



Tjänsteskrivelse

Datum

2024-11-15

Vår referens

Agnes Ericsson

Utredare

agnes.ericsson@malmö.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 anser 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 överskridit 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 väl fungerande 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