



Protokollsutdrag

Sammanträdestid	2022-02-28 kl 15:00-15:25
Plats	Distans via Teams
Utses att justera	Helena Nanne Roko Kursar §97
Justeringen	2022-03-15
Protokollet omfattar	§105

Underskrifter	Sekreterare Pernilla Mesch	
	Ordförande Katrin Stjernfeldt Jammeh
	Justerande Helena Nanne Roko Kursar §97

Beslutande ledamöter

Katrin Stjernfeldt Jammeh (S) (Ordförande)

Roko Kursar (L) (1:e vice ordförande)

Helena Nanne (M)

Ej tjänstgörande ersättare**Övriga närvarande**

Andreas Norbrant (Stadsdirektör)

Tomas Barring (Stadsjurist)

Pernilla Mesch (Sekreterare)

Belma Rosary (Sekreterare)

**§ 105 Remiss från Infrastrukturdepartementet - Trafikverkets
rapport Förslag till nationell plan för
STK-2021- transportinfrastrukturen 2022-2033.
1607**

Sammanfattning

Malmö stad har beretts möjlighet att lämna synpunkter på Trafikverkets remiss - Förslag till nationell plan för transportsystemet 2022–2033. Den nationella planen för transportsystemet visar vilka investeringar som ska göras i Sverige under kommande tolvårsperiod och hur dessa ska prioriteras. Stadskontoret har tagit fram förslag till yttrande baserat på samverkan inom ramen för MalmöLundregionen och synpunkter från tekniska nämnden, stadsbyggnadsnämnden och miljönämnden.

Beslut

Kommunstyrelsen arbetsutskott beslutar

Kommunstyrelsens arbetsutskott godkänner förslag till yttrande och skickar yttrandet till Infrastrukturdepartementet.

Beslutsgång

Helena Nanne (M) yrkar att följande stycket på sidan 6 i yttrandet stryks;

"Prioritera kollektivtrafiken vid kapacitetsutbyggnad av E6 mellan Trafikplatserna Alnarps och Lomma. I föreliggande plan framgår att vid en utökning av ramen med 10% sker utbyggnad av additionskörväg på E6:an mellan Trafikplats Alnarps och Trafikplats Lomma. En kapacitetsutbyggnad av E6 behöver tydligt främja kollektivtrafikens framkomlighet, till exempel genom att dedicera det extra körväg till kollektivtrafiken."

Katrin Stjernfeldt Jammeh (S) yrkar bifall till stadskontorets förslag till yttrande.

Ordförande ställer förslagen mot varandra och finner att arbetsutskottet bifaller stadskontorets förslag till yttrande.

Reservationer och särskilda yttranden

Helena Nanne (M) reserverar sig mot beslutet och avser inkomma med en skriftlig reservation, bilaga 1.

Beslutet skickas till

Infrastrukturdepartementet
Miljönämnden
Stadsbyggnadsnämnden
Tekniska nämnden

Beslutsunderlag

- G-Tjänsteskrivelse KSAU 220228 Remiss från Infrastrukturdepartementet - Trafikverkets rapport Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033
- Förslag till yttrande

- Remiss från Trafikverket - Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033
- Rapport- Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022 – 2033
- Miljönämnden beslut 220217 § 37 med Reservation (M) och (SD) och Särskilt yttrande (V)
- Remissvar från miljönämnden
- Tekniska nämnden beslut 220217 § 37
- Remissvar från tekniska nämnden
- Stadsbyggnadsnämnden beslut 220127 § 12 med Reservation (M), (SD) och (MP) och muntlig Reservation (V)
- Remissvar från stadsbyggnadsnämnden
- Yttrande Nationell Transportinfrastrukturplan 2022-2033 MalmöLundregionen



Reservation

Kommunstyrelsens arbetsutskott 2022-02-28

Ärende 10. Remiss till infrastrukturdepartementet – Trafikverkets rapport Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022–2033

Moderaterna yrkade att på sidan 6 i yttrandet stryka följande stycke:

”Prioritera kollektivtrafiken vid kapacitetsutbyggnad av E6 mellan trafikplatserna Alnarp och Lomma.

I Föreliggande plan framgår att vid en utökning av ramen med 10% sker utbyggnad av additionskörfält på E6:an mellan trafikplats Alnarp och trafikplats Lomma. En kapacitetsutbyggnad av E6 behöver tydligt främja kollektivtrafikens framkomlighet, till exempel genom att dedicera det extra körfältet till kollektivtrafiken.”

Den aktuella sträckan trafikeras av ett fåtal regionbusslinjer, vilket skulle innebära att ett kollektivtrafiksdedicerat additionskörfält till största del skulle stå outnyttjat, utan att på något sätt bidra till kapacitetsökning för övriga trafikslag.

Då vårt förslag ej vann gehör reserverar vi oss till förmån för eget förslag.

Helena Nanne (M)



Datum

2022-02-21

Vår referens

Magnus Persson

Planeringssekreterare

Magnus.Persson@malmö.se

Tjänsteskrivelse

Remiss från Infrastrukturdepartementet - Trafikverkets rapport Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033. STK-2021-1607

Sammanfattning

Malmö stad har beretts möjlighet att lämna synpunkter på *Trafikverkets remiss - Förslag till nationell plan för transportsystemet 2022–2033*. Den nationella planen för transportsystemet visar vilka investeringar som ska göras i Sverige under kommande tolvårsperiod och hur dessa ska prioriteras. Stadskontoret har tagit fram förslag till yttrande baserat på samverkan inom ramen för MalmöLundregionen och synpunkter från tekniska nämnden, stadsbyggnadsnämnden och miljönämnden.

Förslag till beslut

Kommunstyrelsen arbetsutskott föreslås besluta

1. Kommunstyrelsens arbetsutskott godkänner förslag till yttrande och skickar yttrandet till Infrastrukturdepartementet.

Beslutsunderlag

- Rapport- Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022 – 2033
- Remiss från Trafikverket - Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033
- Remissvar från stadsbyggnadsnämnden
- Stadsbyggnadsnämnden beslut 220127 § 12 med Reservation (M), (SD) och (MP) och muntlig Reservation (V)
- Remissvar från tekniska nämnden
- Tekniska nämnden beslut 220217 § 37
- Remissvar från miljönämnden
- Yttrande Nationell Transportinfrastrukturplan 2022-2033 MalmöLundregionen
- G-Tjänsteskrivelse KSAU 220228 Remiss från Infrastrukturdepartementet - Trafikverkets rapport Förslag till nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033
- Förslag till yttrande - Nationell plan för transportinfrastrukturen 2022-2033

Beslutsplanering

Kommunstyrelsens arbetsutskott 2022-02-28

Beslutet skickas till

Infrastrukturdepartementet
Miljönämnden
Stadsbyggnadsnämnden
Tekniska nämnden

Ärendet

Trafikverket har sänt förslag till nationell plan för transportsystemet för perioden 2022–2033 på remiss. Planförslaget har tagits fram i enlighet med regeringens direktiv till Trafikverket den 23 juni 2021. Planförslaget, liksom olika fördjupningar i form av underlagsrapporter och promemorior publiceras på [Nationell plan 2022–2033 - Trafikverket](#). Remissynpunkter lämnas till regeringen senast den 28 februari 2022, som förväntas fastställa planen under våren/sommaren 2022.

Inom Malmö stad har ärendet remitterats till tekniska nämnden, stadsbyggnadsnämnden och miljönämnden som inkommit med gemensamma yttranden. I stadsbyggnadsnämnden har (M), (SD), (MP) och (V) lämnat reservationer. I miljönämnden har (M) och (SD) lämnat reservationer samt (V) lämnat ett särskilt yttrande.

Bakgrund

Malmö stad har beretts möjlighet att lämna synpunkter på Trafikverkets remiss - Förslag till nationell plan för transportsystemet 2022–2033. Den nationella planen för transportsystemet visar vilka investeringar som ska göras i Sverige under kommande tolvårsperiod och hur dessa ska prioriteras.

Trafikverket upprättar förslaget till nationell plan för transportinfrastruktur utifrån infrastrukturproposition och direktiv från regeringen. Samarbete sker med länsplaneupprättare och andra berörda aktörer. Planen kommer att ersätta nu gällande plan 2018–2029.

Den nationella planen omfattar i huvudsak den statliga infrastrukturen. Transportpolitiken i övrigt innehåller bland annat styrmedel liksom regler och skatter. Den statliga infrastrukturen samspelar med den regionala och kommunala infrastrukturen samt den privat ägda infrastrukturen. Ansvar för de regionala vägarnas utveckling har regionala planupprättare i länen och kommunerna ansvarar för den kommunala infrastrukturen.

Trafikverkets förslag till nationell plan

Planförslaget är trafikslagsövergripande och omfattar infrastrukturåtgärder i Sverige under kommande tolvårsperiod.

Syftet med planförslaget är att bidra till att de transportpolitiska målen nås. Regeringen har också angett att den avser att ta fram en plan som är en del i samhällsbygget, i vilken det tydligt pekas ut hur infrastrukturen ska bidra till tillgänglighet, klimatmålen, vidgade arbetsmarknadsregioner, regional utveckling, sammanhållningen i landet och Sveriges konkurrenskraft. Gällande plan ska fullföljas och specifika åtgärder har utvecklats och pekats ut som planförslaget bör omfatta, däribland etapper av nya stambanor för höghastighetståg.

Utgångspunkterna för Trafikverkets prioriteringar är de transportpolitiska målen, inklusive klimatmålen, och de etappmål som regeringen har beslutat om. Förslaget utgår även från riksdagens beslut om infrastrukturpropositionen *Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sve-*

rige och riksdagens beslut med anledning av propositionen (bet. 2020/21: TU16, rskr. 2020/21:409). Planen omfattar i huvudsak:

- Drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar.
- Investeringar i statliga vägar, järnvägar, farleder och slussar.
- Åtgärder för att minska infrastrukturens miljöpåverkan.
- Stöd till kommuner för att främja hållbara stadsmiljöer (stadsmiljöavtal).
- Medel till forskning och innovation.

Planförslaget har arbetats fram i flera steg och fyrstegsprincipen är vägledande i Trafikverkets arbete med syfte att säkerställa effektiva och hållbara lösningar.

Finansiella förutsättningar

Den statliga planeringsramen för åtgärder i transportinfrastrukturen uppgår till 799 miljarder kronor för perioden 2022–2033 och anges i 2021 års prisnivå. Medlen ska fördelas enligt följande:

- 165 miljarder kronor ska avsättas till vidmakthållande (drift, underhåll och reinvesteringar) av statliga järnvägar;
- 197 miljarder kronor ska avsättas till vidmakthållande av statliga vägar, inklusive bärighet och tjälsäkring samt statlig medfinansiering till enskilda vägar;
- 437 miljarder kronor ska användas till utveckling av transportsystemet. Av dessa anger regeringen i direktivet att 107 miljarder kronor bör avsättas till nyastambanor för höghastighetståg, och 42 miljarder kronor till länsplanerna.

Förslag till länsplaner tas fram av regionerna och lämnas in separat till regeringen.

Jämfört med den gällande planen för 2018–2029 innebär anslagen till vidmakthållande av vägar och järnvägar en ökning med 13 procent respektive 25 procent (uttryckt i fasta priser). Anslaget till utveckling av transportsystemet innebär en total ökning med 25 procent jämfört med den gällande planen.

I arbetet med att ta fram en ny nationell plan för åren 2022–2033 är central utgångspunkt att de investeringar som namnges i den nu gällande planen (alltså den för åren 2018–2029) ska prioriteras i den nya planen, om de fortfarande bedöms vara angelägna för transportsystemet. Det innebär att vissa medel redan är uppbundna enligt tidigare plan. Trafikverkets bedömning är att utrymmet för nya investeringsobjekt i planen är ytterst begränsat.

MalmöLundregionen

Utöver de synpunkter som framgår i föreliggande yttrande hänvisar Malmö stad till MalmöLundregionens gemensamma yttrande. MalmöLundregionen är ett strategiskt samarbete mellan kommunerna Malmö, Lund, Burlöv, Eslöv, Höör, Kävlinge, Lomma, Staffanstorp, Skurup, Svedala, Trelleborg och Vellinge. I *Strukturplan för MalmöLundregionen – gemensam målbild 2035* framgår de viktigaste infrastrukturinvesteringarna till 2035. MalmöLundregionen förordar följande infrastruktursatsningar i sitt gemensamma yttrande:

- Investera mera i Sveriges viktigaste transitregion.
- Bygg Höghastighetsjärnväg och utveckla Södra stambanan!
- Stärk styrningen mot ett långsiktigt hållbart transportsystem.

- Godstransporterna kräver en lösning.
- Prioritera framkomlighet på europavägarna.

Vid det politiska styrelsemötet den 14 februari 2022 beslutade styrelsen för MalmöLundregionen att anta förslaget till gemensamt yttrande över Trafikverkets förslag till nationell plan. Vid styrelsemötet meddelade emellertid Eslöv, Höör och Staffanstorps kommuner att de inte ställer sig bakom yttrandet. Därmed kommer det gemensamma yttrandet att skickas in med stöd från 9 av de 12 kommunerna i MalmöLundregionen. Yttrandet bifogas i ärendet.

Yttranden från stadsbyggnadsnämnden, tekniska nämnden och miljönämnden

Nämnderna har lämnat nästan helt samstämmiga synpunkter. Nämnderna ställer sig bakom det yttrande som arbetats fram gemensamt i MalmöLundregionen. Utöver det gemensamma yttrandet avger nämnderna synpunkter som förstärker och förtydligar ett Malmöperspektiv.

Synpunkterna berör att planen inte tar tillräcklig höjd för Fehmarn Bältförbindelsens kapacitetshöjning. Nämnderna lyfter också det ömsesidiga beroende mellan det internationella, nationella, regionala- och lokala transportinfrastruktursystem, samt specifika objekt och åtgärder för Malmö C bangård, Öresundsbanan, Kontinentalbanan, Trelleborgsbanan och Öresundsmetron.

Därtill kompletterar Stadsbyggnadsnämnden och Tekniska nämnden med objekt och åtgärder i syfte att stärka Malmö hamns funktion och det intermodala omlastningssystemet mellan sjöfart och järnväg. Här framhålls också vikten av att järnvägsinfrastrukturen österut till Trelleborg och Ystad förstärks utifrån rådande utveckling. Tekniska nämnden och Stadsbyggnadsnämnden lyfter också särskilt vikten av att Trafikverket beaktar en Yttre godsbanan för att frigöra kapacitet på kontinentalbanan och Malmö bangård. Därtill framhåller Miljönämnden att planens koppling till miljö kvalitetsmålen behöver förtydligas.

Stadskontorets synpunkter

Förslaget till gemensamt yttrande över förslaget till nationell plan för infrastruktursystemet är väl bearbetat och väl förankrat i MalmöLundregionen. Förslaget ligger i linje med MalmöLundregionen gemensamma yttrande över *Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2022–2033* samt tar utgångspunkt i MalmöLundregionens strukturplan.

Med utgångspunkt i nämndernas yttrande har stadskontoret utvecklat resonemanget angående nationella målsättningar och Malmös strategiska funktion för person- och godstrafiken i det regionala, nationella och europeiska transportsystemet. Det gemensamma yttrandet har tagits fram i dialog med remissinstansernas handläggare för ärendet.

Kommunstyrelsen föreslås besluta att avge yttrande till Infrastrukturdepartementet i enlighet med stadskontorets förslag.

Ansvariga

Micael Nord Näringslivsdirektör
Magdalena Bondeson Sektionschef
Andreas Norbrant Stadsdirektör

MalmöLundregionen – nationell tillväxtmotor i Skåne

MalmöLundregionen är ett strategiskt samarbete mellan kommunerna i sydvästra Skåne.

MalmöLundregionen är tillväxtmotorn i Skåne. MalmöLundregionen ligger mitt i Öresundsregionen som är Nordens största arbetsmarknadsregion med 26% av Danmark och Sveriges samlade BNP. I storstadsregionen är pendlingen omfattande och 700 000 invånare bor på en femtedel av Skånes yta.

MalmöLundregionen är den del av Skåne som växer snabbast och här byggs det flest nya bostäder. Vi är en viktig del av Öresundsregionen med 4,3 miljoner invånare – en av norra Europas största koncentrationer av arbetstillfällen. MalmöLundregionens strategiska läge gör att åtgärder i transportinfrastrukturen svarar mot både internationella, nationella, regionala och lokala behov.

Samtidigt som vår geografiska hemvist ger oss fördelar finns det utmaningar. Transittrafiken är omfattande och investeringar behövs för att styra trafiken till mer hållbara alternativ, samtidigt som framkomligheten stärks.

Satsningarna i föreslagen plan som helhet är varken tillräckliga för Skånes eller MalmöLundregionens behov, vilket i sin tur hämmar Sveriges utveckling sett till regionens läge som porten mot kontinenten. Investeringar i järnvägar är en nödvändighet för att stärka Sveriges och Skånes konkurrenskraft samtidigt som en långsiktigt hållbar utveckling värnas. MalmöLundregionen stödjer även att satsningar på Västkustbanan, Skånebanan och Ystadbanan tillförs planen i enlighet med Region Skånes strategiska inriktning.

Planens styrning mot en långsiktigt hållbar transportförsörjning är inte tillräcklig. Mer behöver göras om klimat- och miljömål ska vara realistiska. Nationell plan för transportinfrastruktur är ett kraftfullt redskap. Här omsätts Parisavtalet i verkligheten.

MalmöLundregionen förordar ökade satsningar i Skåne vilket redogörs för under följande rubriker:

- Investera mera i Sveriges viktigaste transitregion
- Bygg Höghastighetsjärnväg och utveckla Södra stambanan!
- Stärk styrningen mot ett långsiktigt hållbart transportsystem
- Godstransporterna kräver en lösning
- Prioritera framkomlighet på europavägarna

Investera mera i Sveriges viktigaste transitregion

Det behövs mer satsningar i Skåne. Transittrafiken i MalmöLundregionen är omfattande och ökar kraftigt via hamnar, väg och järnväg. Här behöver Öresundsförbindelser, åtkomst till hamnar, nationell och internationell flygplats samt nya smarta logistiklösningar som stärker transportsystemet som helhet tas med. För näringslivet är pålitliga, effektiva och hållbara transporter till dess viktigaste exportmarknader avgörande för konkurrenskraften. MalmöLundregionen stödjer därmed planens inriktning att Öresundsbrons landanslutningar på bägge sidor om sundet måste förstärkas och att dessa satsningar är avgörande för att fullt utnyttja Öresundsbrons kapacitet.

För en långsiktig transportutveckling och befolkningstillväxt i Öresundsregionen behöver de spårburna transporterna ges bättre förutsättningar. MalmöLundregionen delar inte Trafikverkets bedömning att nuvarande järnvägskapaciteten på Öresundsbron ska räcka till 2050. Då Fehmarn-Bält-förbindelsen öppnas kan hårda prioriteringar krävas både för gods- och persontrafik.

Väst kustbanan är en viktig förbindelse för både den regionala kollektivtrafiken i västra Skåne och för mer långväga resor mellan Öresundsregionen och Göteborg och vidare mot Norge. Region Skåne har i den regionala transportinfrastrukturplanen avsatt medel för samfinansiering av utbyggnad av dubbelspår på den sista återstående sträckan Maria-Helsingborg. Projektets tidsplan och finansiering bör därför inte förskjutas, utan genomföras enligt gällande nationell transportinfrastrukturplan.

Trafikverket, Infrastrukturdepartementet och andra berörda myndigheter behöver jobba aktivt för en tätare samverkan med sina danska kollegor. En dansk-svensk mellanstatlig utredning om Öresundsmetron mellan Malmö och Köpenhamn bör tillsättas snarast. Den nationella infrastrukturplaneringen måste ha ett gränsöverskridande perspektiv. Öresund som internationell passage behöver namnges som brist i planen.

Utöver behoven kring nya och utvecklade Öresundsförbindelser vill MalmöLundregionen påtala att ökade satsningar på hamnarna i Trelleborg och Malmö är nödvändiga för Sveriges viktigaste transitregion. För fortsatt god tillgänglighet måste utbyggnad av järnväg ske och åtgärder för optimering av motorvägarna genomföras.

Bygg Höghastighetsjärnväg och utveckla Södra stambanan!

MalmöLundregionen anser att om höghastighetsjärnvägen ska kunna uppnå sin fulla potential och samhällsnytta är det önskvärt att det byggs centrala stationslägen i Lund och Hässleholm, och att man så långt som möjligt utnyttjar befintliga transportkorridorer men att de ska ske med de tidigare uppsatta restidsmålen som utgångspunkt.

Det är även högst angeläget att projektets tidplan med byggstart 2027-2029 hålls fast. MalmöLundregionen anser även att de nya stambanorna ska finansieras separat och inte påverka övriga viktiga investeringar i Skåne.

Samtidigt behöver den frigjorda kapaciteten på Södra stambanan optimeras och fördelas. Här behöver både mer gods och persontrafik kunna rymmas. I sydvästra Skåne finns ett finmaskigt järnvägssystem som är en nyckel till hållbart resande i MalmöLundregionens storstadsområde. Detta system måste utvecklas i samklang med den nya höghastighetsjärnvägen.

Mer järnväg innebär även konsekvenser. Dels vad gäller stads- och tätortspassager, dels i det omgivande landskapet. Det är inte hållbart att Trafikverket söker minimera sina kostnader till det absolut nödvändigaste, så att en ökad ekonomisk börda faller på kommuner. Ofta är det kommunens medfinansiering som möjliggör den sortens anläggningar som kan accepteras av befolkningen.

Stärk styrningen mot ett långsiktigt hållbart transportsystem

I MalmöLundregionen investeras det i spårväg, hamnar, expressbussystem och en Metro till Köpenhamn utreds. Det planeras för supercykelvägar och cykelinvesteringar ökar år för år. Sådana investeringar behövs för att ett långsiktigt hållbart storstadsområde ska kunna utvecklas. MalmöLundregionen ser därmed positivt på de järnvägsinvesteringar som genomförs och planeras i Skåne. Det görs även viktiga satsningar på cykel och kollektivtrafik genom storstadsavtalen.

Samtidigt handlar ett hållbart transportsystem inte bara om utsläppsminskningar. I en tätbefolkad storstadsregion som MalmöLundregionen är trängseln redan påtaglig. Särskilt tillgängligheten med pendling till arbetsplatser är viktig. Kollektivtrafiken och då främst den spårburna är en förutsättning för tillgängligheten och kräver tillsammans med cykelåtgärder ökade resurser.

Godstransporterna kräver en lösning

I den remitterade planen påtalas vikten av att utveckla klimatvänliga sjö- och järnvägstransporter. Men för Skåne och MalmöLundregionen saknas tillräckliga investeringar och helhetstänk avseende klimatmässigt hållbara godstransporter på järnväg och hamnar.

De skånska Core-hamnarna i Malmö och Trelleborg är av stor betydelse för Sveriges import och export. Enbart Trellebogs hamn står för mer än 30 % av den totala ro-ro trafiken till och från Sverige. Trellebogs hamn är Sveriges enda hamn för järnvägsfärjor och har också världens största järnvägsfärjor. Detta är viktigt både för transporter med liten klimatpåverkan och för redundansen om Öresundsbron drabbas av driftsstörningar.

För att kunna utveckla godstransporterna samtidigt som livsmiljön stärks för de boende i regionen, behöver vi diskutera lösningar som samlat bedömer godstransporternas behov och påverkan, och som föreslår åtgärder och satsningar för järnväg, sjöfart, stamvägnät samt logistiklösningar. Här måste tillgänglighet till hamnar ingå. Det har sedan länge pekats ut som en brist, men tillräckliga statliga investeringar har lyst med sin frånvaro.

Prioritera framkomlighet på europavägarna

För att stärka den regionala pendlingen, trafiksäkerheten och säkra tillgängligheten på E6:an genom Skåne, E22:an mellan Lund och Malmö och E65:an mellan Malmö och Ystad, behövs satsningar på kollektivtrafiken samt ombyggnader i de delar där det saknas tillräcklig redundans i systemet. Framkomligheten behöver bli mer robust och förutsägbar i dessa tunga stråk.

Därför är det positivt att nationell plan fortsatt innehåller objekten E22 Trafikplats Ideon, E22 Trafikplats Lund S samt E65 Svedala-Böringe. Samtidigt är det oroväckande med kostnadsökningar, som belastar kommunerna via medfinansieringsavtal.

Vad gäller E65 Svedala-Böringe önskar MalmöLundregionen att tidigare tidplan hålls fast.

Vad gäller väg E6 anser MalmöLundregionen att objektet E6 Trafikplats Alnarp – Trafikplats Lomma, additionskörfält behöver komma med i föreliggande plan. Ett långsiktigt perspektiv måste finnas för E6:an som helhet. Det är olyckligt att de ändringar som gjorts i planeringen av åtgärder på E6 mellan Vellinge och Malmö riskerar påverka kollektivtrafik och framkomlighet negativt. Här måste Trafikverket agera skyndsamt.

Vid beslut i MalmöLundregionens styrelsen den 14 februari, så ställde sig kommunerna Malmö, Lund, Burlöv, Kävlinge, Lomma, Skurup, Svedala, Trelleborg och Vellinge bakom yttrandet. Eslöv, Höör och Staffanstorps kommun ställde sig ej bakom yttrandet.

Den 15 februari 2022

Katrin Stjernfeldt Jammeh
Ordförande i MalmöLundregionen
Malmö stad

Phillip Sandberg
Vice ordförande i MalmöLundregionen
Lunds kommun