

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 Väst-kustbanan, 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 Trelleborgs hamn står för mer än 30 % av den totala ro-ro trafiken till och från Sverige. Trelleborgs 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