



Datum

2024-11-14

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 Malmö 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. Malmö 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 Malmö 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 Fehrmans 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.
- Indikatorerna ”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 fossilmfria 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 turtubudet 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 kapacitetsförstärkingar 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-Staffanstorps-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 [Förnamn Efternamn]

Sekreterare [Förnamn Efternamn]

[Här anger du om det finns reservationer/särskilda yttranden.]