



Protokollsutdrag

Sammanträdestid	2024-11-27 kl 13:00-14:05
Plats	Sessionssalen, stadshuset
Utses att justera	Helena Nanne
Justeringen	2024-12-04
Protokollet omfattar	§308

Underskrifter	Sekreterare Agnes Wemme	
	Ordförande Katrín Stjernerfeldt Jammeh
	Justerande Helena Nanne

Beslutande ledamöter

Katrin Stjernfeldt Jammeh (S) (Ordförande)
Stefana Hoti (MP) (Vice ordförande)
Helena Nanne (M) (Andre vice ordförande)
Andréas Schönström (S)
Sofia Hedén (S)
Mubarik Mohamed Abdirahman (S)
Håkan Fäldt (M)
Anton Sauer (C)
Magnus Olsson (SD)
Anders Olin (SD)
Anders Skans (V)
Roko Kursar (L)
Tobias Petersson (V) ersätter Anfal Saad Mahdi (V)

Ej tjänstgörande ersättare

Amani Loubani (S)
Anders Rubin (S)
Sanna Axelsson (S)
Anders Nilsson (S)
John Eklöf (M)
Farishta Sulaiman (M)
Tony Rahm (M)
Rickard Åhman Persson (SD)
Anders Pripp (SD)
Sadiye Altundal (V)
Janne Grönholm (MP)
Sara Wettergren (L)

Övriga närvarande

Carina Nilsson (S) (Kommunfullmäktiges ordförande)
Sedat Arif (S) (Kommunalråd)
Andreas Norbrant (Stadsdirektör)
Jonas Rosenkvist (Avdelningschef)
Agnes Wemme (Nämndsekreterare)
Anna Westerling (Ekonomidirektör)
Emma Sandberg (Budgetchef)
Micael Nord (Näringslivsdirektör)
Mats Holmström (Kommunikationschef)
Nicklas Sjöqvist (Presschef)
Henrik Loveby (Avdelningschef)
Magnus Sveger (Upphandlare)

§ 308 Remiss Region Skåne -Trafikförsörjningsprogram 2025-2035

STK-2024-1067

Sammanfattning

Malmö stad har fått möjlighet att inkomma med synpunkter på Region Skånes och Skånetrafikens förslag till Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2025-2035. I programmet beskrivs vilka mål, ställningstaganden och planeringsprinciper som ska styra den långsiktiga utvecklingen av kollektivtrafiken i Skåne. Ärendet har remitterats till stadsbyggnadsnämnden och tekniska nämnden.

Tekniska nämnden, stadsbyggnadsnämnden och miljönämnden ställer sig bakom det gemensamma yttrande som lämnats av MalmöLundregionen. Därutöver har tekniska nämnden och stadsbyggnadsnämnden yttrat sig generellt och med specifika förslag till ändringar.

Beslut

Kommunstyrelsen beslutar

1. Kommunstyrelsen godkänner förslag till yttrande och översänder yttrandet till Region Skåne.

Beslutsgång

Ordföranden Katrin Stjernfeldt Jammeh (S) yrkar bifall till kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag till beslut.

Magnus Olsson (SD) yrkar avslag.

Tobias Petersson (V) yrkar att kollektivtrafikens marknadsandel bör höjas, till 50% till år 2035 samt till 45% år 2030.

Ordföranden konstaterar att det finns tre förslag till beslut, ställer dessa mot varandra och finner att kommunstyrelsen bifaller kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag till beslut.

Reservationer och särskilda yttranden

Magnus Olsson (SD) och Anders Olin (SD) reserverar sig mot beslutet och avser lämna in en skriftlig reservation, bilaga 1.

Anders Skans (V) och Tobias Petersson (V) reserverar sig mot beslutet och avser lämna in en skriftlig reservation, bilaga 2.

Beslutet skickas till

Stadsbyggnadsnämnden

Tekniska nämnden

Miljönämnden

Stadskontoret, omvärld- och näringslivsavdelningen

Stadskontorets handläggare

Beslutsunderlag

- Förslag till beslut KSAU 241118 §579 Remiss Region Skåne - Trafikförsörjningsprogram 2025-2035
- G-Tjänsteskrivelse KSAU 241118 Remiss Region Skåne - Trafikförsörjningsprogram 2025-2035
- Förslag till yttrande KSAU 241118 Remiss Region Skåne - Trafikförsörjningsprogram 2025-2035
- Undertecknat remissvar Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2025-2035 - MalmöLundregionen
- Miljönämnden beslut 241024 § 168 Reservation (V) och (SD)
- Remissvar miljönämnden
- Tekniska nämnden beslut 241022 § 215 Reservation (V) och (SD)
- Remissvar tekniska nämnden
- Stadsbyggnadsnämnden beslut 241024 § 282 Reservation (SD) och muntlig Reservation (V)
- Remissvar stadsbyggnadsnämnden
- Remiss Region Skåne -Trafikförsörjningsprogram 2025-2035
- Regional utvecklings yttrande över internremiss av Trafikförsörjningsprogram 2025-2035, målstruktur och strategisk inriktning
- Kollektivtrafik i det öppna Skåne -Trafikförsörjningsprogram 2025-2035

Bilaga 1**Reservation****STK-2024-1067 Remiss Region Skåne -Trafikförsörjningsprogram 2025-2035**

Malmö stad har fått möjlighet att inkomma med synpunkter på Region Skånes och Skånetrafikens förslag till Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2025-2035. I programmet beskrivs vilka mål, ställningstaganden och planeringsprinciper som ska styra den långsiktiga utvecklingen av kollektivtrafiken i Skåne. Ärendet har remitterats till stadsbyggnadsnämnden och tekniska nämnden. Tekniska nämnden, stadsbyggnadsnämnden och miljönämnden ställer sig bakom det gemensamma yttrande som lämnats av MalmöLundregionen. Därutöver har tekniska nämnden och stadsbyggnadsnämnden yttrat sig generellt och med specifika förslag till ändringar.

Sverigedemokraterna har i remissinstanserna reserverat sig mot flertalet objekt i Trafikförsörjningsprogrammet. Därutöver är det tydligt att styret bedriver en bilfientlig politik och aktivt verkar för att försvåra för bilisterna i staden. Kollektivtrafik i all ära, men det fungerar inte för alla Malmöbor, pendlare eller andra resande i staden.

Under sammanträdet yrkade vi i enlighet med de reservationer som lämnats i ärendet. Då yrkandet ej vann gehör reserverar vi oss mot beslutet.

Kommunstyrelsen 2024-11-27

Magnus Olsson

Anders Olin

Med instämmande av

Rickard Åhman Persson

Anders Pripp

Bilaga 2**Vänsterpartiet****Reservation****4. Remiss Region Skåne -Trafikförsörjningsprogram 2025-2035**

Vänsterpartiet anser att Trafikförsörjningsprogrammet på flera punkter utgör en god grund för en framtida kollektivtrafik, som har ett fokus på miljöpåverkan och resenären. Att kollektivtrafiken ska drivas med 100% förnybar energi är väldigt bra. Vad som är mindre bra är att marknadsandelen för kollektivtrafiken är så ringa, och att den mer bygger på prognostisering än på vad medborgare och planeten behöver. Vi anser således att programmets övergripande mål är ambitionslöst och saknar en vilja att styra mot en hållbar framtid och för att uppnå miljömål och internationella åtaganden. Men en ökad marknadsandel för kollektivtrafiken skulle vi på ett bättre vis svara upp mot de planetära gränserna, samtidigt som vi skulle erbjuda vad medborgarna efterfrågar. Kollektivtrafiken måste expandera på ett helt annat sätt än vad som föreslås.

Baserat på detta så yrkar inom Mål 8 att: - Kollektivtrafikens marknadsandel bör höjas, till 50% till år 2035 samt till 45% år 2030.

Då vårt förslag röstades ner så reserverade vi oss mot beslutet.

Kommunstyrelsen 2024-11-27

Anders Skans

Tobias Petersson

Med instämmande av

Sadiye Altundal



Datum

2024-11-27

Adress

August Palms Plats 1

Diarienummer

STK-2024-1067

Yttrande

Till

Region Skåne,
Kollektivtrafiknämnden

**Remiss Region Skåne -Trafikförsörjningsprogram
2025-2035
2024- POL000038**

Sammanfattning

Malmö stad har beretts möjlighet att inkomma med synpunkter på Region Skånes och Skånetrafikens förslag till Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2025–2035. Malmö stad ställer sig bakom det gemensamma yttrande som lämnats av MalmöLundregionen, vilket bifogas till detta yttrande. Utöver MalmöLundregionens yttrande har Malmö stad valt att komplettera med synpunkter utifrån ett Malmöperspektiv. Synpunkterna i det här yttrandet är av både av generell karaktär och kopplat till specifika formuleringar och förslag.

Sammanfattningsvis anser Malmö stad att Trafikförsörjningsprogrammet och regionen bör ha en längre målhorisont än 2035 för att möta framtida utmaningar. Malmö stad anser också att kapaciteten i kollektivtrafiken behöver öka för att klara den ökade pendlingen och omställningen av resvanor som sker i Malmö och i många av Skånes kommuner. Det är av stor vikt att redan nu planera för de framtida utmaningarna. Malmö stad betonar vikten av samarbete över Öresund för att hantera långväga pendling och utveckla kollektivtrafiken med den framtida Öresundsmetron. Kollektivtrafiken behöver utvecklas för att skapa ökad likvärdighet i tillgång till fritidsaktiviteter, rekreation och service. För en stad som Malmö med en stor andel invånare utan tillgång till bil är detta särskilt viktigt. Malmö stad efterfrågar också tydligare målformuleringar för tillgänglighet, delad mobilitet och kapacitet i kollektivtrafiken.

Malmö stad ser gärna en fortsatt och fördjupad dialog under efterföljande planeringssteg.

Yttrande

Malmö stad ser att kollektivtrafiken spelar en nyckelroll för att Malmö ska bli en hållbar tillväxtmotor för hela regionen och efterlyser därför nära dialog med Region



Skåne i flera frågor. Utbyggnaden av kollektivtrafiken ses som en viktig del i att hantera de utmaningar som Malmö som halvmiljonstad står inför och det kommer att krävas en välfungerande kollektivtrafik för att bibehålla en hållbar och attraktiv stadsmiljö som lockar företag och investeringar till Malmö.

Enligt Malmös Översiktsplan 2023 förväntas antalet arbetstillfällen öka med drygt 75 000 arbetstillfällen varav ungefär hälften är inom kontorsbranscher. Utvecklingen innebär att antalet pendlare till Malmö kommer att öka med en tredjedel till drygt 100 000 personer per dag. Malmös utpendlare ökar med en tredjedel, det vill säga nästan 50 000 personer. En ökande befolkning och ett ökande antal pendlare ställa högre krav på en väl utbyggd och effektiv kollektivtrafik och det av stor vikt för Malmö stad att det är lätt för människor att ta sig till och från sina arbetsplatser. Malmö har ett stort ansvar som Regionens tillväxtmotor att erbjuda hållbara resvägar in och ut ur staden och ser Region Skåne som en viktig samarbetspartner i detta.

Utöver MalmöLundregionens yttrande har Malmö stad valt att komplettera med synpunkter utifrån ett Malmöperspektiv. Synpunkterna är av både generell karaktär och kopplat till specifika formuleringar och förslag.

Malmö stad ser gärna en fortsatt och fördjupad dialog om programmet under kommande process för revidering, samt under efterföljande planeringssteg.

Generella synpunkter

- Malmö stad anser att Trafikförsörjningsprogrammet ska ha en längre tidshorisont för att kunna visa hur Malmö och regionen på ett effektivt sätt ska kunna trafikförsörjas i ett längre tidsperspektiv. Exempelvis har regionplanen, persontågstrategin och Malmös Översiktsplan alla längre tidsperspektiv än till 2035. Trafikförsörjningsprogrammet bör vara mer framåtblickande och ta höjd för de framtida utmaningar som nämns. Redan idag behöver vi arbeta för att hantera den kapacitetsbrist som förväntas uppstå i Malmö. Trots planerade satsningar finns det en risk att kapaciteten på sikt inte kommer att vara tillräcklig. Förutom att skapa beredskap för ytterligare kapacitetsstarka koncept i de starkaste stadsbusstråken föreslår Malmö stad att samarbetet kring Öresundsmetrans möjliga dragningar in i Malmö fördjupas och att utveckling av tågtrafiken i Malmö och Citytunneln, längs Öresundsbanan, Kontinentalbanan och Ystadbanan, utreds gemensamt. I den utredningen bör utöver ökat trafikutbud även möjliga kompletterande stationer beaktas.
- Kapaciteten i tågsystemet behöver öka för att klara den ökade pendlingen och omställningen av resvanor som sker i Malmö och i många av Skånes kommuner. Region Skånes persontågstrategi visar på kapacitetsbrist i flera stråk



år 2040. Planering krävs redan nu för att åtgärda detta. Ökad kapacitet på järnvägen behöver pekas ut som åtgärder för att hantera den framtida trafikförsörjningen i regionen.

- I utökningen av tågsystemets kapacitet bör Region Skåne och Skånetrafiken planera för att tåg tidvis kommer att vara ur drift för underhåll, så att fordonskapaciteten är tillräckligt hög för att möta resenärernas behov i den dagliga trafiken.
- Malmö stad anser att kollektivtrafikförsörjningen över Öresund och dess utveckling behöver beskrivas och beaktas tydligare. Kopplingar mellan tillväxtmotorer såsom Malmö och Köpenhamn behöver vara robusta. Det är en viktig förutsättning att Öresundregionen och påverkan från den kommande Fehmarn Bält-kopplingen beaktas i sin helhet för den framtida kollektivtrafikstrukturen i Skåne och för att kunna nå Malmö stads miljömål.
- Texten i förslaget behöver ses över och kompletteras så att trafik i den framtida Öresundsmetron inkluderas när framtida trafikutveckling med tåg beskrivs. Frågan om pendlingsresor över sundet och långväga personresor behöver involvera Köpenhamn och Själland. Ett sådant samarbete bör vara en prioriterad åtgärd för att få god uppfattning om utvecklingen på lång sikt.
- Avsnittet som beskriver framtida åtgärder för tågtrafiken behöver kompletteras med en beskrivning av Trafikverkets planerade kapacitetsförstärkning i Malmö med utbyggnad av planskild spårförbindelse till banhallen, fler spår i banhallen, utbyggnad av dubbelspår mellan banhallen och Östervärn samt ny mellanplattform på Östervärn. Förutom att underlätta för fler fjärrtåg mellan Skandinavien och Kontinenten via Fehmarn Bältförbindelsen medför dessa spåråtgärder att regionaltågstrafik kan utvecklas på Kontinentalbanan med fler turer från Trelleborg, Ystad och med Malmöpendeln.
- Gällande regionbusstrafiken anser Malmö stad att dubbeldäckare inte är tillräckligt på längre sikt för det kommande kapacitetsbehovet i stråken Malmö-Vellinge-Falsterbo och Malmö-Staffanstorp-Dalby. Här behöver beredskap skapas för mer kapacitetsstarka alternativ. Malmö stad efterlyser mer aktivitet i denna fråga.
- Gällande stadsbusstrafiken konstateras att det trots inplanerade satsningar finns en risk att kapaciteten i städerna inte kommer vara tillräcklig i längden och att den risken är tydligast i Malmö. Resultatet från ”Resvaneundersökning Skåne 2023” visar att färdmedelsandelen för kollektivtrafik i Malmö överskridit de målsättningar som finns för Malmö stad. Detta visar på behovet att arbeta



proaktivt och långsiktigt med kollektivtrafikplanering samt att våga investera i robusta kollektivtrafiksystem innan kapacitetsgränsen är uppnådd. Förutom att skapa beredskap för ytterligare kapacitetsstarka koncept i de starkaste stadsbusstråken föreslår Malmö att utveckling av tågtrafiken i Malmö och Citytunneln, Öresundsbanan, Kontinentalbanan och Ystadbanan utreds gemensamt. I den här utredningen bör utöver ökat trafikutbud även ett komplement till befintliga stationer beaktas.

- Malmö stad anser att systemtänk och ”hela resan-perspektivet” i planeringen är bra. Gång, cykel, delningsfordon, kollektivtrafik och mobilitetshubbar måste integreras i ett sammanhängande system och Malmö stad välkomnar att regionen tar en aktiv roll i identifiering, lokalisering och utformning av noder för kombinerad mobilitet. Här behövs ett brett samarbete där kommunerna gemensamt involveras i arbetet så att likartade lösningar på sikt kan etableras runtom i Skåne. Det pågående samarbetet kopplat till Malmös mobilitetshubbar utgör en bra grund för vidare utveckling.
- Utvecklingen av noder och knutpunktssystem i kollektivtrafiken är viktig. Befolkning och antalet arbetsplatser i Malmö med omkringliggande region växer snabbt och kapacitetstaket har redan nåtts i flera kollektivtrafikstråk, på större hållplatser och på terminalerna i centrala Malmö. Som nämns i programmet pågår en utveckling där stadsbussnätet och regionala busslinjer ses över och utformas så att dessa olika trafikslag både avlastar och kompletterar varandra. För att minska platsbehovet för vändande bussar på terminalerna bör denna översyn inkludera möjligheten att koppla samman regionbusslinjer till sammanhängande linjer, likt det som gjorts med linje 150 som numera går mellan Vellinge och Klågerup via centrala Malmö.

Även om fler regionbusslinjer kan sammankopplas kommer möjligheten att kunna resa med regionbuss, utan byte, från olika orter utanför Malmö direkt till flera olika målpunkter inne i Malmö inte att kunna erbjudas på samma sätt som i nuläget. Det är därför särskilt viktigt att avlastande noder utvecklas och att både befintliga och kompletterande noder möjliggör smidiga och attraktiva byten mellan olika busslinjer och trafikslag. I detta sammanhang kommer Malmöpendeln kunna spela en allt viktigare roll, särskilt när utbyggnaderna av spårkapaciteten på sträckan Malmö C-Östervärn byggts ut. Befintliga och planerade tågstationer utmed Kontinentalbanan har en potential att utvecklas som noder med deras anslutande stads- och regionbusslinjer. Även Jägersro bör läggas till som nod. I nära anslutning till dessa noder pågår planering och utveckling av bostäder och verksamheter, vilket ytterligare förstärker nodernas resandeunderlag och servicenivå.



- Kollektivtrafiken har en viktig roll i att skapa ökad likvärdighet i tillgång till fritidsaktiviteter, rekreation och service och bör ta större ansvar för detta. För en stad som Malmö med en stor andel invånare utan tillgång till bil och med relativt långa avstånd till naturområden är detta särskilt viktigt. Det nämns att fördjupad kunskap om området ska tas fram. Här blir det viktigt att kommunerna involveras. Malmö stad anser att det finns flera goda exempel på en sådan process, exempelvis Linje 148 till Torup och Bokskogen.
- Texten bör kompletteras så att trafik med en framtida Öresundsmetro inkluderas i den regionala trafikförsörjningen.
- Målsättning och ställningstaganden saknas för tillgänglighet från tillväxtmotorer till våra grannlän, Köpenhamn och andra viktiga målpunkter såsom naturområden och andra besöksmål. Även mål gällande robusthet, förseningar och resandekapacitet i olika stråk behöver utvecklas för kollektivtrafiken.

Specifika synpunkter med förslag till ändringar och kompletteringar

- Gällande mål 1 och 2, tillgänglighet till tillväxtmotorer och regionala kärnor, definieras målsättningarna genom andel av befolkningen som inom en viss tidsrymd och med ett visst antal dagliga turer når dessa målpunkter. Det saknas en förklaring till varför måltalen har satts på nuvarande nivå och om dessa innebär en förbättring eller försämring jämfört med nuläget. Det framgår heller inte om målen främjar en bättre regional balans med tanke på den ökande befolkningskoncentrationen i tillväxtområdena, eller om de innebär betydande förändringar i utbudet, alternativt är anpassade för att passa den nuvarande strukturen.
- Inom regionen behövs ökad prioritering för att förstärka kollektivtrafikens nuvarande pendlingsalternativ genom välfungerande infrastruktur. Kvalitetssäkring och planer för förbättring i tillförlitligheten i kollektivtrafiken, bland annat tågtrafiken, bör framgå i kapitel två för att bland annat reducera inpendlande biltrafik till Malmö.
- I figur 3.2 illustreras vilka regionplanestrategier som berör de olika målområdena. Regionplanestrategi 3 (RPS 3) bör i detta sammanhang sträcka sig över alla tre målområden då det handlar om närhet och nåbarhet till rekreationsområden
- Mål 3 ”tillgänglighet i mindre orter”, under målområde ”Närhet och nåbarhet” handlar om att prioritera insatser för tillgänglighetsanpassning, dvs som en delbeskrivning av mål 4. Malmö stad föreslår att Mål 3 omformuleras så att det i stället beskriver en målsättning om tillgänglighet till och från mindre orter.



- Mål 9: Kostnadstäckningsgrad under Resurseffektivitet lägga till: Målet om kostnadstäckningsgrad, dvs. fördelningen av kollektivtrafikens kostnader mellan skattekollektivet och resenärerna, riskerar att förhindra viktiga investeringar i kollektivtrafiken framöver. Kollektivtrafik spelar en strukturbildande roll och måste ibland gå före i utvecklingen; en station behöver byggas innan invånarna kan flytta till området, och en hållplats måste finnas för att arbetspendlare ska kunna nå sin arbetsplats. Dessa investeringar bör kunna genomföras utan att begränsas av krav på kostnadstäckning. Samtidigt behöver kollektivtrafiken vara tillgänglig för alla redan idag. Därför måste linjer på landsbygden, samt till och inom vissa tätorter, tillåtas att ibland påverka genomsnittet av kostnadstäckningsgraden negativt. Av dessa anledningar föreslår Malmö stad att målet ska mätas över en längre tidsperiod; över samtliga år som trafikförsörjningsprogrammet gäller och att uppfyllandet av målet baseras på genomsnittet av dessa 10 år. Detta för att undvika kortsiktiga åtgärder i trafiken.
- Indikatorena ”tillgänglighet till hållplats” och ”kollektivtrafiknära bostäder” bör kopplas till och grupperas utifrån vilken nivå av trafikutbud som finns vid respektive hållplats.
- För att förstå indikatorn ”turtäthet i strategiska noder” behövs en förklaring av vad en strategisk nod är för något. En sådan förklaring saknas eller är inte tillräckligt tydlig.
- Indikatorn ”kostnad” med måttet ”bruttokostnad per personkilometer” föreslås brytas ner på trafikslag. Det hade varit intressant om nedbrytningen också görs på linjenivå. Det bidrar till ökad transparensen och bättre förståelse kring val och prioriteringar av satsningar och neddragningar.
- Malmö stad anser att indikatorn ”utsläpp” med måttet ”CO₂ – gram per personkilometer” är mindre relevant eftersom alla linjer drivs med el eller fossilfria drivmedel. Indikatorn bör istället fokusera på energiåtgång per personkilometer.
- Trafikförsörjningsprogrammets målsättningar omfattar enbart kollektivtrafik och har i stora drag samma inriktning som Malmö stad har i sina styrande dokument avseende kollektivtrafik. Vissa ställningstaganden i kap 4 bör kompletteras med en målformulering i kapitel 3, exempelvis målsättningar för delad och kombinerad mobilitet vilket kan öka möjligheterna till delningslösningar och aktiv transport såsom cykel och gång. Enskilda målsättningar med specifika siffror som målsättning är svårt att ta ställning till utan att nuläget tydligare beskrivs.



- Vardagsperspektivet bör förtydligas i kapitel 4, särskilt med fokus på resenärer med cyklar och barn-vagnar på tåg och bussar. Lösningar för att skapa mer utrymme för cyklar och barnvagnar i kollektivtrafiken bör lyftas för att möjliggöra smidigare resor för pendlare resenärer och barnfamiljer.
- Innovationsdelarna i kapitel 4 bör förstärkas. Exempelvis genom att visa på hur batteridrivna transporter och ladd infrastruktur kan användas som resurser i energiomställningen genom att laddning är smart/styrbar och att batterierna kan användas till att balansera el-nätet genom så kallad vehicle to grid, V2G.
- I avsnitt 4.2 om strukturbildande kollektivtrafik står det bland annat att för att förbättra kollektivtrafikens relativa attraktivitet, kan ökade bilkostnader vara avgörande och att det kan lösas med åtgärder inom parkeringsreglering. Malmö arbetar aktivt med parkeringsfrågor och ökade kostnader för parkering. För att detta ska få effekt på den relativa kostnaden är det dock viktigt att biljettpriserna i kollektivtrafiken inte höjs i motsvarande grad.
- Malmö stad håller med om att insatser som signalprioritering och prioriterade busskörfält på platser där trängselpåverkan är som störst, är avgörande faktorer för att skapa minskad restid och ökad komfort för resenärerna. För att minimera restider behövs dock även insatser i form av effektivare av- och påstigning i fordon. Det inkluderar frågor som fordonsutformning, biljettvisering samt av- och påstigning i alla dörrar.
- I basutbudet som beskrivs i tabell 5.1 bör stadsbusslinje 13 tas med tillsammans med övriga befintliga och kommande huvudlinjer. Även om turutbudet för stadstrafiken ska baseras på efterfrågan bör en lägstanivå för turtäthet anges. Turtätheten i Malmös stadstrafik behöver bli högre på kvällar, lördag eftermiddagar och söndagar jämfört med nuläget. Därutöver bör öppettiden för natt mot lördag vara samma som för natt mot söndag, det vill säga kl 02.
- I figur 5.1 bör även Bunkeflostrand samt Klagshamn och dess koppling till centrala Malmö pekas ut som ett regionalt eller delregionalt stråk även om det trafikeras av stadsbuss. Detta med tanke på storleken på dessa orter i jämförelse med andra orter som illustreras i kartan samt för att lyfta vikten av den regionala kopplingen för Bunkeflostrand och Klagshamn
- De lokala och de delregionala stråken ligger många gånger perifert och utgör första eller sista länken i en reskedja till och från en tillväxtkärna. För att hinna till och från arbete eller studier bör öppettiden i dessa stråk utökas till 05-19.



- Under avsnitt 5.4.2 om prioritering och resursfördelning är det viktigt att långsiktighet och kontinuitet i trafikuppläggen bevaras så långt möjligt. Erfarenhetsmässigt har förändringar i det ekonomiska läget med uppkomna besparingskrav lett till trafikneddragningar som kommunicerats med kort varsel gentemot kommuner och resenärer. Det vore fördelaktigt om kommunerna kan involveras tidigare och att uppkomna besparingskrav kan hanteras i dialog.
- I avsnittet ”prioriterade regionala kollektivtrafiknoder” listas olika klasser av noder utifrån utbud och betydelse. Med tanke på hur den högsta klassen ”Centralstation i stadsbusstad” beskrivs i programmet bör även stationerna Hyllie och Triangeln ingå i denna klass. Tågstationerna längs Kontinentalbanan samt Jägersro bör läggas till som noder.
- I avsnitt 5.7.2 om tågtrafik saknas beskrivning av Trafikverkets planerade kapacitetsförstärkning i Malmö med utbyggnad av planskild spårförbindelse till banhallen, fler spår i banhallen, utbyggnad av dubbelspår mellan banhallen och Östervärn samt ny mellanplattform på Östervärn. Förutom att underlätta för fler fjärrtåg mellan Skandinavien och Kontinenten via Fehmarn Bältförbindelsen medför dessa kapacitetsförstärkningar att regionaltågstrafik kan utvecklas på Kontinentalbanan med tätare trafik med Malmöpendeln samt fler turer från Trelleborg och Ystad.
- Av tabellen med tågtrafiksatsningar år 2025–2030 framgår att utbyggd tågtrafik från Trelleborg inte ska stanna vid stationerna på Kontinentalbanan. Malmö stad anser att dessa nya tåg bör stanna åtminstone på stationerna Rosengård och Östervärn med dess stora befolkningsunderlag och goda bytesmöjligheter till flera olika stadsbusslinjer, bland annat MalmöExpressen linje 4 och 5.
- Gällande satsningar på busstrafik bör stråket Malmö-Vellinge-Falsterbo kompletteras med att stadsbusstrafik mellan Tygelsjö och centrala Malmö ska utredas. Därutöver föreslås att linje 300 som matar resenärer från Näset till Hyllie station får tätare trafik som kan avlasta SkåneExpressen 15 vars turtäthet inte kan ökas nämnvärt med hänsyn till kapacitetsbristen på stråk och terminaler i centrala Malmö.
- Gällande regionbusstrafiken är frågan om dubbeldäckare är tillräckligt på längre sikt i stråken Malmö-Vellinge-Falsterbo och Malmö-Staffanstorp-Dalby. Här bör beredskap skapas för mer kapacitetsstarka alternativ där spårbunden trafik är huvudalternativ för Malmö-Vellinge-Falsterbo.
- Malmö stad föreslår att ett tårtdiagram läggs till i avsnitt 6 som visar intäktskällorna på motsvarande sätt som kostnaderna redovisas. Det är viktigt



att synliggöra hur stor andel av intäkterna som kommer från kommunerna via tillköp av trafik, erbjudande om seniorbiljetter med mera.

- Malmö stad föreslår att både kostnadstäckningsgraden och bruttokostnaden redovisas uppdelat på de olika trafikslagen och eventuellt på olika linjer eller linjesegment.

Ordförande

Katrin Stjernfeldt Jammeh

Sekreterare

Agnes Wemme

Magnus Olsson (SD) och Anders Olin (SD) reserverar sig mot beslutet och avser lämna in en skriftlig reservation.

Anders Skans (V) och Tobias Petersson (V) reserverar sig mot beslutet och avser lämna in en skriftlig reservation.



Tjänsteskrivelse

Datum

2024-11-15

Vår referens

Agnes Ericsson

Utredare

agnes.ericsson@malmo.se

Remiss Region Skåne -Trafikförsörjningsprogram 2025-2035

STK-2024-1067

Sammanfattning

Malmö stad har fått möjlighet att inkomma med synpunkter på Region Skånes och Skånetrafikens förslag till Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2025-2035. I programmet beskrivs vilka mål, ställningstaganden och planeringsprinciper som ska styra den långsiktiga utvecklingen av kollektivtrafiken i Skåne. Ärendet har remitterats till stadsbyggnadsnämnden och tekniska nämnden.

Tekniska nämnden, stadsbyggnadsnämnden och miljönämnden ställer sig bakom det gemensamma yttrande som lämnats av MalmöLundregionen. Därutöver har tekniska nämnden och stadsbyggnadsnämnden yttrat sig generellt och med specifika förslag till ändringar.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen besluta

1. Kommunstyrelsen godkänner förslag till yttrande och översänder yttrandet till Region Skåne.

Beslutsunderlag

- Remiss Region Skåne -Trafikförsörjningsprogram 2025-2035
- Regional utvecklings yttrande över internremiss av Trafikförsörjningsprogram 2025-2035, målstruktur och strategisk inriktning
- Kollektivtrafik i det öppna Skåne -Trafikförsörjningsprogram 2025-2035
- G-Tjänsteskrivelse KSAU 241118 Remiss Region Skåne - Trafikförsörjningsprogram 2025-2035
- Förslag till yttrande KSAU 241118 Remiss Region Skåne - Trafikförsörjningsprogram 2025-2035



- Remissvar stadsbyggnadsnämnden
- Stadsbyggnadsnämnden beslut 241024 § 282 Reservation (SD) och muntlig Reservation (V)
- Tekniska nämnden beslut 241022 § 215 Reservation (V) och (SD)
- Remissvar tekniska nämnden
- Remissvar TFP 2024 POL000038 MalmöLundregionen_underskrivet(3769264)
- Remissvar miljönämnden
- Miljönämnden beslut 241024 § 168 Reservation (V) och (SD)

Beslutsplanering

Kommunstyrelsens arbetsutskott 2024-11-18

Kommunstyrelsen 2024-11-27

Beslutet skickas till

Stadsbyggnadsnämnden

Tekniska nämnden

Miljönämnden

Stadskontoret, omvärld- och näringslivsavdelningen

Stadskontorets handläggare

Ärendet

Malmö stad har delgetts möjlighet att inkomma med synpunkter på Region Skånes och Skånetrafikens förslag till Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2025-2035.

Region Skåne är regional kollektivtrafikmyndighet med ansvar för den regionala kollektivtrafiken i Skåne. Som regional kollektivtrafikmyndighet ska Region Skåne enligt Lag (2010:1065) om kollektivtrafik regelbundet fastställa mål för den regionala kollektivtrafiken i ett trafikförsörjningsprogram. Trafikförsörjningsprogrammet är tillsammans med budgeten det viktigaste dokumentet för regionfullmäktiges styrning av den regionala kollektivtrafiken. Regionfullmäktige har beslutat (2016-11-29, § 252) att varje kommande trafikförsörjningsprogram ska fastställas så snart det bedöms lämpligt efter genomfört allmänt val till regionfullmäktige vart fjärde år.

I Trafikförsörjningsprogrammet beskrivs vilka mål, ställningstaganden och planeringsprinciper som ska styra den långsiktiga utvecklingen av kollektivtrafiken i Skåne. Målen i trafikförsörjningsprogrammet beskriver en övergripande inriktningsnivå för kollektivtrafiken 2035. Målen är formulerade för att bidra till den regionala utvecklingsstrategins målbild för Skåne och stötta de framtagna planeringsstrategierna i regionplan för Skåne 2040, som i sin tur kan kopplas till de globala hållbarhetsmålen.



Målen tar sin utgångspunkt i de förutsättningar och framtida trender som har identifierats.

Nio övergripande mål pekar ut riktningen för kollektivtrafikens utveckling, dessa kompletteras även med ett antal indikatorer som inte är målsatta men som på olika sätt speglar en utveckling i önskvärd riktning mot de övergripande tematiska målen. Målen för Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2025–2035 är:

1. Tillgänglighet till tillväxtmotorer
2. Tillgänglighet till regionala kärnor
3. Tillgänglighet i mindre orter
4. Tillgängliga hållplatser
5. God upplevd tillgänglighet
6. God upplevd trygghet
7. Förnybar energi och energieffektivitet
8. Kollektivtrafikens marknadsandel
9. Kostnadstäckningsgrad

Gällande genomförande anges i Trafikförsörjningsprogrammet att Region Skåne har höga ambitioner för kollektivtrafiken, och att det kommer krävas många olika satsningar under lång tid för att målen ska uppnås. Enligt Trafikförsörjningsprogrammet är dialog och samverkan med berörda aktörer en grundläggande förutsättning för att nå målen.

Ärendet har remitterats till stadsbyggnadsnämnden och tekniska nämnden.

Tekniska nämndens yttrande

Utöver det yttrande som MalmöLundregionen lämnat och som både tekniska nämnden och stadsbyggnadsnämnden ställer sig bakom har tekniska nämnden lämnat ett eget yttrande. Tekniska nämnden har valt att dela upp sina synpunkter i generella synpunkter, samt specifika synpunkter med förslag till ändringar och kompletteringar. De generella synpunkterna sammanfattas nedan. Specifika synpunkter med förslag till ändringar och kompletteringar finns med i förslag till yttrande. Några av synpunkterna i yttrandet återfinns i MalmöLundregionens yttrande men har kompletterats eller fördjupats utifrån ett Malmöperspektiv.

**Generella synpunkter:**

- Med hänvisning till att regionplanen, persontågstrategi och Malmös Översiktsplan har ett längre tidsperspektiv anser tekniska nämnden att programmet bör vara mer framåtblickande och ha en tidshorisont bortom 2035.
- Region Skånes persontågstrategi visar på kapacitetsbrist i flera stråk år 2040. Ökad kapacitet på järnvägen behöver pekas ut som åtgärd för att hantera den framtida trafikförsörjningen i regionen.
- Gång, cykel, kollektivtrafik och delad mobilitet måste integreras i ett sammanhängande system och tekniska nämnden välkomnar att regionen ska ta en aktiv roll i identifiering, lokalisering och utformning av noder för kombinerad mobilitet och hoppas på ett brett samarbete med kommuner så att likartade lösningar på sikt kan etableras i hela Skåne.
- Möjligheten att kunna resa med regionbuss, utan byte, från olika orter utanför Malmö direkt till flera olika målpunkter inne i Malmö kommer inte att erbjudas på samma sätt i framtiden som nu. Det är därför särskilt viktigt att avlastande noder utvecklas och att både befintliga och kompletterande noder möjliggör smidiga och attraktiva byten mellan trafikslagen. I detta sammanhang kommer Malmöpendeln spela en allt viktigare roll. Befintliga och planerade tågstationer utmed Kontinentalbanan har en potential att utvecklas som noder med anslutande stads- och regionbusslinjer. Även Jägersro bör läggas till som nod. I nära anslutning till dessa noder pågår planering och utveckling av bostäder och verksamheter.

Även om ytterligare några regionbusslinjer kan sammankopplas kommer möjligheten att kunna resa med regionbuss, utan byte, från olika orter utanför Malmö direkt till flera olika målpunkter inne i Malmö inte att kunna erbjudas på samma sätt som i nuläget. Det är därför särskilt viktigt att avlastande noder utvecklas och att både befintliga och kompletterande noder möjliggör smidiga och attraktiva byten mellan olika busslinjer och trafikslag. I detta sammanhang kommer Malmöpendeln kunna spela en allt viktigare roll, särskilt när utbyggnaderna av spårkapaciteten på sträckan Malmö C-Östervärn byggts ut. Befintliga och planerade tågstationer utmed Kontinentalbanan har en potential att utvecklas som noder med deras anslutande stads- och regionbusslinjer. Även Jägersro bör läggas till som nod. I nära anslutning till dessa noder pågår planering och utveckling av bostäder och verksamheter, vilket ytterligare förstärker nodernas resandeunderlag och servicenivå.



- För en stad som Malmö med en stor andel invånare utan tillgång till bil och med relativt långa avstånd till naturområden är det viktigt med fungerade kollektivtrafiksstråk. Det nämns att fördjupad kunskap om området ska tas fram. Tekniska nämnden understryker att det kommer vara viktigt att kommunerna involveras i det arbetet.
- Texten bör kompletteras så att trafik med en framtida Öresundsmetro inkluderas i den regionala trafikförsörjningen.

I övrigt ser Tekniska nämnden gärna en fortsatt och fördjupad dialog om programmet under kommande process för revidering, samt i efterföljande planeringssteg.

Reservation har anmälts av Mats Billberg Johansson (V) och Halimo Bashir Abdi (V), samt Anders Pripp (SD) och Håkan Ask (SD).

Stadsbyggnadsnämndens yttrande

Stadsbyggnadsnämnden ställer sig bakom det gemensamma yttrande som lämnats av MalmöLundregionen. Utöver de synpunkter som MalmöLundregionen framfört har stadsbyggnadsnämnden valt att uttara sig generellt kopplat till målhorisont, kapacitet, systemtänk, utveckling av noder samt Målformuleringar och ställningstaganden. De övergripande synpunkterna sammanfattas nedan.

Målhorisont

- Stadsbyggnadsnämnden anser att programmet ska ha en längre tidshorisont än 2035 för att kunna trafikförsörja Malmö och regionen på ett effektivt sätt i ett längre tidsperspektiv. Stadsbyggnadsnämnden hänvisar till att Regionplanen, Persontågstrategi och Malmös Översiktsplan som alla har längre tidsperspektiv.

Kapacitet

- Kapaciteten i tågsystemet behöver öka för att klara den ökade pendlingen och omställningen av resvanor som sker i Malmö och i många av Skånes kommuner. Ökad kapacitet på järnvägen med tätare trafik och på sikt fler stationer i Malmö behöver pekas ut som åtgärder för att hantera den framtida trafikförsörjningen i regionen.
- Ta höjd för att vissa tågset kommer att vara ur drift och stå i verkstad under vissa perioder så att fordonskapaciteten är tillräckligt hög för att täcka resandeefterfrågan i den dagliga driften.
- Stadsbyggnadsnämnden anser att kollektivtrafikförsörjningen över Öresund och hur den kan utvecklas behöver beskrivas och beaktas tydligare och kompletteras



med en framtida Öresundsmetro när framtida trafikutveckling med tåg beskrivs. Frågan om pendlingsresor över sundet och långväga personresor behöver involvera Köpenhamn och Själland.

- I avsnittet som beskriver framtida åtgärder för tågtrafiken saknas en beskrivning av Trafikverkets planerade kapacitetsförstärkning i Malmö med utbyggnad av planskild spårförbindelse till banhallen, fler spår i banhallen, utbyggnad av dubbelspår mellan Banhallen och Östervärn samt ny mellanplattform på Östervärn.
- Gällande regionbusstrafiken anser stadsbyggnadsnämnden att dubbeldäckare är långt ifrån tillräckligt på längre sikt för det kommande kapacitetsbehovet i stråken Malmö-Vellinge-Falsterbo och Malmö-Staffanstorps-Dalby.
- Gällande stadsbusstrafiken konstateras att det trots inplanerade satsningar finns en risk att kapaciteten i städerna inte kommer vara tillräcklig i längden och att den risken är tydligast i Malmö. Resultatet från ”Resvaneundersökning Skåne 2023” visar att färdmedelsandelen för kollektivtrafik i Malmö överskrider de målsättningar som staden har. Malmö föreslår att utveckling av tågtrafiken i Malmö - i Citytunneln, längs Öresundsbanan, Kontinentalbanan och Ystadbanan - utreds gemensamt. I utredningen bör utöver ökat trafikutbud även möjliga kompletterande stationer beaktas.

Systemtänk

- Gång, cykel, delningsfordon, kollektivtrafik och mobilitetshubbar måste integreras i ett sammanhängande system och stadsbyggnadsnämnden välkomnar att Regionen ska ta en aktiv roll i identifiering, lokalisering och utformning av noder för kombinerad mobilitet. Här behövs ett brett samarbete där kommunerna gemensamt involveras i arbetet så att likartade lösningar på sikt kan etableras runtom i Skåne.

Utveckling av noder

- Möjligheten att kunna resa med regionbuss, utan byte, från olika orter utanför Malmö direkt till flera olika målpunkter inne i Malmö kommer inte att erbjudas på samma i framtiden som nu. Det är därför särskilt viktigt att avlastande noder, såsom Jägersro och på sikt Kvarnby/Fortuna, utvecklas och att både befintliga och kompletterande noder möjliggör smidiga och attraktiva byten mellan trafikslagen.



- Som nämns i programmet pågår en utveckling där stadsbussnätet och regionala busslinjer ses över och utformas så att dessa olika trafikslag både avlastar och kompletterar varandra. Det bör läggas till att denna utveckling även bör innefatta tågtrafiken där Malmöpendeln och stationerna utmed Kontinentalbanan kan spela en viktigare roll när utbyggnaderna av spårkapaciteten på sträckan Malmö C-Östervärn byggts ut.

Målformuleringar och ställningstaganden

- Vissa ställningstaganden (kap 4) bör kompletteras med en målformulering i kap 3, exempelvis målsättningar för delad och kombinerad mobilitet.
- Målsättning och ställningstaganden saknas för tillgänglighet från tillväxtmotorer till våra grannlän, Köpenhamn och andra viktiga målpunkter såsom naturområden och andra besöksmål.

Reservation har anmälts av Anders Olin (SD), Stefan Claesson (SD) och Jane Olin (SD) samt Sara Andersson (V) och Jens Portinson Hylander (V), Anton Wendt (V) och Maria Öhrn (V).

Miljönämndens yttrande

Miljönämnden är positiv till att Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2025–2035 generellt följer Malmö stads riktning för mobilitet enligt stadens trafik- och mobilitetsplan och åtgärder inom klimatomställning Malmö. Miljönämnden poängterar vikten av att inkludera ett helhetsperspektiv vad gäller Öresund och kvaliteten på befintlig kollektivtrafik och lyfter fram att aktiva transportmöjligheter såsom cykel och gång är viktiga för mobilitetsplaneringen och behöver få större fokus i programmet, samt att reseupplevelsen utifrån vardagsperspektivet kan förstärkas.

Miljönämnden anser dock att det finns möjlighet att utveckla vardagsperspektivet med fokus på resenärer med cyklar och barnvagnar på tåg och bussar, samt att innovationsdelarna i programmet kan förstärkas. Miljönämnden anser också att texten bör kompletteras så att trafik med den framtida Öresundsmetron och effekterna av den kommande Fehrman Bältförbindelsen inkluderas i den regionala trafikförsörjningsplanen.

I övrigt anser Miljönämnden att Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2025–2035 har en bra ambitionsnivå och beskriver mål, avvägningar och genomförande utförligt och tycker att det är särskilt positivt att programmet inkluderar mål om 100 % förnybar energi för resor med Skånetrafiken samt att genomsnittlig energieffektivitet är målsatt på ett tydligt och kvantifierbart sätt.



Reservation har anmälts av Tobias Petersson (V) och Henric Lindau (SD).

Stadskontorets bedömning

Stadskontoret instämmer i nämndernas yttranden. Stadskontoret ser att kollektivtrafiken spelar en nyckelroll för att Malmö ska bli en hållbar tillväxtmotor för hela regionen och efterlyser därför nära dialog med Region Skåne i flera frågor som även lyfts av nämnderna. Utbyggnaden av kollektivtrafiken är en viktig del i att hantera de utmaningar som Malmö som halvmiljonstad står inför och det kommer att krävas en välfungerande kollektivtrafik för att bibehålla en hållbar och attraktiv stadsmiljö som lockar företag och investeringar till Malmö.

Enligt Malmös Översiktsplan 2023 förväntas antalet arbetstillfällen öka med drygt 75 000 arbetstillfällen varav ungefär hälften är inom kontorsbranscher. Utvecklingen innebär att antalet pendlare till Malmö kommer att öka med en tredjedel till drygt 100 000 personer per dag. Malmös utpendlare ökar med en tredjedel, det vill säga nästan 50 000 personer. En ökande befolkning och ett ökande antal pendlare ställa högre krav på en väl utbyggd och effektiv kollektivtrafik och det av stor vikt för Malmö stad att det är lätt för människor att ta sig till och från sina arbetsplatser. Malmö har ett stort ansvar som Regionens tillväxtmotor att erbjuda hållbara resvägar in och ut ur staden och ser Region Skåne som en viktig samarbetspartner i detta.

Stadskontoret föreslår kommunstyrelsen att godkänna förslag till yttrande och skicka yttrandet till Region Skåne.

Ansvariga

Micael Nord Näringslivsdirektör

Pamela Lindqvist Sekreterare

Andreas Norbrant Stadsdirektör