturen. Fehmarn bält-förbindelsen öppnar 2029 enligt planerna. Det påverkar mycket, och redan inom ett par år även nattågsförbindelserna till kontinenten. Längre fram kommer förhoppningsvis höghastighetstågen också.
- Man måste ha ett storregionalt perspektiv på järnvägstrafik – det vill säga mycket mera än bara Skåne – som påverkar trafiken inom Skånes gränser.
- Konkurrensen om spårkapaciteten blir tuff i framtiden. Även mer godstrafik på järnväg blir aktuellt långt innan 2040. Kontinentalbanan i Malmö kan bli en flaskhals om godset ska prioriteras och vissa fjärrtåg också ska få plats, som man påpekar i strategin. Hur påverkar det till exempel en ökad trafik med Malmöpendeln? Vänsterpartiet har länge drivit frågan om ett yttre godsspår väster om Lund och öster om Malmö.
- Enligt analyser av kollektivtrafikens utveckling i Malmöregionen kommer det att uppstå behov av spårburen trafik – light rail och/eller spårvagnstrafiken, inom och till/från Malmö. Vänsterpartiet har länge förordat satsningar på light rail eller snabbspårvagn som även ska gå från Näset via Malmö till Lund. Detta bör integreras med spårbunden lokaltrafik inom Malmö.
- Den så kallade Simrishamnsbanan från Malmö via Staffanstorp, Dalby, Tomelilla till Simrishamn verka hamna alltmer i bakgrunden, trots att vissa kommuner har drivit projektet hårt. Vi tycker att den fortfarande bör prioriteras, detta för att avlasta biltrafiken till/från Malmö och även bil/taxitrafiken till Sturup så länge flygplatsen finns kvar.
- Självklart måste tågstrategin kopplas till all annan kollektivtrafik för att kunna sättas in i ett helhetsperspektiv

Se till protokollet bilagd reservation, § 276a.