



Datum

2024-10-31

Adress

Diarienummer

TN-2024-1386

Yttrande

Till

Skånetrafiken

**Remiss Region Skåne -Trafikförsörjningsprogram
2025-2035, STK-2024-1067
2024- POL000038**

Tekniska nämnden föreslås besluta att lämna följande yttrande:

Sammanfattning

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

Tekniska nämnden ställer sig bakom det gemensamma yttrande som lämnats av MalmöLundregionen. Därutöver har tekniska nämnden ett antal synpunkter.

Trafikförsörjningsprogrammet bör ha en tidshorisont bortom 2035 för att visa hur Malmö och regionen ska kunna trafikförsörjas i ett längre tidsperspektiv. Kapaciteten i tågssystemet behöver öka för att klara den ökade pendlingen och omställningen av resvanor som sker i Malmö och i många av Skånes kommuner. Det behövs beredskap för ytterligare kapacitetsstarka koncept i de starkaste stadsbusstråken i Malmö. Öresundsmetrans möjliga dragningar in i Malmö behöver studeras djupare och utveckling av tågtrafiken i och kring Malmö behöver utredas gemensamt. Befintliga och nya, avlastande, noder behöver utvecklas. Malmöpendeln och stationerna utmed Kontinentalbanan har potential att utvecklas som noder med deras anslutande stads- och regionbusslinjer.

Gång, cykel, delningsfordon, kollektivtrafik och mobilitetshubbar måste integreras i ett sammanhängande system. Ett brett samarbete behövs tillsammans med kommunerna och likartade lösningar bör etableras runtom i Skåne. Malmös mobilitetshubbar, som testas för närvarande, kan utgöra ett exempel för vidare utveckling av noder för kombinerad mobilitet.



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 och är detta särskilt viktigt.

Yttrande

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

Tekniska nämnden ställer sig bakom det gemensamma yttrande som lämnats av MalmöLundregionen. 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 tekniska nämnden framföra nedanstående synpunkter. Några av synpunkterna nedan återfinns i MalmöLundregionens yttrande men har kompletterats eller fördjupats utifrån ett Malmöperspektiv.

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

Generella synpunkter:

- Tekniska nämnden anser att programmet ska ha en tidshorisont bortom 2035 för att kunna visa hur Malmö och regionen på ett effektivt sätt ska kunna trafikförsörjas 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 konstateras är på gång i Malmö och där det trots inplanerade satsningar finns en risk att kapaciteten inte kommer vara tillräcklig i längden. Förutom att skapa beredskap för ytterligare kapacitetsstarka koncept i de starkaste stadsbusstråken föreslår Malmö att samarbetet kring Öresundsmetrans möjliga dragningar in i Malmö fördjupas och att utveckling av tågtrafiken i Malmö - i 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 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. Det är mindre än fem år till invigningen av den fasta förbindelsen över Fehmarn bält.

- Systemtänk och hela resan-perspektivet ska präglade planeringen vilket är bra. 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. Detta behöver göras tillsammans med kommunerna och likartade lösningar bör etableras runtom i Skåne. Malmös mobilitetshubbar, som testas för närvarande, kan utgöra ett exempel för vidare utveckling av noder för kombinerad mobilitet.
- 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. 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 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 byggs 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 en större roll och ansvar i



detta. För en stad som Malmö med en stor andel invånare utan tillgång till bil är detta särskilt viktigt. Det nämns att fördjupad kunskap om området ska tas fram. Här blir det viktigt att kommunerna involveras. I flera fall finns redan kunskap om behov och efterfrågan.

- Texten bör kompletteras så att trafik med en framtida Öresundsmetro inkluderas i den regionala trafikförsörjningen.

Specifika synpunkter och förslag till ändringar och kompletteringar:

- Gällande mål 1 och 2 angående tillgänglighet till tillväxtmotorer och regionala kärnor definieras målsättningarna som andel av befolkningen som inom en viss tidsrymd och med ett visst antal dagliga turer når dessa målpunkter. Det hade varit intressant om det förklarades varför måltalen är satta just som de är och om de innebär en förbättring eller försämring jämfört med nuläget. Medför målen en bättre eller sämre regional balans med tanke på den tilltagande befolkningskoncentrationen inom tillväxtmotorerna? Medför målen stora förändringar av utbudet eller är de satta för att passa nuvarande struktur?
- 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 närbarhet till rekreationsområden
- Mål 3 ”tillgänglighet i mindre orter”, under målområde ”Närhet och närbarhet” handlar om att prioritera insatser för tillgänglighetsanpassning, dvs som en delbeskrivning av mål 4. Det föreslås därför 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 å ena sidan och resenärerna å andra sidan riskerar att förhindra viktiga investeringar i kollektivtrafiken framöver. Kollektivtrafik är strukturbildande och måste som sådan ibland gå före; en station måste byggas innan de boende kan flytta till orten, hållplatsen måste anläggas så arbetspendlarna kan nå arbetsplatsen. Dessa investeringar måste vara möjliga utan att hänsyn till ett mål om kostnadstäckningsgrad. Men även i nutid måste kollektivtrafiken vara tillgänglig för alla. Därför måste linjer på landsbygden samt till och inom vissa tätorter, tillåtas att ibland påverka genomsnittet av kostnadstäckningsgraden negativt. Av dessa anledningar föreslår vi att målet ska mätas över en längre tidsperiod; dvs över samtliga år som trafikförsörjningsprogrammet gäller och att uppfyllandet av målet baseras på



genomsnittet av dessa 10 år. Detta för att undvika kortsiktiga åtgärder av 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.
- Varför väljs indikatorn ”utsläpp” med måttet ”CO₂ – gram per personkilometer” när alla linjer drivs med el eller fossilfria drivmedel? Bör inte indikatorn i stället handla om energiåtgång per personkilometer?
- 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 det ska få genomslag på den relativa kostnaden är det viktigt att inte biljettaxorna i kollektivtrafiken höjs i motsvarande grad.
- Staden 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 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/studier bör öppetiden 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 Triangelns 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 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.
- Under avsnitt 6 föreslås ett tårtdiagram 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 mm.
- Det föreslås att både kostnadstäckningsgraden och bruttokostnaden redovisas uppdelat på de olika trafikslagen och eventuellt på olika linjer eller linjesegment.

Ordförande

Andréas Schönström (S)

Direktör

Tobias Nilsson

Reservation anmäld av Vänsterpartiet respektive Sverigedemokraterna.