



Datum  
2024-10-30  
Adress

## Yttrande

Diarienummer  
SBN-2024-545

Till  
Kommunstyrelsen

### **Yttrande över Remiss Region Skåne -Trafikförsörjningsprogram 2025-2035 STK-2024-1067**

Stadsbyggnadsnämnden har beslutat att lämna följande yttrande:

#### **Sammanfattning**

Stadsbyggnadsnämnden ställer sig bakom det gemensamma yttrande som lämnats av MalmöLundregionen, vilket bifogas detta yttrande. Stadsbyggnadsnämnden anser att trafikförsörjningsprogrammet för Malmö och regionen bör ha en längre målhorisont än 2035, för att möta framtida utmaningar. 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, och det är vid stor vikt att redan nu planera för de framtida utmaningarna. Stadsbyggnadsnämnden betonar vikten av samarbete över Öresund för att hantera långväga pendling och utveckla kollektivtrafiken med framtida Öresundsmetro. Slutligen efterfrågas tydligare målformuleringar för tillgänglighet, delad mobilitet och kapacitet i kollektivtrafiken.

#### **Yttrande**

Malmö stad har beretts möjlighet att inkomma med synpunkter på Region Skånes och Skånetrafikens förslag till Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2025-2035. Stadsbyggnadsnämnden ser gärna en fortsatt och fördjupad dialog om programmet under kommande process för revidering, samt i efterföljande planeringssteg.

Stadsbyggnadsnämnden ställer sig bakom det gemensamma yttrande som lämnats av MalmöLundregionen, vilket bifogas detta yttrande. Utöver de synpunkter som MalmöLundregionens kommuner anser bör få fokus i fortsatt arbete med revidering av programmet, och som är av gemensamt intresse för MalmöLundregionens kommuner, vill stadsbyggnadsnämnden framföra nedanstående synpunkter.

#### **Målhorisont**

Målhorisonten för trafikförsörjningsprogrammet är 2035. 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. Exempelvis har Regionplanen, Persontågstrategi och Malmös Översiktsplan alla längre tidsperspektiv.

Trafikförsörjningsprogrammet bör vara mer framåtblickande, och ta höjd för de framtida utmaningar som nämns. Exempelvis behöver vi redan idag arbeta för att åtgärda den kapacitetsbrist i kollektivtrafiken som vi ser är på gång i exempelvis Malmö.

### **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. Region Skånes persontågstrategi visar på kapacitetsbrist i flera stråk år 2040. Planering krävs redan nu för att åtgärda detta. Ökad kapacitet på järnvägen med tätare trafik och på sikt ytterligare stationer i Malmö behöver pekas ut som åtgärder för att hantera den framtida trafikförsörjningen i regionen. I Malmös översiktsplan är järnvägsstationer vid Fosieby och Sjölunda utpekade samt utredningar för Gottorp och Krumby på längre sikt.

I den ökade kapaciteten i tågsystemet ingår att Region Skåne och Skånetrafiken bör ta bättre höjd för att tåg 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. Texten i förslaget behöver ses över och kompletteras så att trafik med en framtida Öresundsmetro 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. Det är mindre än fem år till invigningen av den fasta förbindelsen över Fehmarn bält. Dess påverkan på regionen kommer att bli stor och bör ges utrymme i Trafikförsörjningsplanen.

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. 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 stadsbyggnadsnämnden att dubbeldäckare är långt ifrån 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, och stadsbyggnadsnämnden efterlyser mer aktivitet i frågan.

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. Detta visar på behovet att arbeta proaktivt och långsiktigt med kollektivtrafikplanering samt att våga investera i robusta kollektivtrafiksystem innan kapacitetsgränsen är uppnådd. Vilka steg kommer regionen ta för att möta detta?

Förutom att skapa beredskap för ytterligare kapacitetsstarka koncept i de starkaste stadsbusstråken föreslår Malmö 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**

Systemtänk och hela resan-perspektivet ska enligt programmet prägla planeringen, vilket stadsbyggnadsnämnden är eniga om. 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 runt om i Skåne. Det pågående samarbetet kopplat till Malmös mobilitetshubbar utgör en bra grund för vidare utveckling.

### **Utveckling av noder**

Utvecklingen av noder och knutpunktssystem är viktig. Befolkning och antalet arbetsplatser i Malmö och omkringliggande region växer snabbt och kapacitetstaket har nåtts i flera kollektivtrafikstråk, på större hållplatser och på terminaler i centrala Malmö. Möjligheten att kunna resa med regionbuss, utan byte, från olika orter utanför Malmö direkt till flera olika målpunkter inne i Malmö kommer inte att kunna erbjudas på samma sätt som i nuläget. 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 byggs ut. Prioriterade regionala kollektivtrafiknoder bör kompletteras med befintliga kollektivtrafiknoder vid Rosengård, Persborg och Östervärn, kommande noder vid Fosieby och Sjölunda samt möjligen Gottorp och Krumbly på längre sikt.

### **Målformuleringar och ställningstaganden**

Trafikförsörjningsprogrammets målsättningar omfattar enbart kollektivtrafik och har i stora drag samma inriktning som Malmö stad har i sina styrande dokument avseende kollektivtrafik. Vissa ställningstaganden (kap 4) bör kompletteras med en målformulering i kap 3, exempelvis målsättningar för delad och kombinerad mobilitet. Enskilda målsättningar med specifika siffror som målsättning är svårt att ta ställning till utan att nuläget tydligare beskrivs.

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.

ordförande

Stefana Hoti (MP)

sekreterare

Kristina Andersson

### **Reservationer**

Anders Olin (SD) och Stefan Claesson (SD) med instämmande av Jane Olin (SD) lämnar in en reservation, bilaga § 282a.

Sara Andersson (V) och Jens Portinson Hylander (V) med instämmande av Anton Wendt (V) och Maria Öhrn (V) reserverar sig muntligen mot beslutet till förmån för eget yrkande om tillägg.