



Datum

Yttrande

Adress

August Palms Plats 1

Diarienummer

STK-2025-812

Till

Region Skåne

Remiss Region Skåne - Transportstrategi för hållbar tillgänglighet i hela Skåne

2024-POL000448

Sammanfattning

Malmö stad ingår i MalmöLundregionen som har tagit fram ett gemensamt yttrande över Transportstrategi för hållbar tillgänglighet i hela Skåne (godkänd i MalmöLundregionens styrelse 2025-08-29).

Malmö stad välkomnar inriktningen i Region Skånes Transportstrategi för hållbar tillgänglighet i hela Skåne och särskilt dess fokus på klimatneutralitet, inkludering och robusthet. Strategin behöver dock konkretiseras genom tydligare mål, tidsramar och handlingsplaner. Viktiga kompletteringar gäller även strategier för gränsöverskridande förbindelser, delad mobilitet, klimatsäkring av infrastruktur och godstransporternas överflyttning till järnväg. För att strategin ska få genomslag krävs en starkare koppling mellan mål, prioriteringar och genomförande samt tydlig samverkan mellan regional och kommunal nivå.

Yttrande

Malmö stad ingår i MalmöLundregionen som har tagit fram ett gemensamt yttrande över Transportstrategi för hållbar tillgänglighet i hela Skåne (godkänd i MalmöLundregionens styrelse 2025-08-29). Utöver de synpunkter som framförts av och som är av gemensamt intresse för MalmöLundregionens kommuner vill Malmö stad fördjupa och komplettera med nedanstående synpunkter.

Malmö stad välkomnar den övergripande inriktningen i Region Skånes transportstrategi, särskilt det fokus som ges till tillgänglighet, klimatneutralitet och inkludering. Dessa är viktiga och nödvändiga utgångspunkter för ett framtida transportsystem i Skåne. Strategin lyfter också flera relevanta samhällsutmaningar, det är positivt att strategin innehåller en målbild samt att konkreta handlingsplaner planeras för att driva genomförandet. I det följande redovisas Malmö stads synpunkter utifrån de fyra frågeställningar Region Skåne önskar svar på:



1. Den strategiska inriktningen: hur Transportstrategin bidrar till att skapa förutsättningar för en omställning till en hållbar tillgänglighet i hela Skåne

Malmö stad anser att de tre målen under det övergripande målet ”Ett transportsystem som skapar utveckling och hållbar tillgänglighet i hela Skåne”; ett inkluderande, ett robust och ett klimatneutralt transportsystem, är för övergripande och otydliga i sin nuvarande form. De olika dimensionerna av hållbarhet (ekonomisk, social och miljömässig) blandas delvis samman, vilket försvårar tolkning och tillämpning i praktiken. En tydligare uppdelning utifrån hållbarhetens tre dimensioner, alternativt en komplettering med riktlinjer som konkretiserar hur målen kan omsättas i praktiken, skulle ge ökad struktur och användbarhet.

Det är positivt att fritidsresor och tillgänglighet till natur- och kulturvärden lyfts fram som en del av transportstrategins inriktning. Det är av stor vikt att främja en bättre tillgänglighet till hälsofrämjande natur- och rekreationsområden även för dem utan tillgång till bil. För Malmö, som är en tät stad omgiven av jordbruksmark, är detta en särskilt angelägen fråga.

Flera strategiska ställningstaganden rör områden utanför Region Skånes rådighet, vilket riskerar att skapa otydlighet kring ansvarsfördelning. I Transportstrategins sista avsnitt förklaras på vilket sätt som regionen kan påverka och samverka kring frågorna. Det kan övervägas om detta i stället bör förklaras vid respektive strategisk inriktning.

Strategin bör tydligare kopplas till Regionplan för Skåne och den regionala transportinfrastrukturplaneringen, inklusive prioriteringar. Denna koppling är viktig för att skapa samordning mellan målbild, investeringar och ansvarsfördelning mellan regional och kommunal nivå. Begrepp som används i Regionplanen, så som tillväxtnoder, bör användas konsekvent för att stärka kopplingen mellan dokumenten.

2. Kompletterande handlingsplaner: behov av handlingsplaner inom prioriterade områden samt hur er organisation vill och kan bidra i framtagandet med handlingsplaner.

Handlingsplanerna är avgörande för att göra strategin genomförbar. Malmö stad deltar gärna aktivt i arbetet med handlingsplanerna. Malmö stad föreslår följande teman för handlingsplaner:

- Gång och cykel



- Biltrafikens utveckling och hur målet om att bilresor inte ska öka ska nås
- Hållbara godstransporter och drivmedelsomställning
- Elektrifiering, laddinfrastruktur och autonoma transporter
- Hela-resan-perspektivet, inklusive delad mobilitet i både regionalt och kommunalt perspektiv

Ur Malmös perspektiv är det särskilt viktigt med en handlingsplan som belyser hur biltrafiken, och därmed parkeringsbehoven, kan minska för att frigöra yta och minska trängseln på stadens gator. Detta är avgörande för att skapa utrymme för hållbara mobilitetslösningar samt för att främja stadens kvaliteter så som jämlikhet, vistelse, folkhälsa, folkliv, näringsliv och god livsmiljö.

Det framgår inte tydligt av strategin om digitaliseringens syfte är att förbättra transporter eller att minska transportbehovet, och hur detta i så fall ska ske. Detta bör klargöras. Det behöver också konkretiseras vad som avses med ”digital infrastruktur”.

3. Färdmedelsmål: nu gällande färdmedelsmål i Strategi för ett hållbart transportsystem 2050 kommer ses över under remissperioden. Vi önskar synpunkter på vilken roll färdmedelsmålen i den nu gällande strategin spelar för er organisation i omställningsarbetet av transportsystemet, hur er organisation önskar att dessa utvecklas eller bibehållas.

Att ha uppsatta mål för färdmedelsfördelning är viktigt för att ge riktning och fokus, öka ansvarsskyldigheten och effektivisera resursanvändningen. Utan sådana mål riskerar regionen och kommunerna att missa viktiga data och möjligheter till förbättring. Det kan också bli svårt att mäta framsteg och bedöma om strategin är effektiv. Utan beslutade mål för färdmedelsfördelning finns det också en risk att resandet inte kommer att följas upp i framtiden samt minskat intresse från kommuner att delta i exempelvis resvaneundersökningar.

Det är i strategin otydligt vilket målar som avses för de uppsatta målen och prioriteringarna i Transportstrategin. En tydlig angivelse av målar är av betydelse för att skapa klarhet och förutsägbarhet i strategins genomförande. Ett definierat målar bidrar till att styra resurser och insatser på ett effektivt sätt, möjliggör kontinuerlig uppföljning och utvärdering samt främjar ansvarstagande bland involverade aktörer. Utan ett tydligt målar saknar strategin en viktig riktningssvisare vilket kan försvåra såväl planering som prioritering av åtgärder och investeringar. Malmö stad anser därför att strategin bör kompletteras med en tydlig tidsram för att säkerställa dess relevans och genomslag.



4. Finns perspektiv som saknas eller bör fördjupas?

Avsaknad av strategi för delad mobilitet. Det saknas en konkret strategi gällande delad mobilitet såsom bilpooler, lånecyklar mm och hur denna mobilitetsform kan främjas och integreras i transportsystemet. Utveckling av en struktur för delad mobilitet är ett viktigt medel för att bidra till en socialt rättvis, resurseffektiv och inkluderande omställning både i de större städerna och i övriga regionen.

Utveckla regionens roll vad gäller laddinfrastruktur. Frågan om laddinfrastruktur för persontrafik och gods i ett regionalt perspektiv hade kunnat få en mer nyanserad och fördjupad analys och målsättning. Malmö stad ser utbyggnaden av just laddinfrastruktur som helt nödvändig för att regionen ska nå sina mål kring utsläpp och fossilfria transporter, och där regionens strategiska vägval är viktiga trots att regionen saknar faktisk rådighet i frågan. Fokus bör då inte vara huruvida laddningen främst sker hemmavid eller vid depåer, vilket konstateras i strategin, utan på just det större regionala perspektivet och att laddinfrastruktur installeras på rätt plats för rätt målgrupp.

Strategier för gränsöverskridande kopplingar

I avsnittet med bakgrunden till de strategiska inriktningarna nämns vad olika förutsättningar och utmaningar innebär för transportsystemet, och det bör i dokumentet säkerställas att dessa punkter lyfts upp i strategierna. Ett exempel är avsaknad av strategier för gränsöverskridande kopplingar. Under rubriken ”Skåne i omvärlden” lyfts att Fehmarn Bält-förbindelsen och ökad integration mot Danmark och Tyskland medför behov av kapacitetsförbättringar i gränsöverskridande förbindelser samt ett behov av ökad gränsöverskridande samordning och planering. Det saknas dock strategier för detta. Både kopplingar över sundet och till andra gränsande regioner är av stor vikt för Skånes och Malmös transportsystem och Transportstrategin behöver därför kompletteras med strategiska ställningstaganden för gränsöverskridande resor och kapacitetsförbättringar för spårtrafik.

I Transportstrategin konstateras också att infrastrukturen är hårt belastad och väntas belastas ytterligare när Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar. Malmö stad anser att ett mått på dagens belastningsgrad och framtida förväntad belastning behöver tydliggöras för att skapa en bra behovsbild. Malmö stad deltar gärna i detta arbete.

Överflyttning av godstransporter från väg till järnväg och sjöfart

Skånes hamnar spelar en avgörande roll för den internationella och nationella godsförsörjningen, och utgör centrala noder för in- och utförsel av gods. För att stärka den regionala konkurrenskraften och bidra till en mer hållbar transportinfrastruktur är



det av stor vikt att tillgängligheten till hamnarna och verksamheterna där säkerställs och utvecklas. För att möjliggöra en överflyttning av godstransporter från väg till järnväg, vilket är avgörande ur både klimat- och kapacitetssynpunkt, krävs att järnvägstransporterna blir ett mer attraktivt alternativ. I dagsläget förlorar järnvägen i konkurrenskraft, inte minst på grund av tidsförluster kopplade till ineffektiva rangerfunktioner och flaskhalsar i infrastrukturen. Ett tydligt exempel är de långa transporttiderna mellan Malmö hamn och bangården, vilket visar på behovet av förbättrad kapacitet och logistik inom det regionala järnvägssystemet. Transportstrategin bör ha tydligare strategier om att verka för ett kapacitetsstarkt, effektivt och välfungerande järnvägsnät, där godstrafiken ges goda förutsättningar utan att det sker på bekostnad av städernas yteffektivitet. Det finns idag stora behov av upprustning och utbyggnad av järnvägsnätet, vilket knappt berörs i strategin.

Transporternas roll för ett robust och konkurrenskraftigt näringsliv

Ett differentierat näringsliv stärker regionens motståndskraft i tider av ekonomisk osäkerhet. För att näringslivet ska stå starkt även i lågkonjunktur krävs en transportinfrastruktur som fungerar även när förutsättningarna förändras. Särskilt viktigt är att de stora pendlingsstråken i regionen samt i städernas starka stråk är väl rustade med tillförlitlig och kapacitetsstark kollektivtrafik. Det skapar stabilitet på arbetsmarknaden, underlättar kompetensförsörjning och ger företag tillgång till en bredare arbetskraftsbas, även i lågkonjunktur. Genom att säkra god tillgänglighet mellan bostadsområden och arbetsplatser minskas sårbarheten i både näringslivet och samhället i stort. Detta är något som Malmö stad anser borde belysas tydligare i Transportstrategin.

Kapaciteten i kollektivtrafiksystemet

Befolkning och antalet arbetsplatser i Malmö och omkringliggande region växer snabbt och kapacitetstaket har nåtts i flera kollektivtrafikstråk, på större hållplatser och på terminaler i centrala Malmö. Kapaciteten i kollektivtrafiksystemet behöver förstärkas, vilket bör belysas tydligare i Transportstrategin.

Klimatsäkring av infrastruktur

Skåne och Malmö har flera kuststräckor och lågt belägna områden som riskerar att översvämmas vid extrema högvattenstånd eller intensiva skyfall. Det regionala vägnätet är sårbart för dessa klimatrelaterade händelser och behöver därför skyddas genom både lokala åtgärder och större, sammanhängande strukturella lösningar. För att möta dessa utmaningar krävs ett ökat fokus på översvämningsskydd inom den regionala transportinfrastrukturplaneringen och Region Skåne bör driva frågan starkare inom ramen för den regionala transportinfrastrukturplaneringen och gentemot staten i dess nationella motsvarighet.



Ett robust transportsystem anger att infrastruktur och transportsystem ska fungera och anpassas efter ett föränderligt klimat. Bland klimatrelaterade risker vill Malmö stad särskilt lyfta värme. Långvariga perioder med höga temperaturer utgör en extrem väderhändelse som kan begränsa möjligheten att använda exempelvis kollektivtrafiken, om den inte är rustad för att hantera värme. Att säkerställa att kollektivtrafiken är anpassad för höga temperaturer berör också målet om ett inkluderande transportsystem. Malmö stad vill även lyfta fram grönskans viktiga roll för att skapa skuggande miljöer och bidra till hanteringen av ökad nederbörd. Nämnden ser gärna att Transportstrategin omfattar mål eller strategiska ställningstaganden kring ökad grönska i trafikmiljön.

Tidsaspekt för klimatneutralitet

Strategin saknar ett tydligt fokus på klimatneutralitet till år 2030. Malmö stad arbetar för att hela Malmö ska vara klimatneutralt senast 2030 och utgår från att Region Skåne delar denna ambition. Att i strategin enbart lyfta 2045 som målar för fossilfrihet riskerar att sänka ambitionsnivån jämfört med tidigare regionala och kommunala mål. Region Skåne har dessutom anslutit sig till LFM30 (Lokal Färdplan Malmö 2030), där målet är att all byggnation, ombyggnation och förvaltning inom bygg- och anläggningssektorn ska vara klimatneutral till 2030. Detta bör återspeglas tydligare i strategin.

Biltrafiken i landsbygdsområden

Det är oklart om Region Skåne med formuleringen "biltrafiken kan växa i landsbygdsområden" menar att detta är en önskvärd utveckling. För Malmö är det avgörande att gaturummet prioriterar hållbar mobilitet och samtidigt främjar andra viktiga värden som vistelse, hälsa och folkliv. Eftersom transportsystemet är sammanlänkat får en ökad biltrafik i landsbygdsområden av den anledningen inte leda till mer biltrafik in i staden.

Övrigt

Det finns i Transportstrategin begrepp som "prioriterade utvecklingsområden", "strategiska inriktningar" och "strategiska utvecklingsområden". I avsnittet Bakgrund finns även analyser och "punktlistor på framtida behov för transportsystemet". För att underlätta läsningen och öka förståelsen hade det varit värdefullt om Transportstrategin tydligare visade hur dessa begrepp skiljer sig och har för olika betydelser samt hur målen, de prioriterade utvecklingsområdena, de strategiska ställningstagandena och behovsbeskrivningarna hänger samman, gärna genom en förklaring eller illustration. Möjligtvis bör någon strategisk nivå tas bort. Det bidrar också till viss otydlighet att bakgrunden till de strategiska inriktningarna presenteras först i slutet.



Under målet Ett klimatneutralt transportsystem lyfter strategin transporteffektivitet och omställning av fordonsflottan som vägar för att nå klimat- och miljömålen. Det är en viktig och välgrundad inriktning. Malmö stad hade önskat att aspekten transporteffektivitet lyfts fram tydligare i strategins resonemang om klimatpåverkan, omställning och transporteffektivitet. Strategin bör därför också beskriva mer konkret hur transporteffektiviteten ska uppnås och vilka trafikslag som avses.

Transportstrategin nämner att från och med 2027 ställer EU:s reviderade TEN-T-förordning nya krav på städer med över 100 000 invånare, så kallade urbana knutpunkter. I Skåne berörs Malmö, Helsingborg och Lund. Kraven innebär att varje stad senast i december 2027 måste ta fram en plan för hållbar mobilitet samt kontinuerligt samla in och rapportera data kring indikatorer för hållbara, tillgängliga och säkra transporter. Malmö stad arbetar för närvarande med detta i form av en ny Trafik- och Mobilitetsplan (TROMP). Malmö stad vill betona vikten av att Skånes urbana knutpunkter är väl förberedda inför ikraftträdandet. Regionen kan spela en nyckelroll i att samordna kunskap, erfarenhetsutbyte och säkerställa att städernas mobilitetsplaner är samstämmiga med varandra och med den regionala transportstrategin.

I strategin framhålls att fyrstegsprincipens steg 1- och 2-åtgärder behöver implementeras systematiskt för att påverka transportbehovet och optimera användningen av befintlig infrastruktur innan om- eller nybyggnation övervägs. Fyrstegsprincipen är ett viktigt verktyg för att hushålla med resurser och använda befintlig infrastruktur mer effektivt, och syftar i grunden till att förändra beteenden för att undvika eller skjuta upp behovet av större investeringar. Samtidigt behöver principen tillämpas med hänsyn till faktiska kapacitetsbegränsningar. I hårt belastade system, som viktiga pendlingsstråk och godskorridorer, kan nödvändiga investeringar i ny eller ombyggd infrastruktur (steg 3) vara en förutsättning för att beteendeförändringar alls ska kunna ske, exempelvis för att möjliggöra en överflyttning från väg till järnväg.

Ordförande

Katrin Stjernfeldt Jammeh

Sekreterare

Agnes Wemme

Helena Nanne reserverar sig mot beslutet till förmån för eget yrkande.