

## Yttrande över Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050

MalmöLundregionen har beretts möjlighet att inkomma med synpunkter på Region Skånes förslag till Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050. Detta yttrande utgör ett komplement till kommunernas egna yttranden och bygger på frågor som är av gemensamt intresse för MalmöLundregionens kommuner. Samtliga kommuner i MalmöLundregionen har ställt sig bakom synpunkterna i detta yttrande.

### 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.

MalmöLundregionen är en tillväxtmotor för Skåne och Sverige och en dynamisk del av Öresundsregionen och Europa. MalmöLundregionens andel av Skånes befolkningsutveckling är 75 procent och här har tre av fyra av alla nya jobb i Skåne de senaste tre åren tillkommit. Den gemensamma målsättningen för MalmöLundregionens kommuner är att tillsammans utvecklas till en hållbar och sammankopplad storstadsregion med Sveriges bästa livsmiljö och näringslivsklimat år 2035. Ett väl fungerande och hållbart transportsystem som kopplar samman Skåne både internt och med omvärlden är en förutsättning för denna utveckling.

*I det följande redovisas MalmöLundregionens synpunkter utifrån de fyra frågeställningar Region Skåne önskar svar på.*

MalmöLundregionen välkomnar Region Skånes ambition att ta fram en långsiktig hållbar transportstrategi. Sammanfattningsvis är det dock MalmöLundregionens mening att strategin behöver bli tydligare, mer konkret och bättre kopplad till kommunernas genomförande. Målen och strukturen är delvis otydliga och strategiska mål, utvecklingsområden och andra begrepp används i flera fall inkonsekvent och dokumentets logiska uppbyggnad kan utvecklas.

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

MalmöLundregionens bild är att strategin lyfter relevanta samhällsutmaningar och att dess fokus på tillgänglighet, klimatneutralitet och inkludering är bra och nödvändigt. Samtidigt, menar MalmöLundregionen, är den i flera delar alltför övergripande för att utgöra ett stöd i den kommunala planeringen. Flera strategiska ställningstaganden rör också områden som ligger utanför Region Skånes rådighet, vilket riskerar att skapa otydlighet kring ansvarsfördelning.

MalmöLundregionen ser positivt på att strategin visar målbilden och att genomförandet i handlingsplanerna konkretiserar vägen mot satta mål men efterfrågar en tydligare beskrivning av sambandet mellan fysisk planering och transportbehov, liksom hur arbetet ska genomföras för att nå största möjliga potential i olika geografiska delar av Skåne med olika förutsättningar.

MalmöLundregionen uppskattar att fritidsresor och tillgänglighet till natur- och kulturmål lyfts fram. Här kan kommunerna med sin lokalkännedom bidra med kunskap för att stärka utbudsutvecklingen. Ett sammanhållet cykelvägnät tillsammans med bättre kollektivtrafik kommer bidra till ett ökat antal turister, samtidigt som det bidrar till närturism på ett miljösäkert sätt.

På ett mer generellt plan ser MalmöLundregionen gärna en ökad tydlighet kring hur den föreslagna strategin kopplar till Regionplan för Skåne och den regionala transportinfrastrukturplaneringen med tillhörande prioriteringar.

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

MalmöLundregionen menar att handlingsplanerna är avgörande för att göra strategin genomförbar och vill gärna bidra aktivt i framtagandet. MalmöLundregionen föreslår därför att Region Skåne tar fram förslag på gemensamma arbetsformer för detta, exempelvis i form av fokus- och arbetsgrupper eller olika referensforum. De teman som MalmöLundregionen anser är mest prioriterade i kommande arbete med framtagande av handlingsplaner är gång och cykel, biltrafikens utveckling, hållbara godstransporter, elektrifiering, laddinfrastruktur och drivmedelsomställning samt hela-resan-perspektivet inklusive delad mobilitet i både regionalt och kommunalt perspektiv.

**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.**

För MalmöLundregionen har färdmedelsfördelningen i strategin för 2050 varit ett viktigt vägledande mål för kommunernas mobilitetsarbete och resvaneomställning. MalmöLundregionen menar därför att färdmedelsmål behöver kvarstå som styrande och tydliga delar i transportstrategin för att öka andelen resor som görs med hållbara färdmedel, dock behöver målen differentieras beroende på geografi då landsbygd, tätort och stadsregion har olika förutsättningar. MalmöLundregionen vill särskilt betona att de differentierade färdmedelsmålen inte ska leda till sänkta ambitioner för kollektivtrafik på landsbygden.

MalmöLundregionen vill i sammanhanget även framhålla att det är betydelsefullt för samtliga ingående kommuner att uppföljning av målen sker kontinuerligt genom resvaneundersökningar eller motsvarande.

**Finns perspektiv som saknas eller bör fördjupas?**

MalmöLundregionen ser behov av ett tydligare näringslivsperspektiv. De tre målen under det övergripande målet "Ett transportsystem som skapar utveckling och hållbar tillgänglighet i hela Skåne" har för lite fokus på arbetsmarknadsregionen och aspekter som kompetensförsörjning, arbetspendling, godstrafik och tillväxt.

Flera av MalmöLundregionens kommuner har viktig infrastruktur som hotas av höga vattenstånd och översvämningar. MalmöLundregionen anser därför att det behövs en tydligare ansats kring klimatsäkring av infrastruktur samt att Region Skåne bör driva denna fråga starkare inom ramen för den regionala transportinfrastrukturplaneringen och gentemot staten i dess nationella motsvarighet.

MalmöLundregionen efterfrågar en tydligare definition av vad ett inkluderande transportsystem innebär. Det behöver bland annat konkretiseras vad som avses med att "personer utan tillgång till egen bil har goda möjligheter att nå arbete, utbildning, vård och sociala aktiviteter".

Hälsoaspekten kan med fördel ges större tyngd. MalmöLundregionen vill framhålla att investeringar i hållbara färdmedel även kan och bör motiveras med hälsoekonomiska argument så som minskad ohälsa, förbättrad luftkvalitet och ökad fysisk aktivitet.

MalmöLundregionen ser gärna förtydliganden kring biltrafik i landsbygdsområden. Det är oklart om Region Skåne med formuleringen "biltrafiken kan växa i landsbygdsområden" menar att detta är en önskvärd utveckling. Det finns risk att detta kan tolkas som ett sätt för Region Skåne att rättfärdiga en sänkt ambitionsnivå för kollektivtrafiken i landsbygdsområden vilket i sin tur motverkar mål om ett inkluderande transportsystem. Att biltrafiken blir fossilfri löser inte problem kopplade till markanspråk, buller, barriäreffekter och exploatering av jordbruksmark, resurser som även på landsbygden är värdefulla och behöver värnas.

MalmöLundregionen saknar också ett tydligt fokus på klimatneutralitet fram till 2030. Genom att enbart lyfta 2045 som målför fossilfrihet riskerar strategin att sänka ambitionsnivån jämfört med tidigare regionala och kommunala mål.

Om strategin ska få den vägledande funktion som är tänkt behöver den på ett tydligare sätt återspeglas i den regionala transportsinfrastrukturplaneringen, dess prioriteringar och fördelning av medel till kollektivtrafik, gång och cykel.

Under rubriken "Skåne i omvärlden" bör det framgå att Malmö Airport och Copenhagen Airport har kompletterande funktioner, framför allt när det kommer till gods. Av formuleringen om flygplatserna bör det också framgå att det är skillnad i samhällsansvaret mellan Malmö Airport och övriga skånska flygplatser.

Avslutningsvis vill MalmöLundregionen även betona att det gränsöverskridande perspektivet behöver stärkas avsevärt. 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, dock saknas strategier för detta. MalmöLundregionen menar därför att transportstrategin behöver kompletteras med

strategiska ställningstaganden kring gränsöverskridande resor och kapacitetsförbättringar, både internationellt och regionalt.

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

Den 9 september 2025



-----  
Anders Almgren  
Ordförande MalmöLundregionen  
Lunds kommun



-----  
Katrin Stjernfeldt Jammeh  
Vice ordförande MalmöLundregionen  
Malmö Stad