



Datum  
2019-01-28  
Adress

## Yttrande

Diarienummer  
TN-2018-4241

Till  
Kommunstyrelsen

### **Remiss Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020-2030, STK-2018-1185 STK-2018-1185**

Tekniska nämnden föreslås besluta att lämna följande yttrande:

#### **Sammanfattning**

Det underlag som remissförslaget och alla dess bilagor utgör täcker in de väsentliga delarna för att kunna utveckla kollektivtrafiken under tidsperioden 2020-2030. Sammanhanget med andra styrande dokument som huvuddokumentet inleds med är översiktligt och bra. Genom hänvisning till RUS m.fl. dokument skapas ramarna inom vilka kollektivtrafiken kan bidra till regionens utveckling.

Dock lyckas inte huvuddokumentet återspegla en samlad och sammanvägd bild av allt detta underlag. Nämnden saknar en stringens, en röd tråd, i hur allt material har vägts samman i huvuddokumentet, från inriktning och mål via ställningstaganden och riktlinjer till konkreta satsningar, och hur de ska realiseras. Det är därmed svårt att veta hur inriktningen tas vidare i mer konkret planering och i budgetsammanhang, och vad som förväntas av samarbeten med kommunerna och andra aktörer.

Huvuddokumentet skulle behöva struktureras så att det skarpare beskriver konkret vilka inriktningar och satsningar som är mest essentiella för att uppnå den beskrivna målbilden för samhällsutvecklingen. Ett exempel är hur ett system baserat på riktlinjen om symmetri och takt skulle kunna byggas upp för att ge bäst förutsättningar för trafikekonomi och marknadsandelar.

Malmös, MalmöLundregionens och Öresundsregionens roll för den regionala utvecklingen, och därmed kollektivtrafikens roll i detta sammanhang, framgår inte tillräckligt tydligt av huvuddokumentet. Huvuddokumentet skulle i högre grad behöva återspegla och konkretisera det underlag som ändå fördjupar dessa delar. Ställningstaganden behöver göras för konkreta satsningar och samverkan går vidare för att höja kvaliteten och kapaciteten, inte minst i det lokala nätet med stadstrafik.

Dessutom behöver resonemangen utökas om social hållbarhet, inklusive jämlikhet och jämställdhet. Restidskvoter och bredare tillgänglighetsmått borde kunna användas mer, som komplement till rena restidsmål.

Yttrandet är samordnat mellan stadsbyggnadsnämnden och tekniska nämnden.

### Yttrande

Region Skåne har tagit fram ett förslag till nytt trafikförsörjningsprogram.

Trafikförsörjningsprogrammet beskriver, enligt kollektivtrafiklagen (2010:1065), mål och inriktning för kollektivtrafikens utveckling, och är tillsammans med regionens budget det viktigaste dokumentet för styrningen av den regionala kollektivtrafiken. Förslaget har arbetats fram av Avdelningen för regional utveckling och Skånetrafiken under 2017 och 2018. Tidiga samråd har genomförts och förslaget har nu skickats på remiss till kollektivtrafikintressenter.

Region Skåne önskar svar på följande frågor på remissen:

1. Beskrivs kollektivtrafikens roll för Skånes utveckling ett relevant sätt?
2. Är de ställningstaganden som gjorts de rätta för att utveckla kollektivtrafiken i Skåne?
3. Är beskrivningarna av ställningstagandena tydliga och relevanta?
4. Är riktlinjerna som gjorts tillräckligt tydliga för att förstå hur kollektivtrafiken ska utvecklas?
5. Saknas något som skulle stötta din organisation i kommande planering?
6. Har ni några övergripande synpunkter på programmets innehåll och uppbyggnad?

Inledningsvis vill nämnden poängtera att de frågeställningar som ett trafikförsörjningsprogram behöver adressera verkar vara lyfta och besvarade i bilagorna till programmet. Huvuddokumentet lyckas dock inte återspegla en samlad bild av underlaget. Det saknas en tydlig röd tråd där läsaren kan följa den strategiska vägen framåt för Skånes kollektivtrafik. Analys och slutsatser för de större städerna saknas också i huvuddokumentet. Det är problematiskt särskilt för Malmö, där ungefär en tredjedel av kollektivtrafikresorna i Skåne sker.

I dokumentet noteras en del felaktigheter i sakuppgifter i tabeller och diagram, som behöver åtgärdas vid en mer genomgripande korrläsning. Vi tar inte upp dem här, utan lämnar i särskild ordning till förvaltningen.

I det följande utvecklar nämnden synpunkter sorterade efter de frågeställningar som Region Skåne önskar svar på.

#### *1. Beskrivs kollektivtrafikens roll för Skånes utveckling ett relevant sätt?*

Kollektivtrafikens roll beskrivs på den övergripande nivån på ett i huvudsak relevant sätt. Nämnden ser dock att några brister återkommer och borde åtgärdas.

Programmets huvuddokument är i sin helhet starkt fokuserat på de regionala stråken. Även om några av bilagorna innehåller djupare analyser av utbud, resande och potentialer i lokala

stråk så kommer framförallt stadstrafiken (vilken utgör 50 % av allt kollektivresande, varav ungefär hälften bara i Malmö) i skymundan. Här borde man hitta en annan form som tar större hänsyn till stadstrafikens och de närregionala förbindelsernas betydelse. Som upplägget ser ut nu kan mycket av Skånes och Öresundsregionens potential till utveckling riskera att inte tas tillvara fullt ut.

Skånes utveckling är i många avseenden beroende av Köpenhamns utveckling, i egenskap av centrum för en metropolregion. Många arbetspendlar varje dag med kollektivtrafik över Öresund och närheten till huvudstadsområdet med alla dess funktioner är avgörande för hela Skånes konkurrenskraft. Det gränsöverskridande perspektivet behöver stärkas ytterligare i dokumentet. Sambanden ska inte bara ska fördjupas inom Skåne utan kopplingarna till angränsande län och Själland behöver också stärkas. I sammanhanget vill Malmö stad betona vikten av ett helhetsgrepp på den framtida trafiken tvärs över Öresund. Region Skåne bör i kontakten med statliga beslutsfattare framhålla behovet av en aktiv samplanering mellan Sverige och Danmark kring hela Öresund i samspel med berörda kommuner och regioner.

Vidare är det svårt att veta hur inriktningen tas vidare i mer konkret planering och i budgetsammanhang. Nämnden instämmer i att det kommer att krävas fortsatta gemensamma utredningsarbeten i en del avseenden, men för att skapa utveckling på önskat sätt är det viktigt med en röd tråd till *hur* de konkreta satsningarna ska tas vidare och realiseras, inte minst i ett samarbete med kommunerna. Detta utvecklas mer i kommande punkter.

## 2. *Är de ställningstaganden som gjorts de rätta för att utveckla kollektivtrafiken i Skåne?*

På övergripande nivå är de ställningstaganden som beskrivs rätta. Det är bra att digitaliseringens och tjänstefieringens möjligheter har fått plats i form av de kombinerade mobilitetstjänsterna. Det är bra, och nödvändigt, att utgå från målbilden om färdmedelsandelar för att nå ett hållbart transportsystem. Det kan ifrågasättas om ställningstagandena är tillräckligt skarpa, framförallt när man beaktar övergången till de mer konkreta riktlinjerna. Det är inte entydigt hur ställningstaganden kopplar till riktlinjerna vilket kan försvåra den konkreta planeringen när det ska översättas till just Malmö stad.

Frågan om tillräcklig kapacitet i det lokala och närregionala linjenätet är central, vilket framgår av analyserna i bilagorna, och kan inte nog understrykas. Samtidigt saknas ställningstaganden om kvalitet i utförandet. För att kollektivtrafiken ska kunna upplevas som attraktiv måste den hålla måttet vad gäller både kapacitet och kvalitet. Mer fokus behövs på att det tas hänsyn till kvalitetsfrågorna i fråga om fordon, fordonsunderhåll, personal, med mera. Detta måste beaktas i högre grad i resurstilldelning, upphandling av trafik, incitament, uppföljning med mera.

Särskilt bekymmersam är bristerna i kvalitet för tågtrafiken, med ständiga fel på järnvägsanläggning och fordon, vilka hotar tilliten till kollektivtrafiken i människors vardag.

När det gäller busstrafiken består bristerna lokalt i dålig regularitet, komfort och allmän framkomlighet, vilket nämnden är medveten om beror bland annat på bristande kapacitet. Någon skrivning och optimalt en ansats till åtgärder mot kvalitetsproblemen borde synas i programmet.

3. *Är beskrivningarna av ställningstagandena tydliga och relevanta?*

Ställningstagandena är relevanta men det är svårt att följa resonemanget om hur dessa övergripande principer leder över till de mer konkreta riktlinjerna.

4. *Är riktlinjerna som gjorts tillräckligt tydliga för att förstå hur kollektivtrafiken ska utvecklas?*

Nämnden anser att ansatserna är rätta men att det skulle behövas en bättre struktur. Frågan är om det kan finnas konflikter mellan de olika riktlinjerna och, om ja, på vilket sätt löses dessa respektive på vilket sätt prioriteras dessa?

I nuläget kan alla ställningstaganden och riktlinjer ses som likvärdiga. Det är inte synligt vilka ställningstaganden och riktlinjer som är essentiella och vilka som är mer stödjande. Vi efterlyser en hierarki som å ena sidan hjälper till i att strukturera programmet och å andra sidan skapar en tydlig linje där det essentiella är överordnad andra aspekter.

Riktlinjen *Symmetri och takt* är en bra men kan samtidigt ses som en väldigt styrande riktlinje som påverkar många andra delar såsom infrastruktur, ekonomi, geografisk tillgänglighet m.m. Om *Marknadsandelar styr prioriteringar* väljs som överordnad blir resultatet i den verkliga trafiken ett annat. Malmö stad anser att symmetri och takt är rätt väg som grundläggande koncept men bör då lyftas och sättas i centrum så att rätt investeringar och driftsmedel används mest effektivt.

I sammanhanget kan här nämnas att den geografiska tillgängligheten (s. 29) inte enbart definieras av att det går linjer med ett visst basutbud utan även hur dessa kopplas in i det regionala och delregionala nätet. Cykeln spelar visserligen en nyckelroll men den kan inte, liksom mobila kommunikationstjänster, rädda ett tidtabellsmässigt osammanhängande system.

*Grön el-drift prioriteras i stadstrafiken:* Här finns ett stort behov av en strategi då elbussar inte kan likställas med bussar med förbränningsmotorer, ur teknik- och planeringssynvinkel. Det kan ha följder på den långsiktiga planeringen (fel satsningar nu blir dyra sen) samt att planeringen blir mindre flexibel (laddplatser är där de är, linjelängder kan vara begränsade, erfarenhetsvärden för fordon saknas delvis etc.) Att linjer inte ändras lättvindigt är mestadels en positiv faktor eftersom det bygger upp tillit hos människor för kollektivtrafiken att bygga sina vardagsliv runt. Det är positivt även ur ett jämlikhets- och jämställdhetssynpunkt. Kollektivtrafiken strukturerar övrig samhällsbyggnad. Men det finns då ett behov av stora utredningsinsatser för att säkra att satsningen görs rätt från början.

5. *Saknas något som skulle stötta din organisation i kommande planering?*

Nämnden önskar en ännu tydligare redovisning av vad mål, ställningstaganden och riktlinjer får för konkret betydelse för planeringen av kollektivtrafikens utveckling i Malmö. Den utvalda, stråkvisa redovisningen som beskrivs den regionala kan göras även för städerna. De tre eller fyra större städerna, skulle behöva lyftas separat i huvuddokumentet, för de har utbud och efterfrågan som gott och väl överstiger flera av de längre, regionala stråken.

Förbättring av de framtagna restidskvoterna skulle kunna användas skarpare i målsättningen. Restidskvoter är, vid sidan av kapacitetsmått, ett mycket bra mätinstrument som tack vare sin relativa syn på restid höjer blicken från det enskilda färdmedlet (i detta fall kollektivtrafik) och därmed i bästa fall leder till en tydligare fokusering på mobilitetsfrågor i sin helhet där kollektivtrafiken spelar en viktig roll. Restidskvoter kan användas i kvalitetssäkrade rekommendationer för att utveckla kollektivtrafiken i riktning mot social hållbarhet, inklusive jämlikhet och jämställdhet.

Som redan nämnts är programmets huvuddokument i sin uppbyggnad starkt inriktat mot mer storregional trafik. Stadstrafiken som utgör 50 % av resandet varav cirka hälften i bara Malmö kommer i skymundan. Här borde man hitta en annan form som tar hänsyn till stadstrafikens betydelse (indelning stads-/regionaltrafik). I nuläget upplevs denna viktiga del av trafiken som mycket övergripande (om man inte läser bilagorna, där bilaga 3 behandlar detta mer på djupet). En utveckling av resonemangen för att uppnå social hållbarhet vore även på sin plats.

Tillsammans med Region Skåne och Skånetrafiken bedriver Malmö stad ett utvecklingsarbete mot 2030 och åren därefter, för att se över och utveckla linjenätet med bl.a. nya linjer och förändrad trafikering. Det inkluderar det omnämnda *Storstadspaketet*. Regionen har även tagit initiativ till och drivit åtgärdsvalsstudier (ÅVS:er) i stråk inom, till och från Malmö. Inom Malmö stad pågår även processer i den översiktliga stadsplaneringen, såsom *Malmö som halvmiljonstad*. I dessa arbeten är den kunskap som tillförs och sammanfattas av trafikförsörjningsprogrammets olika underlag välkommen. Till synes är den allt genomsyrande utmaningen att lösa de nuvarande och framtida kapacitetsproblemen i kollektivtrafiken. Busstrafiken räcker helt enkelt inte till, i flera lokala och regionala stråk.

De analyser som görs och slutsatser som dras är välbekanta, och i linje med Malmö stads utredningsresultat och ställningstaganden. Det skulle därför behövas ett aktivt ställningstagande från regionen att fortsätta de processer för planering för högre kvalitet och kapacitet i och omkring Malmö, som regionen tidigare har deltagit i, tillsammans med Malmö stad och andra berörda kommuner och intressenter. Tillsammans behöver vi på detta sätt förbättra konkurrenskraften och kapaciteten i kollektivtrafiken och samtidigt understödja en hållbar och effektiv stadsbyggnad. Detta är nödvändigt för att Malmö ska kunna bidra till regional utveckling på ett fortsatt hållbart sätt.

Många av bytespunkterna i Malmö och i närregionen saknas i listan vad avser tillgänglighetsanpassning (bilaga 5). Många hållplatser här har betydligt större resande än flera av dem i listan. Varför är listan inte heltäckande?

6. *Har ni några övergripande synpunkter på programmets innehåll och uppbyggnad?*

Sammanhanget med andra styrande dokument som visas i början (s.10) är översiktligt och bra. Genom hänvisning till RUS m.fl. dokument skapas ramarna inom vilka kollektivtrafiken kan bidra till regionens utveckling. Kortsammanfattningarna på s. 11 skulle kunna placeras ut i form av faktarutor och eventuella anpassningar till passande delar i programmet.

Som nämnts menar nämnden att det ofta är svårt att finna den röda tråden från nuläget över ställningstagandena och riktlinjerna till de konkreta satsningarna. Omvänt kan frågan ställas: På vilket sätt bidrar de föreslagna satsningarna till att förverkliga de beskrivna riktlinjerna och ställningstagandena?

Kollektivtrafikens roll för samhällsutveckling är på en övergripande nivå tydlig. Det är bra att koppla utvecklingsresonemangen till regionala kärnor och till hållbarhetsperspektivet. Resonemangen kan behöva ägnas större uppmärksamhet framöver, i takt med längre driven förtätning. Restidsmål skulle kunna kompletteras med mål som snarare kopplar till ökad tillgänglighet genom att människor bor allt tätare i städerna. Dessutom behöver resonemang utökas om social hållbarhet, inklusive jämlikhet och jämställdhet.

Det gränsöverskridande perspektivet behöver stärkas ytterligare i dokumentet. Kopplingarna till Danmark och Köpenhamn borde kunna lyftas fram ytterligare. Öresundsmetron saknas i dokumentet i nuläget och bör kompletteras med i kapitel ”Kollektivtrafikåtgärder efter år 2030” (s. 46/47) där det skrivs generellt om nya fasta förbindelser till Danmark utan att dock nämna Öresundsmetron. Hur utvecklad tågtrafik i det lokala och närregionala systemet i stråken mot Köpenhamn, Lomma, Lund, Trelleborg och Ystad, spelar mot utvecklad stadstrafik i Malmö behöver utredas mer. Här deltar nämnden gärna i ett samarbete med Region Skåne framöver.

ordförande

.....

.....

sekreterare

.....

.....

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