



Datum

2025-09-15

Adress

Diarienummer

TN-2025-1037

Yttrande

Till

[Mottagare]

Remiss Region Skåne - Transportstrategi för hållbar tillgänglighet i hela Skåne, STK-2025-812
[Fyll i mottagarens diarienummer]

Tekniska nämnden föreslås besluta att lämna följande yttrande:

Sammanfattning

Tekniska nämnden ställer sig bakom MalmöLundregionens gemensamma yttrande över Transportstrategi för hållbar tillgänglighet i hela Skåne daterat 2025-08-02 (godkänd i MalmöLundregionens styrelse 2025-08-29).

Tekniska nämnden välkomnar inriktningen i Region Skånes Transportstrategi för hållbar tillgänglighet i hela Skåne och särskilt dess fokus på klimatneutralitet, inkludering och robusthet. Strategin behöver dock konkretiseras genom tydligare mål, tidsramar och handlingsplaner, särskilt kring färdmedelsfördelning, minskad biltrafik och kapacitetsförstärkningar i kollektivtrafiken. Viktiga kompletteringar gäller även strategier för gränsöverskridande förbindelser, delad mobilitet, klimatsäkring av infrastruktur och godstransporternas överflyttning till järnväg. För att strategin ska få genomslag krävs en starkare koppling mellan mål, prioriteringar och genomförande samt tydlig samverkan mellan regional och kommunal nivå.

Yttrande

Transportstrategi för hållbar tillgänglighet i hela Skåne är en områdesstrategi under den regionala utvecklingsstrategin, Det öppna Skåne. Tillsammans med Regionplan för Skåne bidrar de till att utveckla det strategiska området Hela Skåne. Transportstrategin beskriver den långsiktiga inriktningen för hur Skånes transportsystem ska utvecklas för att skapa värde för invånare och företag, samtidigt som den bidrar till ett klimatsäkert Skåne. I strategin anges mål och ställningstaganden för hur transportsystemet ska utvecklas för att främja hållbar tillgänglighet i Hela Skåne.

Tekniska nämnden ställer sig bakom MalmöLundregionens gemensamma yttrande över Transportstrategi för hållbar tillgänglighet i hela Skåne daterat 2025-08-02 (för



godkännande i MalmöLundregionens styrelse 2025-08-29). Utöver de synpunkter som framförts av och som är av gemensamt intresse för MalmöLundregionens kommuner vill Tekniska nämnden fördjupa och komplettera med nedanstående synpunkter.

Tekniska nämnden välkomnar den övergripande inriktningen i Region Skånes transportstrategi med strategiska mål om ett inkluderande, robust och klimatneutralt transportsystem. Strategin lyfter också flera relevanta samhällsutmaningar, det är positivt att strategin innehåller en målbild samt att konkreta handlingsplaner planeras för att driva genomförandet.

I det följande redovisas Tekniska nämndens synpunkter utifrån de fyra frågeställningar Region Skåne önskar svar på:

1. Den strategiska inriktningen: hur Transportstrategin bidrar till att skapa förutsättningar för en omställning till en hållbar tillgänglighet i hela Skåne

Tekniska nämnden anser att de tre målen under det övergripande målet "Ett transportsystem som skapar utveckling och hållbar tillgänglighet i hela Skåne"; ett inkluderande, ett robust och ett klimatneutralt transportsystem, är för övergripande och otydliga i sin nuvarande form. De olika dimensionerna av hållbarhet (ekonomisk, social och miljömässig) blandas delvis samman, vilket försvårar tolkning och tillämpning i praktiken. En tydligare uppdelning utifrån hållbarhetens tre dimensioner skulle kunna bidra till ökad struktur och begriplighet.

Det är positivt att fritidsresor och tillgänglighet till natur- och kulturvärden lyfts fram som en del av transportstrategins inriktning. Det är viktigt att underlätta tillgänglighet till hälsofrämjande natur- och rekreationsområden även för människor utan tillgång till bil. För Malmö, som är en tät stad omgiven av jordbruksmark, är detta en särskilt angelägen fråga.

Strategin bör tydligare kopplas till Regionplan för Skåne och den regionala transportinfrastrukturplaneringen, inklusive prioriteringar. Denna koppling är viktig för att skapa samordning mellan målbild, investeringar och ansvarsfördelning mellan regional och kommunal nivå. Begrepp som används i Regionplanen, så som tillväxtnoder, bör användas konsekvent för att stärka kopplingen mellan dokumenten.



2. Kompletterande handlingsplaner: behov av handlingsplaner inom prioriterade områden samt hur er organisation vill och kan bidra i framtagandet med handlingsplaner.

Handlingsplanerna är avgörande för att göra strategin genomförbar. Tekniska nämnden och Malmö stad deltar gärna aktivt i handlingsplanerna, förslagsvis genom samarbetet med MalmöLundregionen, genom samarbeten mellan Skånes större städer och i samarbete med Skånetrafiken.

Tekniska nämnden föreslår följande teman för handlingsplaner:

- Gång och cykel
- Biltrafikens utveckling och hur målet om att bilresor inte ska öka ska nås
- Hållbara godstransporter
- Elektrifiering, laddinfrastruktur och drivmedelsomställning
- Hela-resan-perspektivet, inklusive delad mobilitet i både regionalt och kommunalt perspektiv

Ur Malmös perspektiv är det särskilt viktigt med handlingsplan som belyser hur biltrafikens ytanspråk kan minska för att frigöra yta och minska trängseln på stadens gator. Detta är avgörande för att skapa utrymme för hållbara mobilitetslösningar samt för att främja stadens kvaliteter så som jämlikhet, vistelse, folkhälsa, folkliv, näringsliv och god livsmiljö.

Det framgår inte tydligt av strategin om digitaliseringens syfte är att förbättra transporter eller att minska transportbehovet, och hur detta i så fall ska ske. Detta bör klargöras, exempelvis genom en handlingsplan. Det behöver också förtydligas vad som avses med ”digital infrastruktur”.

3. Färdmedelsmål: nu gällande färdmedelsmål i Strategi för ett hållbart transportsystem 2050 kommer ses över under remissperioden. Vi önskar synpunkter på vilken roll färdmedelsmålen i den nu gällande strategin spelar för er organisation i omställningsarbetet av transportsystemet, hur er organisation önskar att dessa utvecklas eller bibehållas.

Malmö stad arbetar med mål för färdmedelsfördelning, både på områdesnivå och gällande pendling. Att ha uppsatta mål för färdmedelsfördelning även på regional nivå är viktigt för att ge riktning och fokus i arbetet med att minska biltrafiken från och till övriga regionen. Målen banar väg för minskad trängsel och miljöpåverkan inne i Malmö. Utan dessa mål blir det också svårt att följa upp, mäta framsteg och bedöma



om strategin är effektiv. Det kan leda till att kommunerna inte ser samma värde i att delta i exempelvis resvaneundersökningar, vilket i sin tur kan resultera i att viktiga planeringsunderlag urvattnas och på sikt försvinner.

Det är i strategin otydligt vilket målår som avses för de uppsatta målen och prioriteringarna i Transportstrategin. En tydlig angivelse av målår är av betydelse för att skapa klarhet och förutsägbarhet i strategins genomförande.

Finns perspektiv som saknas eller bör fördjupas?

Avsaknad av strategi för delad mobilitet. Det saknas en konkret strategi gällande delad mobilitet såsom bilpooler, lånecyklar mm och hur denna mobilitetsform kan främjas och integreras i transportsystemet. Utveckling av en struktur för delad mobilitet är ett viktigt medel för att bidra till en socialt rättvis, resurseffektiv och inkluderande omställning både i de större städerna och i övriga regionen.

Strategier för gränsöverskridande kopplingar

I avsnittet med bakgrunden till de strategiska inriktningarna nämns vad olika förutsättningar och utmaningar innebär för transportsystemet, och det bör i dokumentet säkerställas att dessa punkter lyfts upp i strategierna. Ett exempel är avsaknad av strategier för gränsöverskridande kopplingar. Under rubriken ”Skåne i omvärlden” lyfts att Fehmarn Bält-förbindelsen och ökad integration mot Danmark och Tyskland medför behov av kapacitetsförbättringar i gränsöverskridande förbindelser samt ett behov av ökad gränsöverskridande samordning och planering. Det saknas dock strategier för detta. Både kopplingar över sundet och till andra gränsande regioner är av stor vikt för Skånes och Malmös transportsystem. Transportstrategin behöver kompletteras med strategiska ställningstaganden för gränsöverskridande resor, godstransporter och kapacitetsförbättringar för spårtrafik.

I dokumentet konstateras att infrastrukturen är hårt belastad och väntas belastas ytterligare när Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar. Tekniska nämnden anser att ett mått på belastningsgrad idag och framtida förväntad belastning behövs för att skapa en bra behovsbild.

Överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart

Regionens hamnar spelar en avgörande roll för den internationella och nationella godsförsörjningen, och utgör centrala noder för in- och utförsel av gods. För att stärka den regionala konkurrenskraften och bidra till en mer hållbar transportinfrastruktur är det av stor vikt att tillgängligheten till hamnarna och verksamheterna där säkerställs och utvecklas. För att möjliggöra en överflyttning av godstransporter från väg till



järnväg, vilket är avgörande ur både klimat- och kapacitetssynpunkt, krävs att järnvägstransporterna blir ett mer attraktivt alternativ. I dagsläget förlorar järnvägen i konkurrenskraft, inte minst på grund av tidsförluster kopplade till ineffektiva rangerfunktioner och flaskhalsar i infrastrukturen. Ett tydligt exempel är de långa transporttiderna mellan Malmö hamn och bangården. Transportstrategin bör ha tydligare strategier om att verka för ett kapacitetsstarkt, effektivt och välfungerande järnvägsnät, där godstrafiken ges goda förutsättningar utan att det sker på bekostnad av städernas yteffektivitet. Det finns idag stora behov av upprustning och utbyggnad av järnvägsnätet, vilket knappt berörs i strategin.

Transporternas roll för ett robust och konkurrenskraftigt näringsliv

Ett differentierat och konjunkturokänsligt näringsliv stärker regionens motståndskraft i tider av ekonomisk osäkerhet. För att detta ska vara möjligt krävs en transportinfrastruktur som fungerar även när förutsättningarna förändras. Särskilt viktigt är att de stora pendlingsstråken i regionen samt städernas starka stråk är väl rustade med tillförlitlig och kapacitetsstark kollektivtrafik. Det skapar stabilitet på arbetsmarknaden, underlättar kompetensförsörjning och ger företag tillgång till en bredare arbetskraftsbas, även i lågkonjunktur. Genom att säkra god tillgänglighet mellan bostadsområden och arbetsplatser minskas sårbarheten i både näringslivet och samhället i stort. Detta är något som Tekniska nämnden anser borde belysas tydligare i Transportstrategin.

Kapaciteten i kollektivtrafiksystemet

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. Kapaciteten i kollektivtrafiksystemet behöver förstärkas, vilket bör belysas tydligare i Transportstrategin.

Klimatsäkring av infrastruktur

Skåne och Malmö har flera kuststräckor och lågt belägna områden som riskerar att översvämmas vid extrema högvattenstånd eller intensiva skyfall. Det regionala vägnätet är sårbart för dessa klimatrelaterade händelser och behöver därför skyddas genom både lokala åtgärder och större, sammanhängande strukturella lösningar. För att möta dessa utmaningar krävs ett ökat fokus på översvämningsskydd inom den statliga och regionala transportinfrastrukturplaneringen och Region Skåne bör driva frågan starkare inom ramen för den regionala transportinfrastrukturplaneringen och gentemot staten i dess nationella motsvarighet.

Biltrafiken i landsbygdsområden

Det är oklart om Region Skåne med formuleringen "biltrafiken kan växa i landsbygdsområden" menar att detta är en önskvärd utveckling. Eftersom



transportsystemet är sammanlänkat får en ökad biltrafik i landsbygdsområden inte leda till mer biltrafik in i staden.

Övrigt

Transportstrategin nämner att från och med 2027 ställer EU:s reviderade TEN-T-förordning nya krav på städer med över 100 000 invånare, så kallade *urbana knutpunkter*. I Skåne berörs Malmö, Helsingborg och Lund. Kraven innebär att varje stad senast i december 2027 måste ta fram en plan för hållbar mobilitet samt kontinuerligt samla in och rapportera data kring indikatorer för hållbara, tillgängliga och säkra transporter. Malmö stad arbetar för närvarande med detta i form av en ny Trafik- och Mobilitetsplan (TROMP). Tekniska nämnden betonar vikten av att Skånes urbana knutpunkter är väl förberedda inför ikraftträdandet. Regionen kan spela en nyckelroll i att samordna kunskap, erfarenhetsutbyte och säkerställa att städernas mobilitetsplaner är samstämmiga med varandra och med den regionala transportstrategin. Tekniska nämnde anser att det är viktigt att städerna står väl förberedda och att Region Skåne tar en tydlig roll i samordning, kunskapsutbyte och samsyn kring prioriteringar. Transportstrategin bör tydligare lyfta att de stora städerna har särskilda förutsättningar och därmed måste gå i täten för att nå målen om hållbar mobilitet.

Det finns i Transportstrategin begrepp som ”prioriterade utvecklingsområden”, ”strategiska inriktningar” och ”strategiska utvecklingsområden”. För att underlätta läsningen och öka förståelsen hade det varit värdefullt om Transportstrategin tydligare visade hur dessa begrepp skiljer sig och har för olika betydelser samt hur målen, de prioriterade utvecklingsområdena och de strategiska ställningstagandena hänger samman, gärna genom en förklaring eller illustration. Det bidrar också till viss otydlighet att bakgrunden till de strategiska inriktningarna presenteras först i slutet.

Under målet Ett klimatneutralt transportsystem lyfter strategin transporteffektivitet och omställning av fordonsflottan som vägar för att nå klimat- och miljömålen. Det är en viktig och välgrundad inriktning. Samtidigt betonas tekniska lösningar, särskilt omställningen till fossilfria drivmedel, som centrala för att minska utsläpp och förbättra stadsmiljöer. Tekniska nämnden vill betona att teknisk omställning behöver kompletteras med en tydlig inriktning mot förändrad färdmedelsfördelning. För att uppnå verklig transporteffektivitet krävs även minskat bilberoende och en överflyttning till gång, cykel och kollektivtrafik. Denna aspekt bör lyftas fram tydligare i strategins resonemang om klimatpåverkan, omställning och transporteffektivitet. Strategin bör därför också beskriva mer konkret hur transporteffektiviteten ska uppnås och vilka trafikslag som avses.



Strategin är tydligt förankrad i de nuvarande planerings- och finansieringssystemen, vilket begränsar möjligheterna att verka för nya resurser eller alternativa finansieringsformer. Det är viktigt att öppna och verka för utveckling och införande av nya finansieringsmodeller, såsom stadsmiljöavtal, innovativa lösningar eller förhandlingsmodeller likt Sverigeförhandlingen. En sådan flexibilitet är nödvändig för att transportinfrastrukturens utveckling ska kunna anpassas efter framtida behov och utmaningar.

Ordförande

[Förnamn Efternamn]

[Fyll i titel]

[Förnamn Efternamn]

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