

# MalmöLundregionens yttrande över Region Skånes förslag till Regional Transportinfrastrukturplan för Skåne 2018-2029

MalmöLundregionen fastställde i december 2016 *Strukturplan för MalmöLundregionen – gemensam målbild 2035*, ett verktyg som genom målbild, strategier, ställningstaganden och kartor tar tag i regionens utmaningar, stärker en fortsatt positiv utveckling och utgör ett underlag för kommunernas översiktliga planering och dialogen med regionala och nationella aktörer. Strukturplanen pekar även ut de viktigaste infrastrukturinvesteringarna fram till 2035.

Med Strukturplanen som grund tog MalmöLundregionen i mars 2017 fram en skrivelse där prioriteringar i nationell och regional transportinfrastrukturplan pekas ut – prioriteringar som utgör grunden till föreliggande yttrande till Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2018-2019.

## MalmöLundregionen – nationell tillväxtmotor i Skåne

I MalmöLundregionen bor mer än hälften av Skånes befolkning. Det är en utpräglad storstadsregion där en majoritet av Skånes arbetstillfällen finns och inpendlingen är stor. Det är även den del av Skåne som växer snabbast och här byggs det flest nya bostäder.

Med detta i åtanke vill MalmöLundregionen påpeka att det är av yttersta prioritet för hela Skåne att det sker tillräckliga infrastrukturinvesteringar i det som är regionens tillväxtmotor.

MalmöLundregionen accepterar behovet av att fullfölja de projekt som har pekats ut i tidigare regionala transportinfrastrukturplaner. Samtidigt konstaterar vi att kommande planer behöver balanseras bättre så att tillräckliga medel riktas till de delar där befolkningen och trafikvolymerna ökar snabbast och där behovet av investeringar är störst samt ger mest utväxling för Skåne som helhet. Det är en nödvändighet om MalmöLundregionens ska behålla sin position som nationell tillväxtmotor. På samma sätt behöver de stora godsflödena och den omfattande transittrafiken genom MalmöLundregionen på ett tillräckligt sätt bemötas av investeringar på både väg och järnväg.

Vidare anser MalmöLundregionen att den stora andelen kommunal medfinansiering som krävs för genomförandet av planen kan ifrågasättas.

Samtliga kommunstyrelseordförande för kommunerna i MalmöLundregionen.

Den 14 september 2017

-----  
Anders Almgren  
Lunds kommun

-----  
Katrín Stjernfeldt Jammeh  
Malmö Stad

-----  
Torbjörn Karlsson  
Trelleborgs kommun

-----  
Katja Larsson  
Burlövs kommun

-----  
Christian Sonesson  
Staffanstorps kommun

-----  
Stefan Lissmark  
Hörs kommun

-----  
Johan Andersson  
Eslövs kommun

-----  
Linda Allansson-Wester  
Svedala kommun

-----  
Carina Wutzler  
Vellinge kommun

-----  
Pia Almström  
Kävlinge kommun

-----  
Anders Bergarn  
Lomma kommun

## MalmöLundregionens synpunkter på Region Skånes förslag till Regional Transportinfrastrukturplan för Skåne 2018-2029

Region Skåne har till MalmöLundregionen m.fl. översänt förslag till Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2018-2029, för synpunkter senast 20 oktober 2017. MalmöLundregionen, det mellankommunala samarbetet mellan Skånes 11 sydvästra kommuner, framför här sina gemensamma synpunkter på förslaget.

### Tydlighet och transparens

MalmöLundregionen ser positivt på att en större del av planen fördelas till pottor. Samtidigt ställer en sådan utveckling krav på ökad transparens. Som förslaget ser ut nu är det svårt att bedöma (undantaget cykelvägspotten), hur stora satsningarna är på t.ex. superbussar, stationsutveckling och framkomlighetsåtgärder. Dessa ”underpottor” är inte tillräckligt beskrivna och det saknas även en fördelning av medel mellan dem. Det är alltför stora belopp som saknar denna spårbarhet, i synnerhet gäller detta den miljard som tilldelas kollektivtrafikåtgärder.

MalmöLundregionen vill särskilt understryka tre problem som detta skapar:

- Planens genomförbarhet påverkas. Till stora delar utgår RTI-planen från kommunal medfinansiering. Då måste kommunerna ha bättre insikt för att kunna budgetera långsiktigt. Annars kommer planen inte kunna genomföras i sin helhet.
- Remissinstanserna får inte tillräcklig insikt i planens innehåll. Det minskar möjligheterna till värdefulla inspel och en därigenom stärkt plan.
- Uppföljningen av genomförandet begränsas

Vi anser även att ansöknings- och tilldelningsprocessen för den statliga medfinansieringen måste göras mer långsiktig, strukturerad och transparent. Gällande modell med årliga ansökningar är otydlig och svår att förstå, vilket inte är optimalt om kommuner ska kunna planera långsiktigt och genomföra projekt. Exempel på en bättre modell skulle vara att objekt på 5-25 miljoner hanteras i en rullande 4-årsplan, med revidering vartannat år. MalmöLundregionen medverkar gärna med att ta fram en sådan modell.

Vidare gör den beskrivna otydligheten inom pottorna att miljökonsekvensbeskrivningen blir svårbedömd. Utan att ha en tillräckligt god uppfattning om insatsernas storlek inom varje pott saknas möjlighet att rättvist avgöra konsekvenserna. Det är särskilt olyckligt i en regional plan som i sin tilldelning av medel är än mer hållbarhetsorienterad än tidigare. Ett ökat fokus på hållbarhet stöds av MalmöLundregionen, det är en förutsättning för att vi ska fortsätta utvecklas mot att bli en hållbar och sammankopplad storstadsregion med Sveriges bästa livsmiljö.

### Prioriterade åtgärder i MalmöLundregionen

MalmöLundregionen vill påtala vikten av att RTI-planen får ett starkt fokus på *attraktiva stationer*, *kollektivtrafikens framkomlighet* och *vardagsnära cykel*, och att anslagen utökas till de pottor som finansierar den typen av insatser. Vi ser därmed positivt på att anslagen ökar till berörda pottor, men som föregående stycke förklarar är det svårt att bedöma hur fördelningen ser ut och om det därmed i realiteten blir ett ökat fokus på de tre områden vi räknar upp.

#### Attraktiva stationer

MalmöLundregionen prioriterar en utveckling med tät bebyggelseutveckling nära kollektivtrafiknoder. För att en sådan utveckling ska stärkas behöver betydande RTI-medel avsättas till stationsutveckling, innefattande både järnväg och superbuss. MalmöLundregionen ser därmed positivt på att stationsutveckling omnämns specifikt i potten kollektivtrafik, s. 44. Här finns stora behov. Samtidigt finns det en otydlighet i beskrivningen. Det behöver bättre framgå att betydande medel avsätts till utveckling av attraktiva stationer och stationsområden – både i beslutade projekt med nya stationer och för utveckling av befintliga stationer.

MalmöLundregionen välkomnar texten som särskilt anger att stationer på västkustbanan och södra stambanan är aktuella för statlig medfinansiering. Här saknas dock kontinen-

talbanan. Likaså är det positivt att Burlöv C, Svedala station och Lund C (regionbuss-central) omnämns specifikt för investeringar över 25 miljoner kronor. Här ser dock MalmöLundregionen att även Eslöv C bör omnämnas. Vidare bör regionbussterminal Lund C medfinanseras under 2018-21, då objektet är principgodkänt och angeläget för stationsområdets pågående utveckling

### **Kollektivtrafikens framkomlighet**

MalmöLundregionen vill utvecklas med utgångspunkt i starka kollektivtrafikstråk där bebyggelseutveckling prioriteras till kollektivtrafiknära lägen. Med det i åtanke konstaterar vi att det är positivt att den miljard som föreslås satsas på kollektivtrafikåtgärder är en ökning jämfört med gällande RTI-plan. Samtidigt är det ett problem att ramen endast är uppdelad på statligt vägnät (400 mkr) och kommunalt vägnät (600 mkr), i övrigt går det inte att utläsa hur mycket pengar som kommer satsas på exempelvis regionalt superbusskoncept eller tillgänglighetsanpassning.

Därtill önskas mer tydlighet (både i beskrivning och avseende tilldelning av medel) kring insatserna för att främja tillgängligheten och framkomligheten in till tillväxtmotorerna och regionala kärnor, liksom framkomlighet i allmänhet för kollektivtrafiken.

MalmöLundregionen ser positivt på superbussatsningen och önskar vidare en redogörelse av prioriterade superbussprojekt och hur stora medel som anslås. I detta sammanhang vill vi framföra att i synnerhet superbusssträckorna i relationerna Malmö-Falsterbonäset och Malmö-Staffanstorp-Dalby-Sjöbo ska prioriteras.

Resandet efter E6:an saknar i dag en tillräcklig attraktiv kollektivtrafik, vilket leder till ökad trängsel och minskad trafiksäkerhet. Det påverkar även kringliggande vägsystem och det behövs ett helhetstänk kring möjligheterna att öka kollektivtrafikresandet utefter västkusten.

### **Vardagsnära cykel**

MalmöLundregionen har en tydlig ambition att stärkas som en cykelregion. Vi konstaterar att de totala satsningarna på cykel ökar i förslaget, vilket är bra, men det är avgörande att investeringarna sker där de ger mest nytta i invånarnas vardag. Nyttorna och potentialen för cykelresor är störst inom och i nära anslutning till tätorter och stationer. MalmöLundregionen anser därmed fortsatt att en större andel av cykelvägsporten bör läggas på medfinansiering av kommunal infrastruktur.

Vidare anser MalmöLundregionen att skrivningarna om statliga regionala cykelvägar (s. 45) måste framhålla vikten av kopplingarna till kollektivtrafik. Exempelvis framgår det inte att kollektivtrafikrelaterad cykelinfrastruktur är viktigare än rekreativstråken – även när det gäller statliga cykelvägar. Vi upplever även att det finns en dålig matchning mellan de beskrivna objekten i cykelvägsplanen (som ofta handlar om relationen till kollektivtrafik) med beskrivningen i RTI-planen.

Synpunkter om cykelvägsplanens objekt lämnas i yttranden från respektive kommun.

### **Regionala objekt och prioriterade brister**

MalmöLundregionen ser positivt på att planen i första hand prioriterar ett genomförande av de regionala objekt som finns i gällande plan. Vi ser även positivt på att ”prioriterade brister” pekas ut så att dessa objekt kan utredas noga och prioriteras i kommande planer. Vi vill dock betona problematiken ur ett kostnad-nyttoperspektiv med de stora fördröjningar som skett i ett relativt sent skede för ett antal större objekt. Vi har respekt för att tidiga kostnadsuppskattningar är svåra att göra, men de ekonomiska förutsättningarna måste bli stabilare.

Det har genomförts ett större antal ÅVS:er senaste åren, och flera pågår. MalmöLundregionens kommuner vill betona att det är viktigt att även mindre åtgärder som framkommer i ÅVS:erna säkras för ett genomförande och att det tydliggörs, även om de inte ingår i listan på prioriterade brister att utreda.

MalmöLundregionen har följande specifika kommentarer om de regionala objekten:

- Trafikplats Kungstorp (väg 100) som ligger i förslaget på plan har processats fram genom ett ÅVS-förfarande. Åtgärden som föreslås har betydelse för hela stråket och därför är det också bra att det har tidigare lagts.
- Angående väg 23/13 är beskrivningen på s. 48 inaktuell. MalmöLundregionen anser att Region Skåne istället bör följa formuleringarna och rekommendationerna i den nyligen avslutade ÅVS:en för objektet. Här förordar Trafikverket en fortsatt utredning av tre möjliga alternativ. Trafikverket bedömer samtidigt att det kan krävas åtgärder för att minska genomfartstrafiken på befintlig väg 23 via Ringsjösundet, vilket inte ingått i ÅVS:en och behöver studeras vidare.
- Vi noterar att väg 1137 Löddeköpinge-Kävlinge inte längre är ett namngivet objekt utan ingår i potten Trafiksäkerhet och miljö, statliga vägar. Det är bra att satsningar görs på att säkra den lokala trafiksituationen och bättre trafiksäkerhet, men MalmöLundregionen anser att beskrivningen av objektet inte tillräckligt speglar behoven som finns.
- Objektet väg 101 förbi Käglinge borde för tydlighets skull på samma sätt som objekt 1137 omnämnas både i tabell och text i och med att det tidigare varit ett eget regionalt vägobjekt.
- 108 genom Svedala placeras sist i planperioden. MalmöLundregionen anser att det finns skäl att ompröva detta då t.ex. plankorsningen är en anmärkningsvärd brist på en sträcka där järnvägstrafikeringen kommer att öka genom investeringar i både nationell och regional plan. Åtminstone delar av projektet bör kunna påbörjas i ett tidigare skede.
- Tillgänglighet till hamnarna anges som en prioriterad brist att utreda. MalmöLundregionen vill betona vikten av detta, både sett till hamnarnas roll för regionens utveckling, men även då deras tillfarter skapar utmaningar, både i den närliggande stadsmiljön och ur ett stråkperspektiv. MalmöLundregionen ser positivt på att Trelleborgs hamn, såsom core-hamn, beskrivs specifikt, men anser även att core-hamnen Malmö hamn ska omnämnas, då utvecklingen av Norra hamnen ställer stora krav på utvecklade förbindelser.

### **Samfinansiering nationell plan**

MalmöLundregionen noterar att förslaget till nationell plan endast i begränsad del motsvarar de behov som finns i sydvästra Skåne. Därför är det bra att den regionala planen skjuter till medel i ökad omfattning jämfört med tidigare.

Trimningsåtgärder kan göra stor nytta. Samtidigt är det otydligt vad som ryms i de båda trimningspaketeten och vad som bör vara prioriterat att medfinansiera. Rimligtvis bör inte insatser som signalåtgärder och växelbyten finansieras av RTI-medel då det är nödvändiga åtgärder för att upprätthålla järnvägens standard – ett område dit betydligt ökade statliga medel tillförs under planperioden. Det framstår även som onödigt att dela upp i två trimningspaket. Bättre att utveckla beskrivningen i texten och hålla samman i ett paket. Från MalmöLundregionens sida vill vi särskilt framhålla vikten av trimningsåtgärder på Ystadbanan samt Trelleborgsbanan.

### **Sverigeförhandlingen**

Vid Malmös förhandlingar med Sverigeförhandlingen gjordes en överenskommelse mellan Region Skåne, Malmö stad och Sverigeförhandlingen om en utökad finansiering av Malmös åtgärder. I avtalet gör Sverigeförhandlingen en utfästelse om att detta inte ska belasta den föreliggande regionala transportinfrastrukturplanen för Skåne. MalmöLundregionens yttrande utgår därmed från att det blir ett statligt tillskott till den regionala transportinfrastrukturplanen. Om så ej sker kan MalmöLundregionen behöva ompröva sina ställningstaganden.