



Datum

Yttrande

Adress

August Palms Plats 1

Diarienummer

STK-2025-1012

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 byggs 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. ~~Det kan handla om spårtrafik över och/eller under mark som kan kopplas till den framtida Öresundsmetron.~~ 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 Copenhagen 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 vägobjekt 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 vägobjekten bör utformas så att de också bidrar till bättre förutsättningar för gång, cykel och kollektivtrafik. Detta gäller särskilt för vägobjekt 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

[Förnamn Efternamn]

[Fyll i titel]

[Förnamn Efternamn]

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