

Yttrande över remissförslag till Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2025–2035

MalmöLundregionen har beretts möjlighet att inkomma med synpunkter på Region Skånes och Skånetrafikens förslag till Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2025-2035. I det följande redogörs för en rad prioriterade synpunkter som MalmöLundregionens kommuner anser bör få fokus i fortsatt arbete med revidering av programmet. Detta yttrande utgör ett komplement till kommunernas egna yttranden och bygger på frågor som är av gemensamt intresse för MalmöLundregionens kommuner. MalmöLundregionen ser gärna fortsatt och fördjupad dialog om programmet under kommande process för revidering, samt i efterföljande planeringssteg.

Kort om MalmöLundregionen

MalmöLundregionen är ett strategiskt samarbete mellan kommunerna Malmö, Lund, Burlöv, Eslöv, Höör, Kävlinge, Lomma, Staffanstorps, Skurup, Svedala, Trelleborg och Vellinge i sydvästra Skåne. Med en befolkning på cirka 775 000 invånare – mer än hälften av Skånes befolkning på en femtedel av ytan – och en majoritet av Skånes arbetstillfällen är MalmöLundregionen en utpräglad storstadsregion med betydelse för hela Skåne. Här skapas merparten av Skånes nya arbetstillfällen och här byggs flest nya bostäder. En stark kollektivtrafik till, från och inom MalmöLundregionen är avgörande för hela Skånes tillväxt.

Inom MalmöLundregionen finns en lång tradition av gemensam planering. I *Strukturplan för MalmöLundregionen* redovisas, med 2035 som målbild, gemensamma strategier och ställningstaganden för utveckling av en hållbar och sammankopplad storstadsregion med Sveriges bästa livsmiljö. Av planen framgår bland annat att MalmöLundregionen ska utvecklas med utgångspunkt i starka kollektivtrafikstråk och samverka för att utbyggnad av infrastruktur och kollektivtrafik ska gå i takt med utbyggnad av bostads- och verksamhetsområden.

Generella synpunkter på remissförslaget:

- Målbild och strategier bör inkludera att skapa förutsättningar för en växande och konkurrenskraftig region. Regionplanens flerkärnighetsprincip och en väl utvecklad kollektivtrafikförsörjning är en viktig planeringsförutsättning för hållbar utbyggnad av bostäder och ytor för näringsliv i MalmöLundregionen och i resten av Skåne.
- Satsningar på kollektivtrafik som understödjer MalmöLundregionen och den gemensamma arbetsmarknaden över Öresund samt stärkta kopplingar till Malmö Airport stärker hela Skåne. Arbetspendling och resor till studier såväl in mot tillväxtmotorn Malmö/Lund och vidare över Öresund som arbetspendling och resor till studier från Malmö/Lund till övriga Skåne måste vara välfungerande och robusta.

- Det krävs en röd tråd i planeringen av kollektivtrafiken där trafikutvecklingsprogram och årliga trafikplaner ligger i linje med trafikförsörjningsprogrammet. MalmöLundregionen ser gärna tydligare beskrivningar av hur Region Skåne avser verka för de lösningar och ambitioner som redogörs för i programmet. Det behövs mer involvering och dialog mellan Region Skåne, MalmöLundregionen och kommunerna i efterföljande processer som trafikutvecklingsplan, trafikplan, omledningsplanering med mera. En utvecklad dialog med kommunerna möjliggör en mer utvecklad helhetslösning och gör Skånetrafikens produkt bättre.
- Kollektivtrafikens tillförlitlighet bör lyftas fram i programmet. Kollektivtrafiken i Skåne, i synnerhet tågtrafiken, har under lång tid brottats med trafikstörningar, inställda avgångar etcetera som hotar tilliten till kollektivtrafiken i människors vardag. Programmet bör innehålla riktlinjer för hur trafiken ska kvalitetssäkras i utförandet.

Övriga synpunkter:

- I processerna som följer efter TFP och inför de årliga trafikplanerna behövs gemensamma dialoger och möten mellan Skånetrafiken och de kommuner som ligger utmed linjer som berörs av trafikförändringar, gärna med fasta och återkommande möten mellan parterna. För närvarande sker Skånetrafikens dialoger oftast med en kommun åt gången vilket försvårar överblick och förståelse för övriga berörda kommuner.
- Det finns samband och kopplingar mellan MalmöLundregionens yttre delar och angränsande delar i övriga Skånska ”hörn” som motiverar satsningar på utökad kollektivtrafik. Detta behöver synliggöras och övervägas i dialog med berörda kommuner.
- MalmöLundregionen instämmer i att utbyggnad av bostäder och verksamheter i första hand bör ske i befintliga kollektivtrafiklägen. Nya tätortsområden, utan kollektivtrafik i nuläget, kommer dock att behöva utvecklas när befolkningen växer. Större hänsyn behöver tas till kommunernas översiktsplaner så att en proaktiv utveckling av kollektivtrafikutbudet kan främjas, vilket är en förutsättning för en hållbar utbyggnad av orter och samhällen. Vid förtätning av stadsdelar och orter med kollektivtrafik i nuläget uppstår behov av att uppgradera befintliga kollektivtrafikstråk till högre utbudsnivåer.
- 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. Utvecklingen av kollektivtrafiken i stråken mot Köpenhamn och kopplingarna till den övriga kollektivtrafiken i MalmöLundregionen och Skåne behöver utredas mer. Detta gäller särskilt i perspektivet av Öresundsmetron.
- Hela resan med kombinerad mobilitet med delningsfordon, lånecyklar med mera och utveckling av noder tas upp i förslaget vilket är bra. Regionens ambition att ta en aktiv roll är viktig och behöver förverkligas så att effektiva och likartade koncept kan utvecklas i alla regionens kommuner. Region Skåne har också en viktig roll som pådrivande i dialogen med Trafikverket för att möjliggöra utbyggnad för cykel längs med statlig infrastruktur vilket i sin tur kan underlätta för fler kombinationsresor.
- Det behövs en bättre balans mellan arbetspendlingsfokus i starka stråk och basutbud för landsbygd och mindre orter. Det finns bra resonemang om social hållbarhet och inkludering men föreslaget basutbud är allt för litet. Exempelvis saknas utbud under kvällar och

helger. Det saknas också en målsättning om tillgänglighet till centralorter (det är ett stort glapp mellan tillgänglighetsmål 2, tillgänglighet till regionala kärnor, och tillgänglighetsmål 3, tillgänglighet i mindre orter).

- Fritidsresornas betydelse berörs i förslaget men bör lyftas tydligare och få genomslag med konkreta mål och arbetsinsatser. Det bör synas i det utbud som föreslås både med avseende på trafikutbud under kvällar och helger och med avseende på bättre geografisk tillgänglighet till rekreativa målpunkter utanför städerna.
- Kommunerna erbjuder möjligheten att köpa till trafik utöver den trafik som Region Skåne svarar för. Det kan å ena sidan uppfattas positivt men principiellt är det fel. Tillköpen är ett tecken på att Skånetrafiken och kommunerna gör olika bedömningar av vilket trafikutbud som är samhällsrelaterat viktigt att prioritera och de kan leda fram till ökande åtaganden, utanför kommunens ansvarsområde. Ambitionen måste vara att dessa tillköp successivt fasas ut och att trafiken inkluderas i det ordinarie utbudet.

För att förstå omfattningen och betydelsen av tillköpen behöver programmet kompletteras med en bild av hur kommunernas och andra aktörers tillköp av trafik ser ut avseende geografisk täckning, trafikutbud, trafikeringkostnad och resande.

- Resonemang om prissättning och zonindelning saknas. Hur påverkar detta tillgängligheten till kollektivtrafiken och kollektivtrafikens attraktivitet. En sammanställning behövs också av olika tillköp i form av seniorbiljetter, ungdomsbiljetter med mera som kommunerna gör och vilka olika rabatter Skånetrafiken erbjuder.

Ordförande och vice ordförande i MalmöLundregionen för kommunstyrelseordförande i Malmö, Lund, Burlöv, Eslöv, Höör, Kävlinge, Lomma, Skurup, Staffanstorps, Svedala, Trelleborg och Vellinge i sydvästra Skåne.

Den 10 september 2024



Katrin Stjernfeldt Jammeh
Ordförande MalmöLundregionen
Malmö Stad



Anders Almgren
Vice ordförande MalmöLundregionen
Lunds kommun