



Datum
2022-02-17
Adress

Yttrande

Diarienummer
TN-2021-2783

Till
Kommunstyrelsen

Remiss angående Remiss från Infrastrukturdepartementet - Trafikverkets rapport Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033 STK-2021-1607 STK-2021-1607

Tekniska nämnden beslutar att lämna följande yttrande:

Sammanfattning

Tekniska Nämnden hänvisar till MalmöLundregionens gemensamma yttrande över Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033 daterat 2022-02-15. I yttrandet anges att satsningarna i föreslagen plan som helhet varken är tillräckliga för Skånes eller MalmöLundregionens behov, vilket i sin tur hämmar Sveriges utveckling sett till regionens läge som porten mot kontinenten. 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. Transportsystem i Malmö och övriga sydvästra Skåne har stor betydelse för att inte bara hantera Malmö och Skånes, utan även Sveriges, Skandinavien och norra Europas transportförsörjning och utveckling. Stora investeringar planeras nu i övriga delar av landet men för transportsystemet i sin helhet riskerar Malmö bli en flaskhals då satsningarna här inte är i proportion med övriga landet.

Utöver MalmöLundregionens gemensamma yttrade anser Tekniska nämnden även att några ej tidsbestämda men strukturskapande infrastruktursatsningar bör belysas. Satsningarna är av stor vikt regionalt, nationellt såväl som internationellt med bäring på både gods och persontrafik.

Yttrande

Tekniska nämnden hänvisar till MalmöLundregionens gemensamma yttrande över Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033 daterat 2022-02-15.

Då Malmö är en tillväxtmotor och en port mot kontinenten vill Tekniska nämnden förtydliga att följande investeringar är viktiga att samlas kring.

Kapacitetshöjande åtgärder Öresund/Malmö

Tekniska nämnden håller med om planens inriktning att Öresundsbrons landanslutningarna på bägge sidor om sundet behöver förstärkas och att dessa satsningar är avgörande för att fullt utnyttja Öresundsbrons kapacitet. De namngivna objekten; planskild spårkorsning Malmö personbangård, fler plattformsspår på Malmö C, dubbelspår mellan Malmö C och Östervärn samt förlängning av förbigångsspår vid Svågetorp går i linje med stadens planer. Tekniska nämnden ser även behov av planskild spårkoppling mellan Svågetorp station och Hyllie station samt mellan Svågetorp station och Ystadbanan och ser gärna att dessa planskilda korsningar kommer in i planen. De planskilda korsningarna minskar tidsluckorna mellan tågen vilket medför ökad kapacitet på järnvägen vilket är till gagn för både gods- och persontågstrafiken. Vidare är alla åtgärder som prioriteras och genomförs och som innebär att flaskhalsar för sjöfarten minskar bra för Malmö. En viktig del i att kunna utveckla sjöfarten till Malmö hamn, en av Sveriges CORE-hamnar, är att åtgärda de brister som finns i järnvägsnätet. Därför ser vi mycket positivt på att planen särskilt pekat ut och namngivit åtgärder som syftar till just detta. Det är av allra högsta vikt att intermodaliteten i det svenska transportsystemet prioriteras och att nyinvesteringar görs i järnväg och farleder. I arbetet med att planera och införa det nya signalsystemet ERTMS ser vi det som viktigt att även inkludera den spårtrafik som går ut till hamnarna.

Tekniska nämnden delar dock inte Trafikverkets bedömning att nuvarande järnvägskapaciteten på Öresundsbron ska räcka till 2050¹. När Fehmarn-Bält-förbindelsen öppnas kan det tvingas fram hårda prioriteringar både för gods- och persontrafik. Planen lyfter att det finns betydande brister vad gäller kapacitet och restidernas tillförlitlighet i Öresundsregionen och förbindelser över sundet². Malmö stad tillsammans med Region Skåne, andra kommuner, Greater Copenhagen³ samt STRING⁴ driver arbetet med metron mot målet att en mellanstatlig utredning tillsätts snarast i enlighet med flera överenskommelser. Det är viktigt att den nationella planeringen inkluderar Öresundsmetron och skapar beredskap för planering och byggnation av en metroförbindelse mellan Malmö och Köpenhamn.

Utpekade brister

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.⁵ Malmö C och Malmö hamn är knutpunkter i TEN-T nätet (transeuropeiska nätverket för transporter) och förser både övriga Sverige och kontinenten

¹ s. 111

² s. 61

³ <https://malmo.se/Stadsutveckling/Tema/Resande-och-infrastruktur/Infrastruktur-i-Greater-Copenhagen.html>

⁴ <https://malmo.se/Sa-arbetar-vi-med.../Omvarld/Nationellt-och-regionalt-samarbete/STRING.html>

⁵ s. 57–58

med en betydande del av näringslivets godstransporter. Påtalade brister syns redan idag, utan de prognostiserade volymökningarna framöver, och behöver behandlas tydligare i planen. Med hänsyn till Malmös strategiska och betydelsefulla läge för godstransporter både nationellt och internationellt måste ett helhetsgrepp tas avseende godstransporter och logistiklösningar. Åtgärder på järnväg, som ett yttre godsspår, samt logistiklösningar kopplat till rangering behövs för att ta hand om den ökande mängden godstransporter. Ett yttre godsspår skulle även gynna godshantering i såväl Trelleborg som Ystad hamn.

Tekniska nämnden ställer sig positiv till att en fördjupad utredning om anläggning för tjänst (järnvägens sidosystem)⁶ ska genomföras. Vi ser dock att omfattningen/innehållet i utredningarna som ska göras behöver förtydligas.

Tillgänglighet till Malmö hamn bör pekas ut som en brist och utredningar kring stärkta kopplingar behöver utredas och lyftas in i planen. Det finns utrymmen i Malmö hamn som kan lösa kapacitetsbegränsningar på Malmö godsbangård. Genom en ökad tillgänglighet till Malmö hamn skulle t.ex. farligt gods skulle kunna förflyttas ut till hamnen i stället för att ha detta uppställt inne på godsbangården. Det är viktigt att godsbangården inte blir en flaskhals, i synnerhet kopplat till de förväntade ökningarna av godsvolymer i samband med Fehmarn Bält-förbindelsens öppnande om några år.

Åtgärder järnväg

Kapacitetshöjande åtgärder på Ystadbanan anges inte i planen, varken som namngivet objekt eller vid utökning av ram. Tekniska nämnden anser att detta är ett stråk som behöver lyftas för att förbättra tillgängligheten mellan Malmö och östra Skåne.

Tekniska nämnden ser positivt på att satsningen utbyggnaden av nya stambanan Lund-Hässleholm ska påbörjas under planperioden. Utbyggnaden bör ske så snabbt som möjligt för att möta det ökande behovet av kapacitet för att tågtrafiken ska kunna utvecklas.

Tekniska nämnden delar uppfattningen om att Malmö rangerbangård är hårt belastad. Malmö stad delar också Trafikverkets uppfattning om att rangerbangården har flera brister vilket behöver pekas ut tydligare i planen.⁷ Här är det av vikt att Trafikverket utvecklar samverkan med kommunen för hur rangerfunktionen ska hanteras i Sydvästra Skåne på sikt.

Vi ser ett ökat behov av kollektivtrafik som måste hanteras de närmaste åren i Citytunneln. Innan Öresundsmetron är på plats bör Citytunneln begränsas för fjärrtågens genomgående trafik till förmån för lokal och regional trafik.

Åtgärder väg

Tekniska nämnden ser det som positivt att BK4 vägar är prioriterade på flertalet platser och att man avser utföra reinvesteringar på E22 Yttre Ringvägen⁸ för att undvika allt för stora

⁶ s. 143

⁷ s. 90

⁸ s. 78

underhålls- och trafikantkostnader. Det är viktigt att Trafikverket tillsammans med kommunen jobbar aktivt för att minimera störningen under arbetstiden.

Vid en utökning av ramen med 10% anger planen utbyggnad av additionskörväg på E6:an mellan Trafikplats Alnarp och Trafikplats Lomma⁹. Tekniska nämnden 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. En minskning av onödig biltrafik säkerställer 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.

Muddring av Flintrännen

Att underhålla och framtidssäkra farledernas djup är en viktig förutsättning för att godstrafiken till svenska hamnar ska kunna finnas kvar och utvecklas. Här vill vi särskilt lyfta fram Trafikverkets bedömning att investeringar i sjöfarten har hög grad av samhällsekonomisk nytta.

Vattendjupet i Flintrännen är varken fullt tillräckligt för dagens eller morgondagens fartygstransporter och behöver muddras. Att Flintrännen är för grund medför bland annat att fartyg inte kan fylla upp sin lastkapacitet utan måste anpassa lasten för att inte bli för tunga och gå för djupt. Fartygen behöver även köra med reducerad hastighet för att minska den sugeffekt som också bidrar till att fartygen går djupare genom att de sugas mot botten. Antingen måste fartygstrafiken gå halvfull eller ta en annan väg för att klara djupet. Följden av detta blir att sjötransporterna längs farleden blir mindre konkurrenskraftiga, både genom att transporterna tar längre tid, kostar mer och belastar miljön mer än vad de behövt. En muddring av Flintrännen skulle inte bara bidra till sjöfarten i Malmö utan till båda de utpekade TEN-T hamnar som finns i Skåne.

Ordförande

.....
Andréas Schönström (S)
.....

Direktör

.....
Anna Bertilsson
.....

⁹ s.120, 175