

Yttrande över Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2026–2037

MalmöLundregionen har beretts möjlighet att inkomma med synpunkter på Region Skånes förslag till Regional transportinfrastrukturplan 2026-2037. 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 frågeställningar Region Skåne önskat få svar på.

MalmöLundregionen gläds åt den historiskt stora ram på närmare 7,4 Mdr kronor som avsatts för Skåne under kommande planperiod. Behoven är dock stora, bland annat gällande utbyggnad av cykelinfrastruktur där möjligheten till samfinansiering från nationell plan nu utgår och i stället behöver täckas av den regionala planen. MalmöLundregionen ser också att delar av ramen riskerar att ätas upp av kostnadsutvecklingen för anläggningsprojekt.

Synpunkter på förslag till inriktning för RTI-plan 2026–2037; att gällande plan 2022–2033 ska genomföras, ökat fokus på säker framkomlighet och fortsatt samfinansiering till nationell plan

MalmöLundregionens bedömning är att planen främjar det flerkärniga Skåne genom investeringar i viktiga vägstråk mellan de regionala kärnorna, vilket också bidrar till att stärka såväl arbetsmarknadsintegration som tillgängligheten i regionen. Inriktningen att gällande plan ska genomföras är bra då merparten av de aktuella objekten är att anse

som viktiga för samhällsutvecklingen samt att objekten i flera fall har kopplingar till kommunernas planering.

MalmöLundregionen ser positivt på ett ökat fokus på säker framkomlighet. Antalet döda och svårt skadade i trafiken måste minska. Mötesseparering av regionalt viktiga stråk är effektiva men kostsamma åtgärder. Ökade satsningar på punktvisa trafiksäkerhetsåtgärder, kollektivtrafik och cykelinfrastruktur, både i den statliga och kommunala infrastrukturen, är av stor vikt för att minska antalet döda och svårt skadade.

MalmöLundregionen konstaterar att många vägobjekt fokuserar på kapacitet och framkomlighet för att förbättra för biltrafiken och vill särskilt betona att det är viktigt att dessa åtgärder också utformas så att de bidrar till att förbättra för gång, cykel och kollektivtrafik.

Fortsatt samfinansiering till nationell plan är i många fall nödvändig men kan, enligt MalmöLundregionen, principiellt ifrågasättas då nationell plan egentligen även bör prioritera åtgärder som främjar arbetspendling och godstrafik på regional nivå. Då samfinansiering föreslås vill MalmöLundregionen påpeka att det finns åtgärder utöver de som listas som är viktiga för tågtrafiken i Skåne.

Synpunkter på förslag till fördelning av kommande plan

För att minska trängsel och kapacitetsproblem på vägarna till, från och inom MalmöLundregionen samt för att minska klimatpåverkan och förbättra den lokala miljön vill MalmöLundregionen betona vikten av stora satsningar på kollektivtrafik och cykelåtgärder. Potterna för detta, med avseende på såväl statliga som kommunala vägar, behöver öka.

MalmöLundregionens uppfattning är att flera noder och stationer i regionen börjar bli överbelastade. Mer medel behöver därför avsättas för åtgärder i kommunal infrastruktur, exempelvis i anslutning till tågstationer. Denna typ av åtgärder är väsentliga för att stärka hela resan-perspektivet. Detta är också ett perspektiv som MalmöLundregionen anser genomgående behöver lyftas tydligare i planen, exempelvis med avseende på behovet av att stärka kopplingarna med buss mellan tillväxtmotorerna och viktiga regionala noder som saknar tågförbindelse och där utbyggnader av hållplatskapacitet och framkomlighetsåtgärder kan behövas.

Inom MalmöLundregionen finns särskilt stor potential att öka cykelpendlingen mellan orter och till kollektivtrafiknoder, dock är bristerna många och utbyggnaden av cykelinfrastruktur behöver forceras. Utökade satsningar på ett sammanhållet cykelvägnät kan också främja närturism och rekreation. Det är således MalmöLundregionens mening att mer medel behöver avsättas för detta i både objekt och potter. Detta är särskilt viktigt då stadsmiljöavtalen som var dedikerade till kommunerna för liknande åtgärder har utgått.

Region Skånes förslag till Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne som nyligen har presenterats och skickats på remiss till olika aktörer har tre övergripande mål: ett inkluderande, robust och klimatneutralt transportsystem. En stor andel av den regionala transportinfrastrukturplanens investeringar är inriktad på utbyggnad av vägnätet för att öka trafiksäkerhet och framkomlighet. För att minska risken att dessa utbyggnader leder

till en ökad bilanvändning med risk för trängsel-, miljö- och trafiksäkerhetsproblem i andra delar av vägsystemet menar MalmöLundregionen att det behöver säkerställas och tydliggöras hur prioriterade satsningar konkret bidrar till klimatneutralitet och bättre förutsättningar för kollektivtrafik, cykeltrafik och delad mobilitet i linje med de mål som föreslagits för transportstrategin.

MalmöLundregionen ser positivt på ambitionen att öka kapaciteten i järnvägssystemet, men ställer sig tveksam till att den regionala transportinfrastrukturplanen ska belastas med samfinansiering av åtgärder som egentligen bör hanteras inom nationell plan. MalmöLundregionen menar att det inte är rimligt att regionala medel ska täcka grundläggande funktioner som plattformsförlängningar, växelbyten, och signalåtgärder på statliga järnvägar. Nationell plan bör ta ett större ansvar för att säkerställa grundläggande infrastrukturkvalitet i anläggningar som faller under statens ansvar.

Enligt förslag till transportstrategi ska steg 1- och 2-åtgärder enligt fyrstegsprincipen vidtas systematiskt. De medel motsvarande fem miljoner kronor som satts av i planen är enligt MalmöLundregionen inte tillräckliga i förhållande till de behov som finns för denna typ av åtgärder. Det behöver också klargöras hur dessa medel ska hanteras i praktiken.

Synpunkter på genomförande och konsekvensbedömning

MalmöLundregionen bedömning är att det är svårt att avgöra hur konsekvensbeskrivningen har gjorts och vilka ingångsvärden bedömningen baseras på. Till kommande version är det önskvärt att detaljeringsgraden i dessa redogörelser ökar.

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 9 september 2025



Anders Almgren
Ordförande MalmöLundregionen
Lunds kommun



Katrin Stjernfeldt Jammeh
Vice ordförande MalmöLundregionen
Malmö Stad