



Datum

2025-10-02

Adress

Diarienummer

SBN-2025-576

Yttrande

Till

Kommunstyrelsen

Yttrande över Remiss Region Skåne - Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2026-2037 STK-2025-1012

Stadsbyggnadsnämnden har beslutat att lämna följande yttrande:

Sammanfattning

Stadsbyggnadsnämnden ställer sig bakom MalmöLundregionens gemensamma yttrande över Regional transportinfrastrukturplan 2026–2037 (godkänd i MalmöLundregionens styrelse 2025-08-29). Stadsbyggnadsnämnden välkomnar inriktningen i Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2026–2037 men betonar behovet av starkare prioritering av hållbara färdssätt. För att möta växande resandebehov krävs satsningar på kollektivtrafiknoder, supercykelstråk, spårbunden trafik och förberedelser för mer kapacitetsburen kollektivtrafik i Malmö samt kapacitetsförstärkningar över Öresund. Likaså är utvecklade anslutningar till Malmö hamn och stärkt järnvägskapacitet avgörande för näringslivets transporter. Dessa åtgärder är nödvändiga för ett klimatsmart transportsystem och en hållbar tillväxt i hela regionen.

Yttrande

Den regionala transportinfrastrukturplanen för Skåne 2026–2037 pekar ut riktningen och satsningarna som ska bidra till ett sammanbundet Skåne och skapa förutsättningar för mobilitet och tillgänglighet i hela regionen. Den regionala transportinfrastrukturplanen för Skåne 2026–2037 har tagits fram av Region Skåne i nära dialog med Skånes kommuner, Trafikverket och andra berörda aktörer.

Stadsbyggnadsnämnden ställer sig bakom MalmöLundregionens gemensamma yttrande över Regional transportinfrastrukturplan 2026–2037 (godkänd i MalmöLundregionens styrelse 2025-08-29). Utöver de synpunkter som framförts av och som är av gemensamt intresse för MalmöLundregionen vill stadsbyggnadsnämnden fördjupa och komplettera med nedanstående synpunkter.

Synpunkter på förslaget 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



Inriktningen att gällande plan ska genomföras är bra 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.

Malmö är en nationell tillväxtmotor med betydelse för hela Skånes utveckling, vartannat nytt arbetstillfälle i regionen skapas i Malmö. För att möta denna utveckling behöver den regionala transportinfrastrukturplanen i högre grad prioritera hållbara färdssätt. Kollektivtrafik och cykelinfrastruktur i de tunga stråken till, från och inom Malmö måste stärkas. Det innebär bland annat utveckling av kollektivtrafiknoder och knutpunkter i Malmö och regionen, inklusive pendlarparkeringar, buss- och cykelanslutningar samt infrastruktur för delningsfordon. Dessa 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.

För cykeltrafiken är det särskilt angeläget att utveckla supercykelstråken i de stora pendlingsrelationerna. Likaså behöver den spårbundna trafiken fortsatt utvecklas för att underlätta pendling, främja ett långsiktigt hållbart resande och möjliggöra överföring av gods från väg till järnväg. En väl fungerande pendling med hållbara färdssätt i hela Öresundsregionen, med tillräcklig tillgänglighet och kapacitet över nationsgränsen, är en förutsättning för ett klimatsmart transportsystem, en fungerande arbetsmarknad och en hållbar tillväxt i hela regionen.

Planen innehåller många vägobjekt med fokus på trafiksäkerhet och framkomlighet för biltrafik. Här är det viktigt att åtgärderna utformas så att de också bidrar till bättre förutsättningar för gång, cykel och kollektivtrafik. Detta gäller särskilt de vägobjekt som ligger i anslutning till Malmö och där risken för att biltrafiken till och från staden ökar är stor.

Eftersom möjligheten att söka stadsmiljöavtal har försvunnit, och behoven av kommunal infrastruktur är fortsatt stora, ser stadsbyggnadsnämnden det som nödvändigt att förstärka medfinansieringspotterna för åtgärder inom trafiksäkerhet, miljö, cykel och kollektivtrafik på det kommunala vägnätet.

För Malmö är det också centralt att planen uppmärksammar 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. Därför bör utredningar och förberedelser för mer kapacitetsstarka kollektivtrafiklösningar genomföras under kommande planperiod. Det kan handla om spårtrafik över och/eller under mark som kan kopplas till den framtida Öresundsmetron.



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 nödvändiga men kan principiellt ifrågasättas då nationell plan egentligen även bör prioritera järnvägsåtgärder som främjar arbetspendling och godstrafik på regional nivå. Då samfinansiering till nationell plan föreslås i den regionala infrastrukturplanen vill stadsbyggnadsnämnden instämma i att den föreslagna utvecklingen av Ystadbanan är av stor vikt. Utöver de åtgärder som föreslås för samfinansiering vill stadsbyggnadsnämnden även framhålla att ökad kapacitet på Trelleborgsbanan är viktig för tågtrafiken, både regionalt och internationellt.

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. 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. Den regionala transportinfrastrukturplanen bör därför tydligare prioritera åtgärder som stärker Malmös och Skånes roll som hållbar logistisk nod i såväl nationella som internationella transportsystem.

Följande listas brister och åtgärder som är viktiga för Malmö och som 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 resandebehov.
- **Bygg nya gång- och cykelförbindelser tvärs Malmö bangård** för att förbättra kapaciteten och underlätta resenärsflöden 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 pendlerparkeringar, buss-järnvägs- och cykelanslutningar, stationer samt infrastruktur för delningsfordon.

Stadsbyggnadsnämnden 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.

ordförande

Stefana Hoti (MP)

sekreterare

Kristina Andersson

Särskilt yttrande

Jens Portinson Hylander (V) och Anton Wendt (V) med instämmande av Maria Öhrn (V) lämnar in ett särskilt yttrande, bilaga § 283a.