

MalmöLundregionen – nationell tillväxtmotor i Skåne

I MalmöLundregionens 12 kommuner bor hälften av Skånes befolkning. Här finns universitet, regionsjukhus, forskningsanläggningar och ett stort antal arbetsplatser, vilket skapar en nationell tillväxtmotor som mäter sig väl i internationella sammanhang. Den skånska arbetsmarknadsregionen är sammanlänkad men i sydväst finns flest arbetstillfällen. Det gör att tillgängligheten och pendlingsmöjligheterna i och till MalmöLundregionen är av avgörande betydelse för hela Skåne.

Öresundsbron bidrar till att arbetsmarknaden i Köpenhamn och på Själland är attraktiv för skåningar, liksom att den skånska bostadsmarknaden är en möjlighet för danskar. Samtidigt är kapaciteten på Öresundsbron begränsad och med en fast förbindelse över Fehmarn bält förväntas både person- och godstransporterna med tåg öka. Det gör att fokus framöver även behöver riktas mot Öresundsmetron och hamnarna och deras betydelse för import och export.

Sammantaget betyder detta att behovet av investeringar i transportinfrastrukturen är stort i MalmöLundregionen. Det kräver satsningar som tillgodoser befolkningsutveckling och trafikvolymerna i denna del av Skåne. När MalmöLundregionen stärks gynnas Skåne som helhet.

MalmöLundregionen vill särskilt framhålla följande i sitt yttrande:

- Potternas andel minskar till förmån för namngivna objekt, det är inte ett steg i rätt riktning
- Fördelning av namngivna vägobjekt är obalanserad, medel behöver riktas till investeringar som ger mest utväxling
- Namngivna objekt i gällande plan ska genomföras
- Planen brister i tydlighet och transparens, särskilt avseende:
 - Potternas och underpotternas innehåll
 - Supercykelstråkens genomförande & prioritering
 - Järnvägsmiljardens finansiering
- Årlig lägesrapport för planens genomförande nödvändig
- Dialog behövs om planens förutsättningar ändras, exempelvis kopplat till järnvägsmiljarden
- Positivt med ny finansieringsmodell för cykel – men kommunernas roll i prioriteringsarbetet behöver stärkas
- Helhetsgrepp och dialog om gods en nödvändighet – hamnar och godslogistik måste prioriteras i det arbetet

Tydlighet, förutsägbarhet och transparens

Det bör framgå i infrastrukturplanen hur den uppfyller regionplanens mål. Endast då skapas den förutsägbarhet som är nödvändig för Skånes utveckling. Vidare saknas det prioriteringsgrunder och djupare beskrivningar för hur medel är tänkt att fördelas inom pottorna (borträknat cykelpotten). Det är av stor vikt att planen tydligt beskriver hur medel i pottorna prioriteras.

MalmöLundregionen anser att spårbarheten av medel från pottor i tidigare planer är bristfällig. Den kartberättelse som Region Skåne föreslår för att underlätta uppföljning kan bli bra om den tar ett helhetsgrepp över objekt i planen, såväl namngivna som ej namngivna, och beskriver hur medel fördelas årligen. Därtill är det önskvärt om Trafikverket och Region Skåne arrangerar en årlig avstämning och lägesrapport för Skånes kommuner.

MalmöLundregionen ser behov att ändra ansöknings- och tilldelningsprocessen för medfinansiering av ej namngivna objekt. För mindre projekt som behöver färdigställas snabbt kan det fungera med en modell med årliga ansökningar. Men större åtgärder kräver längre tidshorisont för att säkerställa att det finns finansiering internt i kommunen. Här behövs det en utvecklad dialog mellan kommuner, Region Skåne och Trafikverket för att ta fram ett ansökningsförfarande som möter kommunernas behov.

Kollektivtrafik

MalmöLundregionen vill utvecklas med utgångspunkt i kollektivtrafikstråk där bebyggelseutveckling prioriteras till kollektivtrafiknära lägen. Därmed är det positivt med satsningarna som görs på kollektivtrafik. Region Skåne behöver dock utreda om stråk som närmar sig kapacitetstak kan vara aktuella för kollektivtrafik med högre kapacitet.

MalmöLundregionen ser positivt på satsningen på SkåneExpressen och önskar vidare en redogörelse av prioriterade SkåneExpress-projekt och hur stora medel som anslås. På samma sätt är det positivt med satsningar för ombyggnad av hållplatser med tillgänglighetsanpassning och trafiksäkerhet.

Att ramen endast är uppdelad på statligt vägnät, kommunalt vägnät och storstadsavtal skapar otydlighet. Det går inte att utläsa hur mycket pengar som kommer att satsas på exempelvis SkåneExpressen eller tillgänglighetsanpassning.

Vidare bör det framgå hur fördelning av insatserna sker för att främja tillgängligheten och framkomligheten in till större tätorter, liksom framkomlighet i allmänhet för kollektivtrafiken.

Godstransporterna kräver ett helhetsgrepp

Distributionen av varor är avgörande för Skånes utveckling och attraktivitet. Samtidigt behöver godstransporter kunna samspela med persontrafik och stadsutveckling. MalmöLundregionens strategiska läge gör att åtgärder i transportinfrastrukturen för att säkra godsflöden svarar mot både internationella, nationella, regionala och lokala behov.

I den remitterade planen saknas ett tydligt ställningstagande och helhetstänk kring godstransporter. Beskrivningar om godset och dess utmaningar återspeglas inte i satsningar. Åtgärder på järnväg, stamvägnät samt logistiklösningar behövs för att ta hand om den ökande mängden godstransporter och samtidigt stärka en regional utveckling.

MalmöLundregionen är beredd att ställa resurser till förfogande för att möjliggöra verkningsfulla diskussioner och lösningar kring godsets långsiktiga hantering. Här behöver Öresundsförbindelser så som Öresundsmetron, åtkomst till hamnar och nationell flygplats samt nya smarta logistiklösningar som stärker transportsystemet som helhet tas med. Samtidigt är det viktigt att lösningar som arbetas fram inte påtagligt försämrar situationen

för boende i infrastrukturtäta delar av vår region. Region Skåne behöver även driva frågan nationellt så att investeringar kommer med i den nationella planen, samt överväga att samfinansiera investeringar.

Hamnarnas betydelse för godstransporterna

De skånska Core-hamnarna i Malmö och Trelleborg är av stor betydelse för Sveriges import och export. Hamnarna är även viktiga för redundansen i ett läge där Öresundsbron drabbas av driftsstörningar. Tillgänglighet till hamnar har sedan länge pekats ut som en brist av Region Skåne, men MalmöLundregionen upplever inte att frågan har rört på sig. Nu behöver det hända saker. Hamnarna måste ingå i det helhetsgrepp som efterfrågas.

Järnvägsmiljarden

MalmöLundregionen ser det som positivt att Region Skåne satsar på järnvägen. Den så kallade järnvägsmiljarden som är aktuell i planen medför på sikt behövlig kapacitetsförstärkning.

Av järnvägsmiljardens delar anser MalmöLundregionen att satsningen på Skånebanan och Ystadbanan är alltför oklar. 400 miljoner kronor är avsatta för objekten, men avtal har skrivits på 700 mkr. Det innebär dels att 300 mkr "saknas" om båda objekten kommer med i nationell plan, dels att 400 mkr kan "bli över" om objekten inte kommer med i nationell plan.

Stora summor kan kastas om och kommunerna saknar möjlighet att tycka till. Därmed bör Region Skåne bjuda in till dialog, när mer information finns, för att kunna lyssna in synpunkter. MalmöLundregionen kan redan nu konstatera att om satsningarna på Ystadbanan faller bort från nationell plan är Region Skånes stöd än viktigare. De 200 mkr som Region Skåne har förpliktigt sig till att investera bör därmed fortsatt investeras i Ystadbanan då investeringen är avgörande för Ystadbanans kapacitet och robusthet.

Namngivna objekt

MalmöLundregionen ser positivt på att planen i första hand prioriterar ett genomförande av de regionala objekt som finns i gällande plan. Samtidigt konstateras det att kommande planer behöver balanseras bättre. En betydligt större andel av satsningarna behöver riktas till de delar av Skåne där investeringar ger mest utväxling för Skåne som helhet. Det är en nödvändighet om MalmöLundregionen ska kvarstå som nationell tillväxtmotor.

MalmöLundregionen vill även betona problematiken med de stora fördyringar som skett för befintliga objekt. Vi har respekt för att tidiga kostnadsuppskattningar är svåra att göra, men de ekonomiska förutsättningarna måste bli stabilare. Vi ser gärna att större objekt delas upp i mindre genomförandeposter för att tydliggöra genomförandegraden över tid och inte riskera att ta för stor del av den totala satsningen i kommande planer.

Vad gäller väg 108 genom Svedala bör objektet genomföras tidigare i planperioden. Plankorsningen är en anmärkningsvärd brist på en sträcka där järnvägstrafikeringen kommer att öka genom investeringar i både nationell och regional plan. Vidare behöver det klargöras tydligare vad som gäller med väg 23 & 13 Ö Höör/Höör-Hörby.

Cykel

Föreslagen finansieringsmodell, där planen tar 100 % av kostnaden för nya projekt, är positiv då den frigör medel till kommunal infrastruktur. Det ger förutsättningar att utveckla cyklisterna där den gör mest nytta – i anslutning till kollektivtrafik och inom tätorter. Därmed är det viktigt att cykelvägsobjekt i det tätbefolkade sydvästra Skåne som lyfts från planen, till följd av ny finansieringsmodell, prioriteras i nästa planomgång.

Ett nära samarbete mellan kommuner och Region Skåne krävs för att rätt cykelvägsobjekt ska prioriteras. Beslutsprocessen måste innefatta berörda kommuner till den grad att kommunala och regionala prioriteringar

inte hamnar i motsättning till varandra. Det är även avgörande hur prioriteringsgrunder viktas, detta behöver tydliggöras då det sätter ramen för samarbetet.

De åtgärder som finansieras helt genom planen behöver tydligare beskrivning och kalkyl. Att planen medger möjlig omprioritering bland objekt och därav inte garanterar genomförande försämrar förutsägbarheten. MalmöLundregionen önskar att planen är garant för genomförande av namngivna cykelvägar.

Det finns en rad oklarheter om föreslagna supercykelvägar: vilka är de utpekade stråken, vilka stråk prioriteras och hur ska de olika väghållarna i stråken rent administrativt hanteras? Att få klarhet kring supercykelstråken är särskilt viktigt eftersom de utgör en betydande prioriteringsgrund för fördelning av medel.

Idag är det endast Trafikverket som kan bygga cykelvägar om det klassas som statlig cykelväg, oavsett sträckning i terräng. MalmöLundregionens kommuner vill att detta nationella regelverk ses över, så att kommuner har möjlighet att projektera och bygga dessa cykelvägar. Kommunerna och Region Skåne behöver agera gemensamt för att få till en förändring.