



## Protokollsutdrag

Sammanträdestid	2025-11-12 kl 10:30-10:45
Plats	Sessionssalen, stadshuset
Utses att justera	Helena Nanne
Justeringen	2025-11-18
Protokollet omfattar	§330

<b>Underskrifter</b>	Sekreterare	..... Agnes Wemme	
	Ordförande	..... Stefana Hoti	.....
	Justerande	..... Helena Nanne	.....

**Beslutande ledamöter**

Stefana Hoti (MP) (Vice ordförande)  
Helena Nanne (M) (Andre vice ordförande)  
Andréas Schönström (S)  
Mubarik Abdirahman (S)  
Håkan Fäldt (M)  
Anton Sauer (C)  
Magnus Olsson (SD)  
Anders Olin (SD)  
Anders Skans (V)  
Roko Kursar (L)  
Amani Loubani (S) ersätter Katrin Stjernfeldt Jammeh (S) (Ordförande)  
Anders Nilsson (S) ersätter Sofia Hedén (S)  
Tobias Petersson (V) ersätter Anfal Mahdi (V)

**Ej tjänstgörande ersättare**

John Eklöf (M)  
Tony Rahm (M)  
Rickard Åhman Persson (SD)  
Anders Pripp (SD)  
Sara Wettergren (L)

**Övriga närvarande**

Sedat Arif (S) (Insyn)  
Andreas Norbrant (Stadsdirektör)  
Jonas Rosenkvist (Avdelningschef)  
Tomas Barring (Chefsjurist)  
Petter Hallberg (Sektionschef)  
Agnes Wemme (Nämndsekreterare)  
Micael Nord (Näringslivsdirektör)  
Ana-Maria Deliv (Hållbarhetsdirektör)  
Mats Holmström (Kommunikationsdirektör)  
Henrik Loveby (Avdelningschef)  
Petter Hallberg (Sektionschef)  
Alma Tabak (Enhetschef)

## **§ 330 Remiss Region Skåne - Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2026-2037**

### **STK-2025-1012**

#### **Sammanfattning**

Region Skåne har gett Malmö stad möjlighet att lämna synpunkter på förslag till regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2026-2037. Inom Malmö stad har ärendet remitterats till tekniska nämnden, stadsbyggnadsnämnden och miljönämnden. Stadskontoret har tagit fram förslag till yttrande baserat på inkomna synpunkter från nämnderna samt yttrandet från MalmöLundregionen.

#### **Beslut**

Kommunstyrelsen beslutar

1. Kommunstyrelsen godkänner kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag till yttrande och skickar yttrandet till Region Skåne.

#### **Beslutsgång**

Ordföranden Stefana Hoti (MP) yrkar bifall till kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag till beslut.

Magnus Olsson (SD) yrkar på avslag till kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag till beslut.

Tobias Petersson (V) yrkar på följande tillägg till kommunstyrelsens förslag till beslut:

1. Den övergripande satsningen på vägobjekt framför kollektivtrafik och andra hållbara transportmedel är felriktad. Vi hade därför velat se ett helt annat fokus på kollektiva, miljömässiga och yteffektiva transporter, speciellt i och kring våra större städer; vi kommer aldrig kunna bygga bort bilismens trängsel med mer bilväg.
2. Utred och beakta den kommande Fehmarn bält-förbindelsens påverkan på såväl den regionala som den lokala transportinfrastrukturen.
3. Att det utvecklas säkra, snabba och effektiva cykelsträckor mellan kommunerna så att cykelpendlingen kan bli norm.
4. Vi behöver ett yttre godsspår förbi Malmö och Lund.

Stefana Hoti (MP) yrkar avslag på Tobias Peterssons (V) tilläggsyrkanden.

Ordföranden konstaterar att det finns tre förslag till beslut, ställer dessa mot varandra, och finner att kommunstyrelsen bifaller kommunstyrelsens arbetsutskotts förslag till beslut.

#### **Reservationer och särskilda yttranden**

Magnus Olsson (SD) och Anders Olin (SD) reserverar sig mot beslutet och avser lämna in en skriftlig reservation, bilaga 1.

Tobias Petersson (V) och Anders Skans (V) reserverar sig mot beslutet och avser lämna in

### **Beslutet skickas till**

Region Skåne

Miljönämnden

Stadsbyggnadsnämnden

Tekniska nämnden

Stadskontoret, omvärld- och näringslivsavdelningen

Stadskontorets handläggare

### **Beslutsunderlag**

- Förslag till beslut KSAU 251103 §506 Remiss Region Skåne - Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2026-2037
- G-Tjänsteskrivelse KSAU 251103 Remiss Region Skåne - Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2026-2037
- Kommunledningens förslag till yttrande KSAU 251103 Remiss Region Skåne - Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2026-2037
- Förslag till yttrande KSAU 251103 Remiss Region Skåne - Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2026-2037
- Tekniska nämnden beslut 250929 § 205 Särskilt yttrande (SD) reservation (V)
- Remissvar tekniska nämnden
- Miljönämndens beslut 250925 § 165 Reservation (M), (SD) och särskilt yttrande (V)
- Remissvar miljönämnden
- Yttrande MalmöLundregionen
- Stadsbyggnadsnämnden beslut 250925 § 283 Särskilt yttrande (V)
- Remissvar stadsbyggnadsnämnden
- Remiss Region Skåne - Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2026-2037
- Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2026-2037

**Bilaga 1****Reservation****STK-2025-1012 Remiss Region Skåne - Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2026–2037**

Den regionala transportinfrastrukturplanen för Skåne behandlar flertalet olika delar. Vi Sverigedemokrater har svårt att se att den ”gröna omställningen” och åtgärderna för att uppnå detta, till exempel genom mer gods på järnvägen är realistiskt. Det är fördyrande åtgärder som dessutom kommer leda till förseningar och trängsel på näten. Det finns även utmaningar i att verka för en klimatneutral fordonsflotta. I planen återfinns även medel till Storstadspaketet, som vi konsekvent har varit emot.

Vi Sverigedemokrater yrkade att kommunstyrelsen skulle avstyrka planen. Då vårt yrkande inte vann gehör reserverar vi oss mot beslutet.

**Kommunstyrelsen 2025-11-12**

Magnus Olsson

Anders Olin

Med instämmande av

Rickard Åhman Persson

Anders Pripp

## Bilaga 2



Vänsterpartiet

## Reservation

#### 4. Remiss Region Skåne – Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2026-2037

Vänsterpartiet vill här förtydliga att vi anser att den övergripande satsningen på vägobjekt framför kollektivtrafik och andra hållbara transportmedel är felriktad. Även om privatbilism till viss del kommer att behövas i framtiden så har Skåne genom de unika geografiska förutsättningarna med hög befolkningstäthet, korta avstånd och en rund region alla möjligheter för att satsa på hållbara transportmedel. Vi hade därför velat se ett helt annat fokus på kollektiva, miljömässiga och yteffektiva transporter, speciellt i och kring våra större städer; vi kommer aldrig kunna bygga bort bilismens trängsel med mer bilväg. Givetvis behövs satsningar på säkra och fungerande vägar, men kapacitetsökningar bör i första hand främja utbud av hållbara transportslag, som också måste tillgängliggöras till fler människor för att minska geografiska och sociala orättvisor i takt med att samhället ställer om. Att som planen föreslår bygga bort bilismens trängsel med mer bilväg är helt fel väg att gå, bilismen måste minska och framtidens transporter måste utgöras av en ökande andel kollektiv, gång- och cykeltransporter. Vi vill även understryka elektrifieringen av personbilsflottan inte löser problemet med effektivitet eller partiklar.

Vi finner även att det saknas skrivningar om Fehmarn bält-förbindelsen, som öppnar inom kort, detta måste tas i mycket större beaktande. Vi i Vänsterpartiet ser också stora brister i den skånska cykelinfrastrukturen, vi hade velat se helt annat agerande gällande detta. Specifikt viktigt är att det utvecklas säkra, snabba och effektiva cykelsträckor mellan kommunerna så att cykelpendlingen kan bli norm. De ökade godstransporterna kräver ett nytt yttre godsspår förbi Malmö och Lund.

Vi yrkade på följande tillägg:

- Den övergripande satsningen på vägobjekt framför kollektivtrafik och andra hållbara transportmedel är felriktad. Vi hade därför velat se ett helt annat fokus på kollektiva, miljömässiga och yteffektiva transporter, speciellt i och kring våra större städer; vi kommer aldrig kunna bygga bort bilismens trängsel med mer bilväg.
- Utred och beakta den kommande Fehmarn bält-förbindelsens påverkan på såväl den regionala som den lokala transportinfrastrukturen
- Att det utvecklas säkra, snabba och effektiva cykelsträckor mellan kommunerna så att cykelpendlingen kan bli norm.
- Vi behöver ett yttre godsspår förbi Malmö och Lund.

Då våra tillägg avslogs reserverar vi oss till förmån för dessa.

Kommunstyrelsen 2025-11-12

Anders Skans

Tobias Petersson



## Tjänsteskrivelse

**Datum**

2025-10-28

**Vår referens**

Johanna Kaaman  
Utvecklingssamordnare  
johanna.kaaman@malmo.se

### **Remiss Region Skåne - Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2026-2037 STK-2025-1012**

#### **Sammanfattning**

Region Skåne har gett Malmö stad möjlighet att lämna synpunkter på förslag till regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2026-2037. Inom Malmö stad har ärendet remitterats till tekniska nämnden, stadsbyggnadsnämnden och miljönämnden. Stadskontoret har tagit fram förslag till yttrande baserat på inkomna synpunkter från nämnderna samt yttrandet från MalmöLundregionen.

#### **Förslag till beslut**

Kommunstyrelsens arbetsutskott föreslår kommunstyrelsen besluta

1. Kommunstyrelsen godkänner förslag till yttrande och skickar yttrandet till Region Skåne.

#### **Beslutsunderlag**

- Remiss Region Skåne - Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2026-2037
- Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2026-2037
- G-Tjänsteskrivelse KSAU 251103 Remiss Region Skåne - Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2026-2037
- Remissvar stadsbyggnadsnämnden
- Stadsbyggnadsnämnden beslut 250925 § 283 Särskilt yttrande (V)
- Remissvar tekniska nämnden
- Yttrande MalmöLundregionen
- Miljönämndens beslut 250925 § 165 Reservation (M), (SD) och särskilt yttrande (V)





- Remissvar miljönämnden
- Tekniska nämnden beslut 250929 § 205 Särskilt yttrande SD) reservation (V)

## Beslutsplanering

Kommunstyrelsens arbetsutskott 2025-11-03

Kommunstyrelsen 2025-11-12

## Beslutet skickas till

Region Skåne

Miljönämnden

Stadsbyggnadsnämnden

Tekniska nämnden

Stadskontoret, omvärld- och näringslivsavdelningen

Stadskontorets handläggare

## Ärendet

Region Skåne har gett Malmö stad möjlighet att lämna synpunkter på förslag till regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2026-2037.

## Regional transportinfrastrukturplan

Region Skåne har fått i uppdrag av regeringen att upprätta en ny regional transportinfrastrukturplan för åren 2026–2037. Den regionala transportinfrastrukturplanen ska visa Skånes samlade infrastrukturåtgärder under planperioden 2026–2037 samt hur dessa bidrar till att nå de transportpolitiska målen. Den preliminära ekonomiska ramen för regional transportinfrastrukturplan för Skåne är 7 382 miljoner kronor. Remissperioden för den regionala transportinfrastrukturplanen pågår 10 juni-31 oktober 2025. Malmö stad har beviljats anstånd att svara till den 5 november 2025. Trafikverket upprättar samtidigt en nationell transportplan för investeringar i järnvägsnätet och det nationella stamvägnätet. Trafikverkets förslag till nationell plan för transportinfrastruktur skickas på remiss 30 september-30 december 2025.

## Innehåll i planförslaget

Region Skånes utgångspunkt för planförslaget är att namngivna objekt i regional transportinfrastrukturplan 2022–2033 ska genomföras samt fortsatta satsningar på kollektivtrafik och cykel. Planförslaget innehåller också ett ökad fokus på säker framkomlighet. Den preliminära ramen för regional transportinfrastrukturplan i Skåne är 7 382 miljoner kronor. Den föreslagna fördelningen innebär att 3 325 miljoner kronor avsätts till namngivna regionala vägobjekt (de som är kostnadsberäknade till över 75 miljoner kronor). Här prioriteras det regionalt viktiga vägnätet som stödjer det flerkärniga Skåne. Under planperioden prioriteras att färdigställa stråk, genomförande av prioriterade objekt från föregående plan, paketering av tidigare åtgärder inom potter



och nya satsningar som skapar ökad säker framkomlighet. Då objekten generellt har ökat i kostnader blir utrymmet för nya objekt minskat. Region Skåne bedömer att samfinansiering av den nationella planen ökar möjligheten för Trafikverket att prioritera viktiga satsningar i Skåne och föreslår därför att 1 020 miljoner kronor avsätts för detta.

För kollektivtrafikåtgärder avsätts 1 370 miljoner kronor som fördelas mellan statliga vägar, statligt bidrag till kommunala vägar och storstadsavtal Malmö. Åtgärderna ska bidra till att uppfylla målen i Region Skånes trafiksörjningsprogram med ökad andel resor i Skåne som görs med kollektivtrafik och främja ett hållbart transportsystem. Satsningarna sker enbart på vägnätet för bussar – åtgärder på järnväg finansieras inom Nationell plan och delvis genom samfinansiering i denna plan.

För finansiering av cykelvägar och uppgradering av befintlig cykelinfrastruktur föreslås avsättas 1 000 miljoner och för åtgärder som bidrar till ökad framkomlighet och trafiksäkerhet föreslås avsättas 585 miljoner kronor. Utöver detta återstår 82 miljoner kronor som i remissversionen lämnas oin-tecknade. Om kostnaderna inte förändras kommer dessa medel att in-tecknas till fullo i den slutliga versionen.

### **Internremiss**

Inom Malmö stad har ärendet skickats på remiss till miljönämnden, stadsbyggnadsnämnden och tekniska nämnden som samtliga har lämnat yttranden. I miljönämnden har (V) lämnat särskilt yttrande och (M) och (SD) har reserverar sig mot beslutet. I stadsbyggnadsnämnden har (V) lämnat särskilt yttrande. I tekniska nämnden har (SD) anmält särskilt yttrande och (V) anmält reservation. Nedan sammanfattas inkomna synpunkter.

Tekniska nämnden och stadsbyggnadsnämnden menar att dessa brister och åtgärder är viktiga för Malmö och behöver hanteras under planperioden:

- Utveckla anslutningarna till Norra Hamnen i Malmö, inklusive ny väg- och järnvägsbro mellan Mellersta och Norra Hamnen, för att stärka kapacitet och redundans för näringslivets transporter.
- Stärk kollektivtrafikstråken till och från Malmö genom kapacitetsförstärkningar över Öresund. Öresundsmetron är här en central satsning.
- Genomför förberedelser för ett nytt kapacitetsstarkt kollektivtrafiksystem i Malmö för att möta framtida resandebestånd.
- Bygg nya gång- och cykelförbindelser tvärs Malmö bangård för att förbättra kapaciteten och underlätta resenärslöden till, från och genom Malmö C samt förbinda Nyhamnsområdet med stadskärnan.



- Utveckla och färdigställ cykelstråken på relationerna Malmö-Lund, Malmö-Svedala, Malmö-Vellinge, Malmö-Bara och Malmö-Lomma.
- Öka kapaciteten på Trelleborgsbanan, utöver de järnvägsobjekt som Region Skåne redan föreslår för samfinansiering i nationell plan.
- Förstärk medfinansieringspotterna för åtgärder inom trafiksäkerhet, miljö, cykel och kollektivtrafik på det kommunala vägnätet.
- Avsätt tillräckliga medel för att utveckla kollektivtrafiknoder och knutpunkter i Malmö och regionen, inklusive pendlarparkeringar, buss- och cykelanslutningar samt infrastruktur för delningsfordon.

Stadsbyggnadsnämnden och tekniska nämnden vill även lyfta att Malmö stad gärna deltar i analyser och andra arbeten kring att avhjälpa de kapacitetsbrister som är konstaterade redan idag, inte minst i stadsbusstrafiken, och att en utveckling av intelligenta trafiksystem ska ses som en självklarhet i regionen för att maximera nyttan av befintlig infrastruktur.

Miljönämnden noterar att planen innehåller många föreslagna vägobjekt med fokus på biltrafikens framkomlighet. Miljönämnden anser att det är viktigt att åtgärderna utformas så att de också bidrar till bättre förutsättningar för gång, cykel och kollektivtrafik. Nämnden anser vidare att det behöver avsättas tillräckliga medel för att utveckla kollektivtrafiknoder och knutpunkter både i Malmö och i resten av regionen. Genom att stärka kopplingarna mellan olika färd sätt kan dessa noder skapa ett sammanhängande mobilitetssystem som ger fler möjlighet att resa hållbart i hela Skåne

### **Yttrande från MalmöLundregionen (MLR)**

De tolv kommunerna i MalmöLundregionen har beslutat om ett gemensamt yttrande över remissen. Beslutet togs av MLRs styrelse den 29 augusti 2025. Yttrandet bygger på frågor som är av gemensamt intresse för MalmöLundregionens kommuner. Samtliga tolv kommuner i MalmöLundregionen har ställt sig bakom synpunkterna i yttrandet. Yttrandet bifogas i ärendet.

Några av punkterna som lyfts:

- Remissförslaget till Region Skånes transportstrategi har som mål att skapa ett inkluderande, robust och klimatneutralt transportsystem som skapar utveckling och hållbar tillgänglighet i hela Skåne. Förslaget till regional infrastrukturplan innebär samtidigt stora investeringar i vägnätet för ökad trafiksäkerhet och framkomlighet. För att undvika ökad bilanvändning och dess negativa följder bör det tydligt framgå hur satsningarna främjar klimatneutralitet samt stärker



kollektivtrafik, cykling och delad mobilitet i enlighet med transportstrategins mål.

- 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.
- MLR ser ett stort behov av ökade satsningar på kollektivtrafik och cykelinfrastruktur för att minska trängsel, klimatpåverkan och förbättra den lokala miljön.
- Flera noder och stationer i regionen börjar bli överbelastade. Här krävs förstärkningar, särskilt av kommunal infrastruktur kring tågstationer för att stärka hela resan-perspektivet.
- Cykelpendlingen har stor potential men hämmas av bristande infrastruktur och utbyggnaden av cykelinfrastruktur behöver forceras. Utökade satsningar på ett sammanhållet cykelvägnät kan också främja närturism och rekreation. MLR menar därför 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.

### **Stadskontorets bedömning**

Stadskontoret instämmer i huvudsak med nämndernas yttranden och har tagit fram ett yttrande utifrån dessa. Stadskontoret instämmer i stadsbyggnadsnämndens och tekniska nämndens yttranden om hamnens vikt för näringslivet och behovet av hållbara godstransporter. Stadskontoret framför att näringslivet även är beroende av fungerande arbetspendling. Förstärkningen av bangårdsfunktionerna behöver därför ske, samtidigt som persontrafiken säkerställs och ges möjlighet att utvecklas. Stadskontoret framför att infrastrukturen behöver förberedas för effekterna av den kommande Fehmarn-Bält-förbindelsen. Stadskontoret understryker att klimatutsläppen behöver minska.

Stadskontoret föreslår kommunstyrelsens arbetsutskott att föreslå kommunstyrelsen att godkänna yttrandet.

### **Ansvariga**

Micael Nord Näringslivsdirektör

Andreas Norbrant Stadsdirektör

Agnes Wemme Nämndsekreterare



**Datum**

2025-11-12

**Adress**

August Palms Plats 1

**Diarienummer**

STK-2025-1012

**Yttrande**

**Till**

Region Skåne

**Remiss Region Skåne - Regional  
transportinfrastrukturplan för Skåne 2026-2037  
2025-POL000150**

Malmö stad menar att Regional transportinfrastrukturplan 2026–2037 tydligare bör prioritera hållbara färd sätt. För att möta växande resandebehov krävs satsningar på kollektivtrafiknoder, supercykelstråk, spårbunden trafik och förberedelser för mer kapacitetsburen kollektivtrafik i Malmö samt kapacitetsförstärkningar över Öresund. Malmö stad menar att utvecklade anslutningar till Malmö hamn och stärkt järnvägskapacitet är avgörande för näringslivets transporter. Dessa åtgärder är nödvändiga för ett klimatsmart transportsystem och en hållbar tillväxt i hela regionen.

**Yttrande**

**Generella synpunkter**

Malmö stad ingår i MalmöLundregionen som tagit fram ett gemensamt yttrande över förslaget till Regional transportinfrastrukturplan 2026–2037. Malmö stad kompletterar yttrandet med nedanstående synpunkter.

Malmö är en nationell tillväxtmotor med betydelse för hela Skånes utveckling. Malmö är Sveriges yngsta, snabbast växande storstad och vartannat nytt arbetstillfälle i regionen skapas i Malmö. För att möta det växande behovet av personresor och transporter men samtidigt minska klimatutsläppen anser Malmö stad att den regionala transportinfrastrukturplanen i högre grad bör prioritera hållbara färd sätt. Malmö stad menar att den spårbundna trafiken fortsatt behöver utvecklas för att underlätta pendling, främja ett långsiktigt hållbart resande och möjliggöra överföring av gods från väg till järnväg. Infrastrukturen behöver vara förberedd för att kunna utnyttja potentialen när Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar. En väl fungerande kollektivtrafik i hela Öresundsregionen, med tillräcklig tillgänglighet och kapacitet över nationsgränsen, är också en förutsättning för en fungerande arbetsmarknad och en hållbar tillväxt i hela regionen.

Malmö stad ser positivt på inriktningen att gällande plan ska genomföras, för att bibehålla en god investeringstakt. Merparten av de aktuella objekten är att anse som



viktiga för samhällsutvecklingen samt att objekten i flera fall har kopplingar till Skånes kommuners planering.

### **Brister och åtgärder som behöver hanteras under planperioden**

Malmö stad menar att följande brister och åtgärder behöver hanteras under planperioden:

- Stärk kollektivtrafikstråken till och från Malmö. På sikt krävs kapacitetsförstärkningar över Öresund där Öresundsmetron är en central satsning.
- Avsätt medel för att utveckla kollektivtrafiknoder och knutpunkter i Malmö och regionen.
- Genomför förberedelser för ett nytt kapacitetsstarkt kollektivtrafiksystem i Malmö för att möta framtida resandebehov.
- Bygg nya gång- och cykelförbindelser tvärs Malmö bangård för att förbättra kapaciteten och underlätta resenärslöden till, från och genom Malmö C samt förbinda Nyhamnsområdet med stadskärnan.
- Utveckla anslutningarna till Norra Hamnen i Malmö, inklusive ny väg- och järnvägsbro mellan Mellersta och Norra Hamnen, för att stärka kapacitet och redundans för näringslivets transporter.
- Utveckla och färdigställ cykelstråken i relationerna Malmö-Lund, Malmö-Svedala, Malmö-Vellinge, Malmö-Bara och Malmö-Lomma.
- Förstärk medfinansieringspottarna för åtgärder inom trafiksäkerhet, miljö, cykel och kollektivtrafik på det kommunala vägnätet.

### **Kollektivtrafik och cykelinfrastruktur**

Malmö stad anser att kollektivtrafik och cykelinfrastruktur i de tunga stråken till, från och inom Malmö måste stärkas. Det är särskilt viktigt att utveckla supercykelstråken i de stora pendlingsrelationerna. Malmö stad menar att medel behöver avsättas för utveckling av kollektivtrafiknoder i Malmö och regionen, inklusive pendlarparkeringar, buss- järnvägs- och cykelanslutningar, stationer samt infrastruktur för delningsfordon. Kollektivtrafiknoderna behöver utformas utifrån ett hela resan-perspektiv, där resenären enkelt kan kombinera olika trafikslag och genomföra smidiga byten. Genom att stärka kopplingarna mellan olika färdssätt kan dessa noder skapa ett sammanhängande mobilitetssystem som ger fler möjlighet att resa hållbart i hela Skåne. Malmö stad menar även att planen behöver uppmärksamma framtida kapacitetsutmaningar. Redan idag finns tecken på att delar av Malmös stadsbussnät är nära kapacitetstaket. Tätare trafik med Malmöpendeln på Kontinentalbanan, som kan bli möjlig när mellanplattform på Östervärn och dubbelspår mellan Östervärn och Malmö C byggts i mitten av 2030-talet, ger en viss men inte tillräcklig avlastning av stadsbussnätet. Malmö stad menar att utredningar och förberedelser för mer kapacitetsstarka kollektivtrafiklösningar bör genomföras under kommande planperiod. Den regionala transportinfrastrukturplaneringen behöver ta höjd för planering och byggnation av en framtida metroförbindelse mellan Malmö och Köpenhamn. Malmö stad anser att Öresundsmetron bör förtydligas i den regionala planeringen utifrån de ställningstaganden som finns i Skånebild, Greater Copenhagens trafikcharter och inom STRING Megaregion.

Malmö stad deltar gärna i analyser och andra arbeten kring att avhjälpa de kapacitetsbrister som är konstaterade redan idag, inte minst i stadsbusstrafiken. Malmö



stad menar att en utveckling av intelligenta trafiksystem ska ses som en självklarhet i regionen för att maximera nyttan av befintlig infrastruktur.

Malmö stad noterar att den föreslagna planen innehåller många vägojekt med fokus på trafiksäkerhet och framkomlighet för biltrafik. För att minska risken att utbyggnaderna leder till en ökad bilanvändning med risk för trängsel-, miljö- och trafiksäkerhetsproblem anser Malmö stad att de föreslagna vägojekten bör utformas så att de också bidrar till bättre förutsättningar för gång, cykel och kollektivtrafik. Detta gäller särskilt för vägojekt i anslutning till Malmö, där risken är stor för att biltrafiken till och från staden ökar.

Eftersom möjligheten att söka stadsmiljöavtal tagits bort, och behoven av kommunal infrastruktur fortsatt är stora, ser Malmö stad det som nödvändigt att medfinansieringspotterna förstärks för åtgärder inom trafiksäkerhet, miljö, cykel och kollektivtrafik på det kommunala vägnätet.

### **Samfinansiering av nationell plan**

För Malmös roll som hållbar tillväxtmotor för hela Skåne är det viktigt med fortsatt fokus på att utveckla spårbunden trafik som underlättar arbets- och studiependling, skapar förutsättningar för ett hållbart resande samt möjliggör överföring av godstransporter från väg till järnväg. Samfinansiering till nationell plan är därför i många fall nödvändig men kan principiellt ifrågasättas då nationell plan egentligen även bör prioritera järnvägsåtgärder som främjar arbetspendling och godstrafik på regional nivå. Malmö stad instämmer i att den föreslagna utvecklingen av Ystadbanan är av vikt, men vill även lyfta att andra projekt är betydelsefulla för regionala och internationella transporter, till exempel Trelleborgsbanan.

### **Näringslivets transporter och Malmö hamn**

Malmö stad anser att näringslivets transporter och hamnarnas utveckling måste säkerställas i hela regionen. Malmö hamn har en geografisk nyckelposition med sin direkta närhet till Malmö bangård och dess kopplingar till stambanorna, Öresundsbron och övriga nationella stråk. Hamnen är dessutom en central nod i TEN-T-nätet. Den regionala transportinfrastrukturplanen bör därför tydligare prioritera åtgärder som stärker Malmös och Skånes roll som hållbar logistisk nod i såväl nationella som internationella transportsystem.

Malmö stad menar att för att möta växande godsvolymer och skapa redundans i transportsystemet behöver både spår- och väganslutningarna till Malmö hamn utvecklas. Likaså krävs förstärkningar av godsbangårdsfunktionerna i Skåne samt ökad kapacitet på kombiterminaler och bangårdar i de stora RoRo-hamnarna för att möjliggöra en överflyttning av gods från väg till järnväg och för att stärka intermodala transporter. Malmö stads näringsliv och näringslivet i regionen är starkt beroende av effektiv godstrafik men även av in- och utpendling i Malmö, för god kompetensförsörjning och en fungerande arbetsmarknad. Förstärkningen av bangårdsfunktionerna behöver därför ske, samtidigt som persontrafiken säkerställs och ges möjlighet att utvecklas.



Ordförande

Stefana Hoti

Sekreterare

Agnes Wemme

Magnus Olsson (SD) och Anders Olin (SD) reserverar sig mot beslutet och avser lämna in en skriftlig reservation.

Anders Skans (V) och Tobias Petersson (V) reserverar sig mot beslutet och avser lämna in en skriftlig reservation.