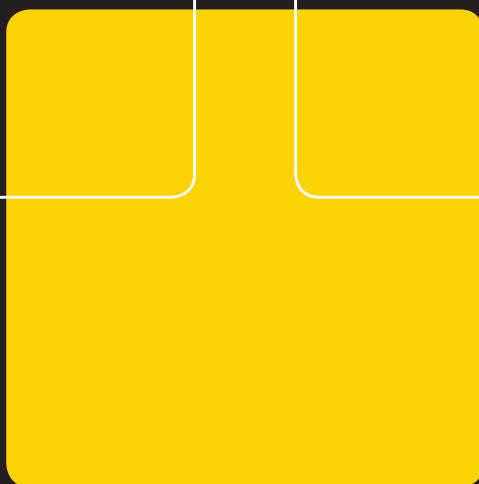
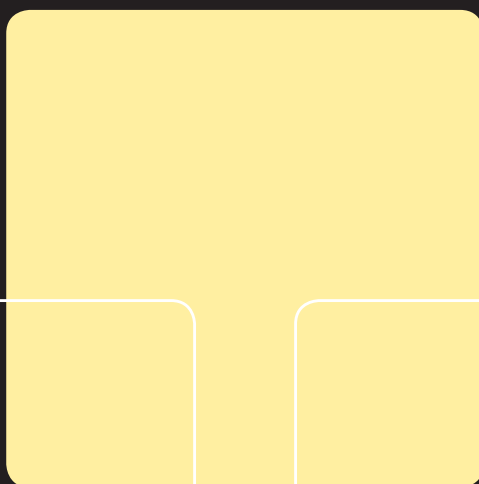


Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2010-2021





Kontaktpersoner

Mats Petersson: 044-309 33 01, mats.petersson@skane.se

Lars Brummer: 044-309 32 03, lars.brummer@skane.se

Kristoffer Levin: 044-309 33 30, kristoffer.levin@skane.se

Thomas Ney, 044-309 32 74, thomas.ney@skane.se

Se även www.skane.se/rti för mer information. Foto på omslag: Kasper Dudzik

Regionstyrelsens förslag 2009-11-05

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

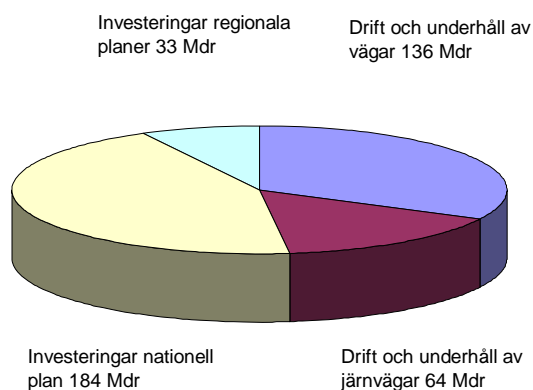
SAMMANFATTNING	4
BAKGRUND	4
SAMLADE SKÅNSKA MÅL OCH PRIORITERINGAR	4
RESULTAT AV REMISSBEHANDLING	6
FÖRSLAG TILL LÄNSPLAN FÖR REGIONAL TRANSPORTINFRASTRUKTUR 2010-2021	7
TRAFIKVERKENS FÖRSLAG TILL NATIONELL PLAN 2010-2021	9
FORTSATT ARBETE.....	11
1. FÖRUTSÄTTNINGAR OCH BAKGRUND	12
1.1. DEN LÅNGSIKTIGA INFRASTRUKTURPLANERINGEN.....	12
1.2. DIREKTIV OCH RAMAR FÖR ÅTGÄRDSPLANER 2010-2021	12
1.3. SAMVERKAN OCH FÖRANKRING I SKÅNE.....	13
1.4. GENOMFÖRANDELÄGE FÖR GÄLLANDE PLANER.....	15
1.4.1. REGIONAL PLAN.....	15
1.4.2. NATIONELL VÄGHÅLLNINGSPPLAN	16
1.4.3. FRAMTIDSPPLAN FÖR JÄRNVÄGEN	16
2. SATSNINGAR OCH UTMANINGAR 2010-2021 – HELHETSBLD FÖR SKÅNE	17
2.1. TILLSTÅND	17
2.1.1. Trafikutveckling	17
2.1.2. Tillgänglighet	22
2.1.3. Miljösituationen.....	24
2.1.4. Trafiksäkerhet.....	24
2.2. MÅL	26
2.2.1. Nationella transportpolitiska mål.....	26
2.2.2. Regionala mål.....	27
2.2.3. Stråk.....	30
2.3. INVENTERADE BEHOV AV INVESTERINGAR.....	33
2.4. MÅLSÄTTNINGAR UTIFRÅN DEN REGIONALA SYSTEMANALYSEN OCH INRIKTNINGSARBETET	35
2.6 FORTSATT REGIONFÖRSTORING OCH REGIONINTEGRERING	36
2.7. UTVECKLA ETT MILJÖANPASSAT OCH SÄKERT TRANSPORTSSYSTEM.....	38
2.8. ÖKA INTEGRATIONEN I ÖRESUNDSREGIONEN	40
2.9. UTVECKLA INFRASTRUKTUREN I SKÅNES TILLVÄXTCENTRA	41
2.10. UTVECKLA ETT TRANSPORTSYSTEM FÖR ALLA	42
2.11. FÖRBÄTTRA SKÅNES FÖRBINDELSER MED OMOVÄRLDEN.....	44
2.12. DE VIKTIGASTE SATSNINGARNA I SKÅNE UTIFRÅN MÅLSÄTTNINGARNA	48

2.13. FINANSIELL SAMVERKAN	51
2.13.1. Hållning	51
2.13.2. Samfinansieringsobjekt under planperioden 2010 - 2021	51
2.14 RESULTAT FRÅN REMISSBEHANDLING AV PLANFÖRSLAG 2009	53
3. FÖRSLAG TILL LÄNSPLAN FÖR REGIONAL TRANSPORT-INFRASTRUKTUR 2010-2021.....	56
3.1. REGERINGENS UPPDRAG	56
3.2. PRINCIPER FÖR PRIORITERING	57
3.2.1. Den regionala systemanalysen och dess underlag	57
3.2.2. Preciseringar i regeringens direktiv.....	58
3.2.3. Fyrstegsprincipen.....	59
3.3 SAMBAND MED ANDRA INFRASTRUKTURPLANER.....	59
3.3.1. Koppling till den gällande regionala planen.....	59
3.3.2. Samordning av projekt i regional och nationell plan	60
3.3.3. Investeringar i nationell infrastruktur.....	61
3.3.3. Samband med omgivande regioners regionala planer	61
3.4. UNDERLAGSMATERIAL.....	62
3.5. INSATSER 2010-2021	63
3.5.1. ÖVERSIKT AV PLANINNEHÅLL.....	63
3.5.2. Alternativa nivåer.....	65
3.5.3. Större ny- och ombyggnader av regionala vägar.....	67
3.5.4. Riktade åtgärder.....	74
3.5.5. Statlig medfinansiering till kommunal infrastruktur.....	78
3.5.6. Övrigt.....	79
3.5.7. Marknadsåtgärder.....	79
3.6. MILJÖBEDÖMNING	79
3.6.1. METOD OCH PROCESS	79
3.6.2. Betydande miljöpåverkan	80
3.6.3. Slutsatser av miljökonsekvensbeskrivningen	81
3.7. EFFEKTBESKRIVNINGAR.....	81
3.7.1. Samhällsekonomiska analyser.....	81
3.7.2. Effekter gentemot de nationella transportpolitiska målen.....	84
4. NATIONELL PLAN.....	85
4.1. INVESTERINGAR NATIONELLT	85
4.1. INVESTERINGAR I SKÅNE.....	86
5. PLANERNAS MÅLUPPFYLLELSE - DISKUSSION.....	91
5.1. SKÅNES HELHETSILD JÄMFÖRT MED PLANERNAS PRELIMINÄRA INNEHÅLL.....	91
5.2. KONSEKVENSER FÖR SKÅNES MÅLSÄTTNINGAR	91
5.2.1. Fortsatt regionförstoring och regionintegrering.....	91
5.2.2. Utveckla ett miljöanpassat och säkert transportsystem	92
5.2.3. Öka integrationen i Öresundsregionen.....	92
5.2.4. Utveckla infrastrukturen i Skånes tillväxtcentra.....	92
5.2.5. Utveckla ett transportsystem för alla.....	93
5.2.6. Förbättra Skånes förbindelser med omvärlden	94
6. SAMVERKAN KRING GENOMFÖRANDET	95

SAMMANFATTNING

De långsiktiga planerna för transportinfrastruktur ska revideras. De nya planerna ska omfatta perioden 2010-2021. En ny nationell plan upprättas av trafikverken och kommer att fastställas av regeringen. Den omfattar investeringar i järnvägar och nationella stamvägar, drift och underhåll av vägar och järnvägar mm. En ny regional plan – Länsplan för regional transportinfrastruktur – ska också upprättas och fastställas av Region Skåne. Den omfattar investeringar i regionala vägar, trafiksäkerhetsåtgärder, cykelvägar, busstrafikens infrastruktur, statlig medfinansiering till åtgärder på kommunalt vägnät mm. Region Skåne ska, förutom att ta fram den regionala planen, också ge underlag till och förmedla den samlade skånska prioriteringen av åtgärder inom den nationella planen.

Riksdagen har angett inriktning, ekonomiska förutsättningar mm. Regeringen har därefter i uppdrag till trafikverk och regioner lämnat mera konkreta direktiv för utarbetandet av nya planer.



Figur 1. Riksdagens beslut om ekonomiska ramar för åtgärdsplaneringen 2010-2021

I denna rapport redovisas:

- Region Skånes syn på samlade behov, mål och prioriteringar inför den kommande planperioden (kap 2)

- Region Skånes förslag till Länsplan för regional transportinfrastruktur 2010-2021 (kap 3)
- Referat av trafikverkens förslag till ny nationell plan (kap 4).

Rapporten har remissbehandlats sommaren/hösten 2009 och därefter justerats något med hänsyn till de synpunkter som då kommit fram.

Bakgrund

Arbetet med översyn av de långsiktiga planerna inleddes 2007 då en regional inriktningsdialog genomfördes med bl a remissbehandling bland intressenterna i Skåne. Parallellt tog de statliga verken fram ett omfattande nationellt inriktningsunderlag som bildat underlag för regeringens proposition, Framtidens resor och transporter, prop 2008/09:35. Under 2008 genomfördes en regional systemanalys för Skåne. Den redovisar planeringsförutsättningar och övergripande prioriteringar inför den kommande perioden. Analysen bygger på många regionala underlag och tidigare beslut såsom det regionala utvecklingsprogrammet, Öresundskomiteens prioriteringar, strategin för utveckling av den regionala persontågstrafiken "Tågstrategi 2037", busstrategin "Med buss i Skåne", gemensamt prioriterade sydsvenska transportstråk och underlag från Strukturbild för Skåne. Vägverket har lämnat underlag om åtgärder i den regionala planen.

Samlade skånska mål och prioriteringar

Planeringsförutsättningar och behov har behandlats i det hittillsvarande arbetet med den skånska inriktningsdialogen och systemanalysen. Skåne är en attraktiv region med växande befolkning och näringsliv och stor potential för tillväxt. Regionintegrering och regionförstoring har skett i snabb takt och potentialen för fortsatt utveckling är stor genom tät bebyggelsestruktur och flerkärnighet. Förändrade resmönster med bl a

ökad arbetspendling är en del av denna utveckling.

Utvecklingen av de stora städerna i Skåne är dynamisk med växande befolkning, omställning av näringslivet, nya etableringar och starkare samband mellan städerna och omgivande delar av regionen.

Öresundsbron har blivit en injektion för integrationen i Öresundsregionen. Efter en trevande start har utvecklingen tagit fart på allvar. Den är ändå i ett inledningsskede och potentialen inför framtiden är mycket stor, sett både ur regionalt och nationellt perspektiv. Som regionförstoringsprojekt torde det sakna motstycke i norra Europa.

Skåne har goda förutsättningar att aktivt bidra till att begränsa transporternas klimatpåverkan. Detta kräver arbete med många typer av insatser, ett arbete som på många sätt pågår. En viktig del är satsningar på infrastruktur som möjliggör miljövänliga resor och transporter.

Skånes roll som transitområde för transporter mellan Skandinavien och det kontinentala Europa är stor och väntas öka. Även transporterna i öst-västlig riktning väntas öka.

6 mål har tidigare lagts fast som utgångspunkt för den kommande planperioden:

- Fortsatt regionförstoring och regionintegrering
- Utveckla ett miljöanpassat och säkert transportssystem
- Öka integrationen i Öresundsregionen
- Utveckla infrastrukturen i Skånes tillväxtcentra
- Utveckla ett transportsystem för alla
- Förbättra Skånes förbindelser med omvärlden

Mera konkret bör huvudpunkter i arbetet med utveckling av transportsystemet i Skåne vara:

- Fortsatt utveckling av kollektivtrafiken
De långsiktiga ambitionerna för kollektivtrafikens utveckling i Skåne är genomgångna och förankrade genom strategier för busstrafiken och den regionala persontågstrafiken. En fortsatt offensiv

satsning görs på kollektivtrafiken. Resandet väntas öka starkt. För att förverkliga detta behövs stora insatser i infrastrukturen.

- Infrastruktur för växande godsflöden
Potentialen att stärka den internationella godstågstrafiken är stor. De skånska hamnarna väntas stärka sin roll. För Skåne kan Fehmarn Bältförbindelsen innebära betydande förändringar. Detta sker samtidigt som planerna för utökad persontågstrafik är högt ställda. Därför behövs mer kapacitet på spåren. Lastbiltransporterna på de skånska vägarna ökar i snabb takt, särskilt i stråk med internationell trafik. Även detta sker med en parallell ökning av personresandet i samma stråk.

- Järnvägsinvesteringar för att ge plats för effektiva och miljöanpassade transporter
Sammantaget utifrån person- och godssynpunkt behövs betydande satsningar i järnvägsnätet. Den nuvarande inriktningen för investeringar mot järnvägar bör fullföljas. Framförallt allt behövs utökad kapacitet i befintliga sträckningar men även anpassning av järnvägar och stationer för nya persontågslinjer och anslutningar till godsterminalpunkter.

- Flaskhalsar i regionalt viktiga vägförbindelser
Det återstår fortfarande många flaskhalsar i vägnätet. Snabb trafikutveckling gör också att avsnitten med kapacitetsbrister kommer att öka i snabb takt om de inte åtgärdas. De mest angelägna insatserna är utbyggnaden av resterande delar av E22 genom Skåne, lokala avsnitt i det regionala vägnätet samt kapacitetsåtgärder i särskilt belastade avsnitt i det befintliga motorvägsnätet. Effekter av nya hastighetsgränser behöver också mötas med vägförbättringar.

- Flygtrafikförsörjning
Skåne har i stort en god försörjning med flygförbindelser. Det är framför allt det stora utbudet av flyglinjer till och från Kastrup som ger Skåne en vid internationell jämförelse mycket bra tillgänglighet ut i världen. Staten vill se över huvudmannaskapet för de svenska flygplatserna. I detta sammanhang är det lämpligt att också se på den samlade strukturen av flygplatser i Skåne. En viktig fråga är också

tillgängligheten på marken till såväl de skånska flygplatserna som till Kastrup.

- Skåne som cykelregion
Skåne har goda förutsättningar för cykeltrafik. Ambition är hög i många kommuner och genom insatser hittills via RTI-planen. Denna inriktning bör fortsätta och vidareutvecklas.
- Lätt spårtrafik
Införande av lätt spårtrafik förbereds nu i och kring de tre största tätorterna i Skåne. I kommande planperiod bör trafik komma igång i de stråk som prioriteras högst.
- Tillgänglighet för funktionshindrade
Ambitionen i den regionala och lokala kollektivtrafiken bör vara fortsatt hög och bygga vidare på nuvarande inriktning. En anpassning bör också ske till de nationella besluten kring prioriterade nät och finansiering av insatser.
- Höghastighetståg mot norr och söder
Möjligheten att utveckla interregional tillgänglighet och miljöanpassade lösningar genom höghastighetståg är mycket viktig för Skåne. De resrelationer som kan bli aktuella – i första hand mot Mälardalen, men också mot norra Tyskland och vidare i Europa och längs Västkusten – är strategiska för Skåne.
- Utredning av en fast HH-förbindelse
En utredning av förutsättningar och möjliga lösningar för en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör bör startas så snart som möjligt av den svenska och danska regeringen. Berörda regioner och kommuner bör medverka. De regionala aktörerna har redan påbörjat olika utredningsarbeten för att underlätta ett genomförande.

De nu föreliggande planeringsresultaten visar tydligt att nivån för investeringar i infrastrukturen i Skåne behöver höjas väsentligt. Viktiga förutsättningar för regionens utveckling kommer i annat fall att utebli. Vitala delar i regionens och kommunernas utvecklingsarbete går om intet om inte staten samtidigt satsar på infrastrukturen. Det planeringsresultat som den pågående planeringen pekar mot visar att dagens ordning inte förmår lösa de problem och skapa de förutsättningar som är motiverade. Det behövs därför en ny ordning.

Region Skåne och de skånska kommunerna är öppna för att utveckla ansvarsfördelning och finansieringsmodeller för infrastrukturåtgärder. Det kan ske i konkreta projekt men också som en del i utvecklingen av regioners ansvar och roll. Finansiell samverkan, utvecklade ekonomiska styrmedel och utökad brukarfinansiering kan vara delar i en sådan utveckling.

I det regionala utvecklings- och utredningsarbetet inom infrastruktur och transporter bör ett aktivt arbete drivas inom följande områden:

- Samlade strategier och prioriteringar av insatser inom infrastrukturområdet - utredning, dialog och förankring
- Regional strategi för gods och logistik i samverkan med näringsliv och nationella aktörer
- Utvecklingsarbete kring miljöanpassade transporter – biogas, hållbar mobilitet, forskning inom logistik, miljöanpassad transportplanering och hållbar stadsutveckling
- Regional dialog inom ”Strukturbild för Skåne” där bl a frågor kring infrastruktur och transporter behandlas
- Svenskt/danskt samarbete kring planering och infrastruktur i Öresundsregionen
- Östersjöutveckling genom samarbete med andra regioner i Östersjöregionen bl a inom Interreg
- Ökad planberedskap genom fysiska utredningar och projektering.

Resultat av remissbehandling

Planförslagen har remissbehandlats av region Skåne under juni-september 2009. Följande synpunkter har i kort sammanfattning framförts.

Synpunkter på inriktningen

Det finns en mycket stor uppslutning kring den huvudinriktning som Region Skåne föreslagit med dess beskrivning av utgångspunkter, mål och behov.

Många remissinstanser pekar på Skåne och Öresundsregionen som en region under stark utveckling och en motor för tillväxt i Sverige och Danmark och att detta bör vara en utgångspunkt för de nationella besluten.

Den omfattande transittrafiken är en specifik förutsättning vilket bör vara en viktig utgångspunkt för de nationella besluten.

Klimatfrågan tas också upp av många.

Konsekvenserna av planförslagen, jämfört med den nu gällande planen blir enligt många remissinstanser mycket allvarliga. Det gäller för Skånes utvecklingsförutsättningar, för den hittillsvarande planeringen i kommunerna och för Region Skånes utveckling av kollektivtrafiken. Konsekvenserna av den drastiskt sänkta omfattningen för investeringar i den nationella planen är särskilt allvarliga.

Synpunkter på prioriteringen av åtgärder

Den inbördes prioriteringen mellan åtgärder både i den nationella och den regionala planen har stöd bland remissinstanserna. Det stora problemet är den ekonomiska ramen som innebär att många åtgärder skjuts på framtiden eller helt utgår ur planerna.

Många remissinstanser trycker på prioriteringen av investeringsåtgärder inom de områden man representerar. De större projekt som ingår i förslaget till nationell plan har alla brett stöd. Det finns också ett brett stöd för investeringar i järnvägsnätet som möjliggör att den regionala tågtrafiken kan fortsätta att utvecklas. De flesta av dessa projekt ingår i den gällande planen men finns inte med i trafikverkens förslag. Bland projekt som framhålls men som inte ingår finns

- Trelleborgsbanan
- Lommabanan
- Söderåsbanan
- Skånebanan
- Pågatåg Nordost
- Simrishamnsbanan
- Kapacitetsförstärkning på Södra stambanan
- Sydostlänken
- Utbyggnad av E22 i återstående delar
- Kapacitetsförstärkning på E6
- Hamnanslutning i Trelleborg

Flera remissinstanser vill att Region Skåne ska engagera sig mera i utvecklingen av lätt spårtrafik. Staten bör också medverka i finansieringen.

Det finns ett stöd för att fortsatt arbeta med potter som kan preciseras under planeringsperiodens gång. Det bör ske i dialog mellan kommunala, regionala och statliga organ.

Synpunkter på underlag och förankringsprocess

Förankringsprocessen i Skåne förefaller ha fungerat bra.

Det är bra att det nu finns en trafikslagsövergripande nationell plan. Viss kritik finns mot hanteringen av finansieringslösningar. Många uppfattar att förutsättningarna har varit oklara. Många synpunkter finns också om vilka principer som ska gälla.

Viss grundläggande kritik riktas mot planeringssystemet som helhet, bl a dess brist på stabilitet.

Det är en brist att höghastighetsfrågan behandlats separat, åtskilt från planeringen i övrigt.

Behovet av utveckling av infrastrukturen i ett Öresundsperspektiv borde behandlats mera utförligt i den nationella planen. Man saknar också initiativ kring en samordnad planering av svenska och danska myndigheter.

Förslag till Länsplan för regional transportinfrastruktur 2010-2021

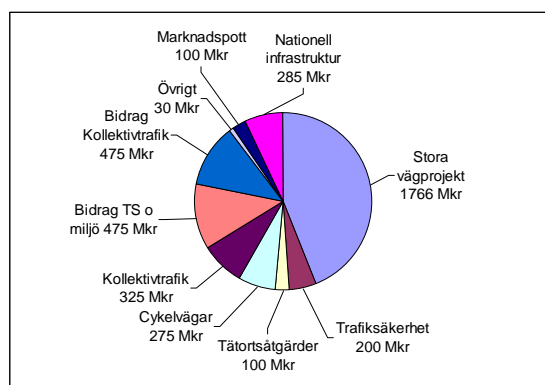
Den regionala planen ska innehålla vägutbyggnader, riktade åtgärder för trafiksäkerhet, cykeltrafik och kollektivtrafikens infrastruktur på det regionala vägnätet samt statlig medfinansiering till trafiksäkerhets- och miljöåtgärder och kollektivtrafikåtgärder på det kommunala vägnätet. Jämfört med gällande plan är det små förändringar i regelverket kring vilka typer av åtgärder som kan innefattas.

Planeringsramen för den regionala planen för Skåne är 4033 Mkr. Det motsvarar 12 % de medel på 33.1 Mdr kr som avsatts för alla regionala planer i landet. Förslag för en ekonomisk ram på +25% och -25% ska också redovisas. I reella termer, sett i relation till kostnadsutvecklingen, är det ekonomiska utrymmet i den nya planen betydligt mindre än för perioden 2004-2015.

	Tvärleden förbi	
	Lönsboda	55
13	Förbi Assmåsa	31
11	Tomelilla-Gärnäs	44
23	Ekeröd-Sandåkra	173
	Ö Höör/Höör-Hörby (start under planperioden)	106
23/13	Summa	1766

Regeringen anger i sitt planeringsdirektiv att nationella transportpolitiska mål ska beaktas. Utöver detta ligger slutsatser i inriktningsdialog, systemanalys och synpunkter i olika dialogaktiviteter till grund för det förslag som nu redovisas. För alla större investeringar har särskilda analyser av samhällsekonomiska effekter genomförts. Den inledande delen av planen har anpassats till de projekt som redan pågår. Det nya förslaget tar också hänsyn till sambanden med väg- och järnvägsprojekt i den nationella planen och det som planeras i grannlänerna. Dessutom har vissa medel i den regionala planen avsatts för investeringar i den nationella infrastrukturen.

Den regionala ramen föreslås disponeras enligt följande i 0-nivån (4033 Mkr):



I 0-nivån föreslås följande större vägprojekt (>25 Mkr) ingå:

Väg	Objekt	Kostnad Mkr
11	Veberöd-Sjöbo	99
19	Förbi St Herrestad	106
108	Holmeja-Klågerup	119
	Tvärleden Osby-	
1950	Markaryd	109
108	Staffanstorp-Lund	82
913	Bjärred-Tpl Flädie	35
	Inre kustvägen	
1714	Båstad	67
	Vägsystem	
	Trelleborgsbanan	52
101	Förbi Käglinge	73
	Ekeby-Kågeröd	
109	etapp 1	60
100	Höllviken-Vellinge	96
16	Flädie-Lund	84
108	Genom Svedala	75
	Vanneberga-	
21	Önnestad	82
19	Bjälöv-Hanaskog	138
	Löddeköpinge-	
1137	Kävlinge	82

De olika potterna i den regionala planen inriktas enligt följande:

- Riktade trafiksäkerhetsåtgärder, 2200 Mkr
Medlen används för att upprätthålla en önskvärd hastighetsstandard på prioriterade vägar i de fall de nya hastighetsreglerna annars skulle ge allvarliga tillgänglighetsförsämringar. Till del finansieras denna typ av åtgärder även med medel från nationell plan. Även andra trafiksäkerhetsåtgärder ska inrymmas såsom sidoräcken och rensning av sidoområden, korsningsåtgärder, räfflor och säkring av gång- och cykelpassager på landsbygd.
- Tätortsåtgärder, 100 Mkr
Förbättrad trafiksäkerhet, ökad trivsel och trygghet för de boende, ökad tillgänglighet för oskyddade trafikanter och en vackrare vägmiljö i framför allt mindre tätorter med stor genomfartstrafik. Även här förutsätts delfinansiering via nationell plan.
- Cykelvägar, 275 Mkr
Utbyggnad av cykelvägar utanför det kommunala väghållningsområdet. Den cykelledsplan som tagits fram av Vägverket i samverkan med kommunerna bildar underlag för prioriteringen av objekt.

- Kollektivtrafikåtgärder på det statliga vägnätet, 325 Mkr
Ökad tillgänglighet för funktionshindrade och förbättrad framkomlighet för busstrafiken.

- Statlig medfinansiering till kollektivtrafikåtgärder, 475 Mkr
Statlig medfinansiering (tidigare statsbidrag) för satsningar på högklassiga busstråk, framkomlighetsåtgärder för buss, hållplatser och terminaler samt pendlarparkeringar. Normalt 50/50 kommunal/statlig finansiering.

- Statlig medfinansiering till trafiksäkerhet och miljö, 475 Mkr
Medlen används till att förbättra trafiksäkerheten och miljön på det kommunala väg- och gatunätet. Normalt 50/50 kommunal/statlig finansiering.

- Investeringar i nationell infrastruktur, 285 Mkr
Förslaget innehåller åtgärder på regionala vägar som ingår i nationella projekt såsom Inre kustvägen, vägsystemet kring Trelleborgsbanan, väg 101 och väg 913 vid Bjärred. Därutöver ingår direkta bidrag till nationella projekt. Det gäller Västkustbanan Ängelholm-Maria, E22 Rolsberga-Fogdarp och Pågatåpg Nordost. I +25%-nivån ingår ytterligare bidrag; till Södra stambanan, lätt spårtrafik, Söderåsbanan och Simrishamnsbanan.

- Marknadsanpassning, 100 Mkr
Utrymme för åtgärder som inte kan förutses då planen beslutas. Det kan gälla förändringar i företagets transportförsörjning eller exploateringar.

- Övrigt 30 Mkr
I posten ingår bidrag till investeringar i enskilda vägar mm. Driftbidrag till flygplatser ingår i planen men 30 Mkr. De senare ska finansieras med medel som kommer att tillföras utöver föreslagna planeringsram.

nationella planens 0-nivå. Till detta har förts annan finansiering genom brukaravgifter, trängselskatt, kommunal och regional medfinansiering samt höjda banavgifter - sammanlagt 61 Mkr.

Kostnaderna fördelas enligt följande:

- Drift och underhåll av vägar och järnvägar 215.6 Mkr
- Åtgärdsområden och sektorsverksamhet 37 Mkr
- FUD samt medfinansiering drift av flygplatser 4.8 Mkr
- Investeringar 188 Mkr

Förslaget innehåller ett begränsat antal projekt utöver de som redan tidigare är beslutade. Dessa nya projekt kommer att kunna genomföras först vid mitten eller slutet av den kommande planperioden. För särskilt järnvägsinvesteringarna ger förslaget drastiskt förändrade förutsättningar jämfört med inriktningen i Region Skånes och de skånska kommunernas planer och jämfört med infrastrukturplanerna 2004-2015.

Följande större investeringsprojekt (>50 Mkr) ingår i Skåne:

- Låsta projekt som pågår eller tidigare beslutats:

Citytunneln och Malmö bangård
Västkustbanan; tunnlar genom Hallandsåsen
Västkustbanan; Förslöv-Ängelholm och Ängelholms bangård
Kraftsamling Öresund
Plattformspaketet i Skåne
Lund C
Söderåsbanan etapp 1
Södra stambanan; Flackarp-Arlöv
E6 Trelleborg – Vellinge
E20 Tpl Pildammsvägen
E22 Hurva – Rolsberga
E22 Hörby N – Linderöd
Trelleborg, bangårdsombyggnad

Trafikverkens förslag till nationell plan 2010-2021

Trafikverkens har lämnat sitt förslag till regeringen 2009-08-31. Förslaget utgår ifrån planeringsdirektivets nivå där 384 Mdr kr i den

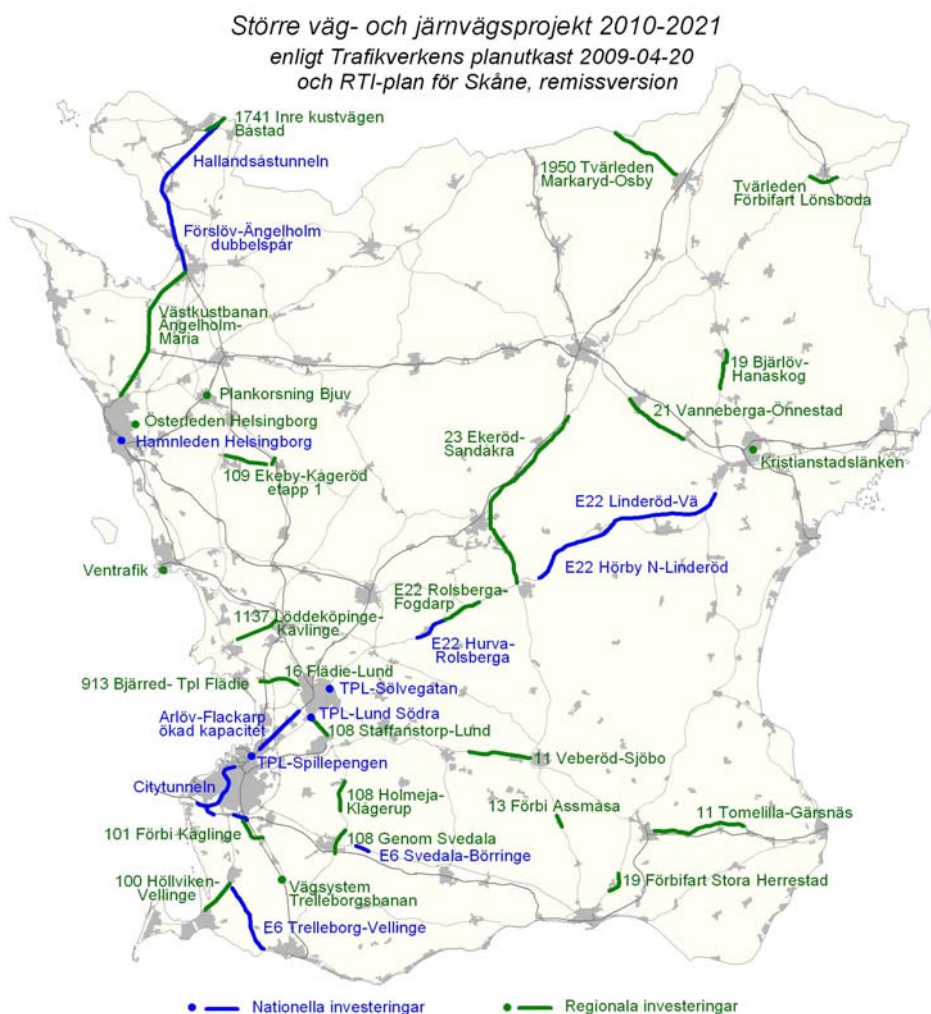
- Nya projekt enligt nu tillgängliga preliminära material, planeringsnivå:

<u>Projekt</u>	<u>Kostnad, Mkr</u>
E22 Linderöd-Vä	837
Tpl Spillepengen, Malmö	210
E4 Infart till Helsingborgs hamn	269
E6 Tpl Lomma södra	82
E65 Svedala-Böringe	270
E22 Tpl Lund S	93
E22 Tpl Ideon	106
Västkustbanan, Ängelholm-Maria och Södertunneln i Helsingborg	3951
ERTMS	

- Nya projekt, planeringsnivå + 15%:

<u>Projekt</u>	<u>Kostnad, Mkr</u>
E6 Infart/ringled i Trelleborg	360
E6 Alnarp-Löddeköpinge	237
Trelleborgsbanan (+ åtgärder i regional plan)	450
Lommabanen	506
Söderåsbanan etapp 2 och 3	541
E22 Fjälkinge-Gualöv	360
Skånebanan ökad kapacitet	128
Spårvägar i Malmö och Göteborg	350

Avsiktsförklaringar och avtal om medfinansiering finns för en betydande del av de nationella projekten i Skåne.



Figur 2. Nationella och regionala objekt under planperioden 2010-2021.

Fortsatt arbete

Region Skåne överlämnar förslaget till regional plan till regeringen, tillsammans med resultatet av den genomförda remissen. Samtidigt lämnar Region Skåne ett yttrande över förslaget till nationell plan och dess miljökonsekvensbeskrivning. Efter beredning kommer regeringen sedan att besluta om den nationella planen och om ekonomisk ram för den regionala planen. Region Skåne fastställer därefter den regionala planen för Skåne.

1. FÖRUTSÄTTNINGAR OCH BAKGRUND

1.1. Den långsiktiga infrastrukturplaneringen

Den långsiktiga infrastrukturplaneringen genomförs i en rullande och för hela landet samordnad berednings- och beslutsprocess. En utgångspunkt i arbetet är att man i en öppen och bred dialog och med jämförbara underlag ska ta ställning till de samlade prioriteringarna av olika insatser inom infrastrukturuområdet. De långsiktiga planer som fastställs är sedan styrande i den kortsiktiga planeringen och genomförandet.

Regering och riksdag beslutar om nationell inriktning, ekonomiska ramar, regelverk och anger också hur processen i stort ska se ut.

En viktig förändring i sättet att arbeta jämfört med tidigare planeringsomgångar är att de statliga trafikverken (Vägverket, Banverket, Sjöfartsverket och Transportstyrelsen) denna gång arbetar betydligt mera samordnat vilket inneburit en bättre helhetssyn och samordning av arbetet med de fyra trafikslagen. Den regionala nivån har också fått en viktigare roll i att ta fram underlag och tydliggöra regionala prioriteringar. Det är däremot marginella förändringar i det regionala beslutsmandatet.

Åtgärdsplaneringen ska leda fram till:

- En nationell plan för transportinfrastruktur 2010-2021.

Utarbetas av trafikverken och beslutas av regeringen. Planen innehåller drift och underhåll av vägar och järnvägar, sk sektorsuppgifter, investeringar i järnvägar och nationella stamvägar, viss statlig medfinansiering, vissa sjöfarts- och flygätgärder mm

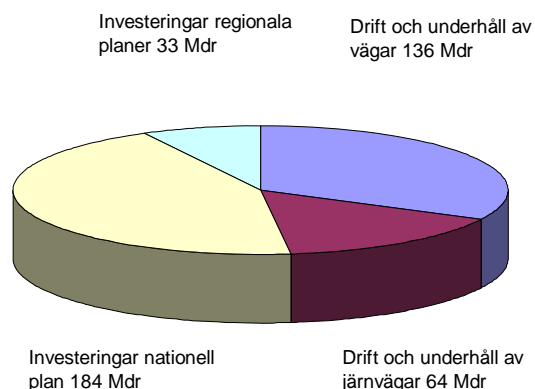
- Länsplaner för regional transportinfrastruktur 2010-2021, en för varje län.

Planen för Skåne utarbetas och beslutas av Region Skåne. Planen innehåller investeringar i statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet, statlig medfinansiering av infrastruktur för kollektivtrafik, trafiksäkerhetsåtgärder mm.

Tidplanen omfattar perioden 2006 till början av 2010:

2006	Transportpolitiska utredningar kring hamnar, flygplatser, kombiterminaler, finansiering mm
2007	Nationella inriktningsunderlag Regional inriktningsdialog i Skåne
2008	Nationella och regionala systemanalyser Regeringens beslut om närtidssatsningar Infrastrukturproposition Planeringsuppdrag till trafikverk och regioner
2009	Genomförande av åtgärdsplanering
2010	Beslut av Regeringen och Regionfullmäktige Genomförandet startar

1.2. Direktiv och ramar för åtgärdsplaner 2010-2021



Figur 3. Riksdagens beslut om ekonomiska ramar för åtgärdsplaneringen 2010-2021

Riksdagen beslutade i december 2008 om Framtidens resor och transporter, prop 2008/09:35. Propositionen innehåller mål, förutsättningar och ekonomiska ramar för åtgärdsplaneringen. Planeringsramen för hela 12-årsperioden ska för statens del vara 417 Mdr kr varav 136 Mdr kr för drift och underhåll av det statliga vägnätet, 64 Mdr kr för drift och underhåll av järnvägar och 217 Mdr kr för utveckling av transportsystemet (se figur 3).

Infrastrukturpropositionen betonar ett transportslagsövergripande perspektiv och att användarna ska sättas i fokus. Hållbarhetsperspektivet betonas liksom en ökad effektivitet i produktionen och i statens förvaltning. Den regionala nivån ska ges ökat ansvar. Staten vill också att ansvaret för finansieringen av infrastruktur ska utvecklas och breddas.

Utifrån propositionen har regeringen 2008-12-19 lämnat ett uppdrag till trafikverk och regioner. Det innehåller närmare förutsättningar kring underlag, konsekvensbeskrivningar, prioriteringskriterier, tidplan mm. En grundläggande utgångspunkt är den nationella transportpolitik som riksdagen lägger fast med bl a transportpolitiska mål.

I uppdraget anges länsvisa planeringsramar för de regionala planerna. Regeringen har avsatt 33.1 Mdr kr till de regionala planerna och för Skåne är ramen 4033 Mkr. Den slutliga ramen kommer att fastställas i början av 2010 efter det att regeringen granskat verkens och de olika regionernas förslag till planer.

Regeringen har också reviderat de förordningar som är styrande för planeringen. De viktigaste är Förordning om en nationell plan för transportinfrastruktur (SFS 2009:236), Förordning om länsplaner för regional transportinfrastruktur (SFS 1997:263) och Förordning om statlig medfinansiering av vissa regionala kollektivtrafikanläggningar mm (SFS 2009:237).

Den regionala systemanalysen för Skåne är en grundläggande utgångspunkt. Åtgärdsplaneringen kan ses som en

konkretisering av de mål och slutsatser som lagts fast i systemanalysen.

1.3. Samverkan och förankring i Skåne

Insatser inom infrastruktur och transporter har starka samband med andra samhällssektorer. Många parter har intressen i och ansvar för hur infrastrukturen sköts och utvecklas. Det är därför viktigt med förankring, delaktighet och allsidig belysning. I arbetet på regional nivå finns det särskilt tydliga samband med kollektivtrafiken, den kommunala samhällsplaneringen och den regionala utvecklingen i övrigt.

Från det regionala arbetet finns underlag och utgångspunkter från en mängd underlag och beslut. Bland dessa är det regionala utvecklingsprogrammet särskilt viktigt. Det har nyligen setts över. Ett nytt program fastställdes av Regionfullmäktige i juni 2009. I det nya programmet finns visionen om ett livskraftigt Skåne och utvecklingsmålen Tillväxt, Attraktionskraft, Bärkraft och Balans kvar oförändrade.

Under de senaste åren har ett intensivt arbete och dialog genomförts kring den långsiktiga inriktningen för regional persontågtrafik. Resultatet har blivit Tågstrategi 2037 som beslutades 2008. Sedan tidigare finns en strategi för busstrafikens utveckling.

Samarbetet mellan svenska och danska parter kring gemensamma planerings- och infrastrukturfrågor i Öresundsregionen har utvecklats genom ÖRIB-projektet som genomförts i två etapper. Arbetet utvidgas nu i projektet ”Infrastruktur och Byudvikling Öresund” där analyser och dialog genomförs kring gemensamma utmaningar såsom Fehmarn Bält-förbindelsens konsekvenser för Öresundsregionen, en andra fast förbindelse över Öresund, höghastighetståg samt regionens roll och utvecklingsförutsättningar som internationell trafikknutpunkt.

Inom arbetet med Strukturbild för Skåne genomförs analyser och dialog kring regionala strukturfrågor och strategier i samverkan mellan Region Skåne, kommunerna och berörda myndigheter. Inom detta arbete har man bl a behandlat frågor kring

befolkningsutveckling, boendemiljöer, pendlingsmönster, näringsstruktur, handel, service och markanvändningsfrågor. Andra analyser och dialogprojekt som bildat underlag i det regionala arbetet är den regionala resvaneundersökning som genomfördes 2007, tillgänglighets- och kapacitetsanalyser, undersökningar av godstransittransporter i Skåne och Blekinge 2006, en gemensam studie av lätt spårtrafik i Skåne, samarbetsplattformen Hållbar Mobilitet Skåne, det tidigare regionala projektet godstrategier i Skåne, olika interregionala samarbetsprojekt i Östersjöområdet samt givetvis kommunernas översiktliga planering och den fysiska infrastrukturplanering som Vägverket och Banverket genomför.

Det pågår fn arbete inom en Klimatberedning direkt knuten till Regionstyrelsen i Region Skåne. Beredningen behandlar det samlade arbetet i Skåne med klimatfrågor och har hösten under hösten 2009 presenterat förslag till initiativ och åtgärder. Man föreslår bl a satsningar på infrastrukturen för miljövänliga transportalternativ, utbyggd kollektivtrafik, aktiv samhällsplanering, ekonomiska styrmedel och satsningar inom beteendeförändringar.

Med direkt anknytning till den nya planeringsperioden genomfördes en regional inriktningsdialog i Skåne 2007. Det gjordes på försök och efter erbjudande från regeringen till Region Skåne och Västra Götalandsregionen. Som en del i arbetet genomfördes en rad dialogaktiviteter, bl a en remiss. Detta gav stort gensvar bland intressenterna och har gett värdefullt underlag för åtgärdsplaneringen. Resultatet redovisades också till regeringen och trafikverken 2007.

Inriktningsunderlaget vidareutvecklades inom ramen för regeringens uppdrag under 2008 om att genomföra en regional systemanalys. Även detta innefattade olika dialogaktiviteter och byggde på underlag som tagits fram i samverkan med parterna i Skåne.

Arbetet med åtgärdsplaneringen bygger vidare på inriktningsdialog och systemanalys. Samverkansformerna har i stort etablerats tidigare. Inom Region Skåne har Regionala tillväxtnämnden uppdraget att hålla samman arbetet. Nämnden och dess presidium har varit

aktiv i detta arbete liksom även en mindre arbetsgrupp inom nämnden för finansieringsfrågor. Samverkan har också skett med nämnden för kollektivtrafik vilken har ansvar för Skånetrafiken.

Politiska överläggningar mellan Region Skåne och kommunerna har ingått i arbetet. Det har skett genom särskilt anordnade möten och genom utnyttjande av de ordinarie tillfällen då dessa företrädare möts.

På tjänstemannanivå sker samarbetet genom regelbundna avstämningar mellan Region Skåne och kommunerna i ”de fyra hörnen” (regiondelarna) samt i bilaterala kontakter. Vid dessa tillfällen medverkar som regel trafikverken och länsstyrelsen. Kommunerna tar också själva fram underlag som används i planeringen.

En hearing samt ett antal seminarier och workshops har genomförts tillsammans med kommuner, näringsliv och andra planeringsaktörer. Sydsvenska Industri- och Handelskammaren och Region Skåne arrangerade tillsammans ett seminarium för näringslivsföreträdare där åtgärdsplaneringen diskuterades. En kontakt har också skett med transportnäringen genom Transportindustriföreningens region syd.

Diskussioner kring finansiering och finansiell samverkan har skett i olika former med deltagande av såväl trafikverken som kommunerna och Region Skåne. Ett särskilt arbete har skett kring projekt, ansvar och finansiering i och i anslutning till tillväxtkärnorna i Skåne. En gemensam diskussion har också skett på politisk ledningsnivå kring principerna. Det har resulterat i en gemensamt uttalad ståndpunkt från Region Skåne och kommunerna i Skåne genom likalydande beslut av Region Skåne och Kommunförbundet Skåne i april 2009.

Avstämningar med de svenska grannregionerna har skett inom ramen för SydSam som har en särskild beredning för infrastruktur samt genom bilaterala kontakter i konkreta frågor.

Arbetet med miljöbedömning av den regionala planen har skett i samverkan med länsstyrelsen, Vägverket och Banverket.

Bland prioriteringar som tagits fram utanför det egentliga planeringsarbetet men som bör beaktas kan nämnas:

- Infrastrukturen i Öresundsregionen. Beslut av Öresundskomiteen 2007-08-16.
- Sydsvenska Industri- och Handelskammarens prioritering av vägar och järnvägar inför planperioden 2010-2021
- SydSam. Prioriterade sydsvenska transportstråk 2006

I det nationella arbetet har framför allt trafikverken och SIKÄ tagit fram en mängd underlagsmaterial vilka presenterats under den tidigare delen av planeringsarbetet, under inriktningsplaneringen. Trafikverken har även tagit fram objektbeskrivningar för olika investeringsprojekt där man redovisar kostnader, bedömda effekter mm.

Informationsutbyte mellan regioner och mellan regionerna och trafikverken centralt kring direktiv, planeringsprocess och miljöbedömningar har skett inom nätverket Kommunikationsexpertföreningen.

Bland frågor som är under utredning och som kanske inte kommer att vara avslutade på de nya planerna fastställs bör särskilt nämnas

- Planering och transporter i Öresundsregionen
- Översyn av TEN-T och andra delar av den europeiska transportpolitiken

1.4. Genomförandeläge för gällande planer

Den nationella väghållningsplanen och Framtidplanen för järnvägen för perioden 2004-2015 fastställdes i början av 2004 av regeringen. Den nationella väghållningsplanen har därefter justerats i samband med det s k Trollhättepaketet. Den regionala infrastrukturplanen (RTI-planen) för Skåne fastställdes av Regionfullmäktige 2004.

Under 2007 aktualiserades en översyn av investeringsdelarna av de båda nationella

planerna. Förslag utarbetades av Vägverket resp Banverket med drastiska nedskärningar av särskilt järnvägsplanen. Förnyade kostnadsberäkningar visade att planerade projekt inte kan inrymmas inom de ekonomiska ramarna. Förslagen har inte fastställts. I stället har regeringen i samband med budgetpropositionen 2008 beslutat om närtidssatsningar som till del innefattas i redan gällande planer men som också innebär tillskott.

Vad gäller investeringar förväntas genomförandeläget vid årsskiftet 2009/2010, dvs efter halva planperioden och vid den tidpunkt då de nya planerna ska börja gälla vara enligt följande.

1.4.1. Regional plan

Totalt sett beräknas ca 80% av innehållet i planen under de första 6 åren vara genomfört.

Utfallet för de olika posterna i planen beräknas vid årsskiftet 2009/10 vara följande (kostnader anges i löpande priser):

	Utfall Mkr	Planuppfyllnad i % av plan
Större vägprojekt	406	68%
Trafiksäkerhetsåtgärder	253	103%
Cykelvägbyggnader	81	76%
Kollektivtrafikåtgärder på statliga vägar	93	59%
Tätortsåtgärder	101	102%
Övrigt	21	77%
Statsbidrag:		
Kollektivtrafik	201	79%
Miljö, trafiksäkerhet, färjor mm	205	76%

Genomförda eller pågående vägprojekt vid årsskiftet 2009/2010:

- Väg 17 Förbi Marieholm
- Väg 21 Ignaberga-Vanneberga
- Väg 21 Önnestad-Ringelikors
- Väg 111 förbi Viken
- Väg 111 tpl Allerum-Kulla Gunnarstorp (genomförs 2009)
- Väg 11 Veberöd-Sjöbo (delvis förskottat av Sjöbo kommun)
- Tvärleden Markaryd-Osby (pågår och fortsätter 2010)

- Väg 108 Holmeja-Klågerup (planeras påbörjas sent 2009)

Större statsbidragsprojekt som genomförts eller pågår:

- Österleden i Helsingborg
- Hamnleden i Åhus
- Kristianstadslänken, etapp
- Ventrafiken färjor och terminaler, pågår även 2010
- Prostbron i Malmö

1.4.2. Nationell väghållningsplan

Genomförda eller pågående projekt:

- E4 Örkejlunga-Skånes Fagerhult
- E22 Förbi Bromölla
- E22 Kristianstad-Fjälkinge, återbetalning av förskottering
- E22 Tpl Råby vid Lund, genomförs 2009
- E6 Trelleborg-Vellinge, startas 2009

Genom potterna i den nationella väghållningsplanen har åtgärder inom vattenskydd, buller, slitna vägmiljöer, natur och kultur genomförts på hela det statliga vägnätet i Skåne. På det nationella stamvägnätet har bl a åtgärder inom kollektivtrafik, trafiksäkerhet och på rastplatser genomförts. En betydande satsning har också

skett på mötteseparering. **Följande möttesepareringsprojekt har genomförts:**

- E6 Maglarp-Trelleborg
- E22 Fogdarp-Osbyholm
- E22 Tollarp-Nöbbelöv-Vä
- E22 Fjälkinge-Gualöv
- E65 Svedala-Böringe

Satsningarna på mötteseparering har även kommit regionala vägar till del.

1.4.3. Framtidsplan för järnvägen

Genomförda eller pågående projekt:

- Väst kustbanan Kävlinge-Lund, vissa avslutande arbeten
- Blekinge Kustbana, elektrifiering
- Citytunneln och bangården i Malmö, pågår
- Södra stambanan Arlöv-Malmö, pågår
- Väst kustbanan genom Hallandsåsen, pågår
- Väst kustbanan Förslöv-Ängelholm, pågår
- Plattformspaket i Skåne, förskottrade och medfinansierade åtgärder, pågår
- Kraftsamling Öresund
- Ombyggnad av Ängelholms bangård

2. SATSNINGAR OCH UTMANINGAR 2010-2021 – HELHETSBLILD FÖR SKÅNE

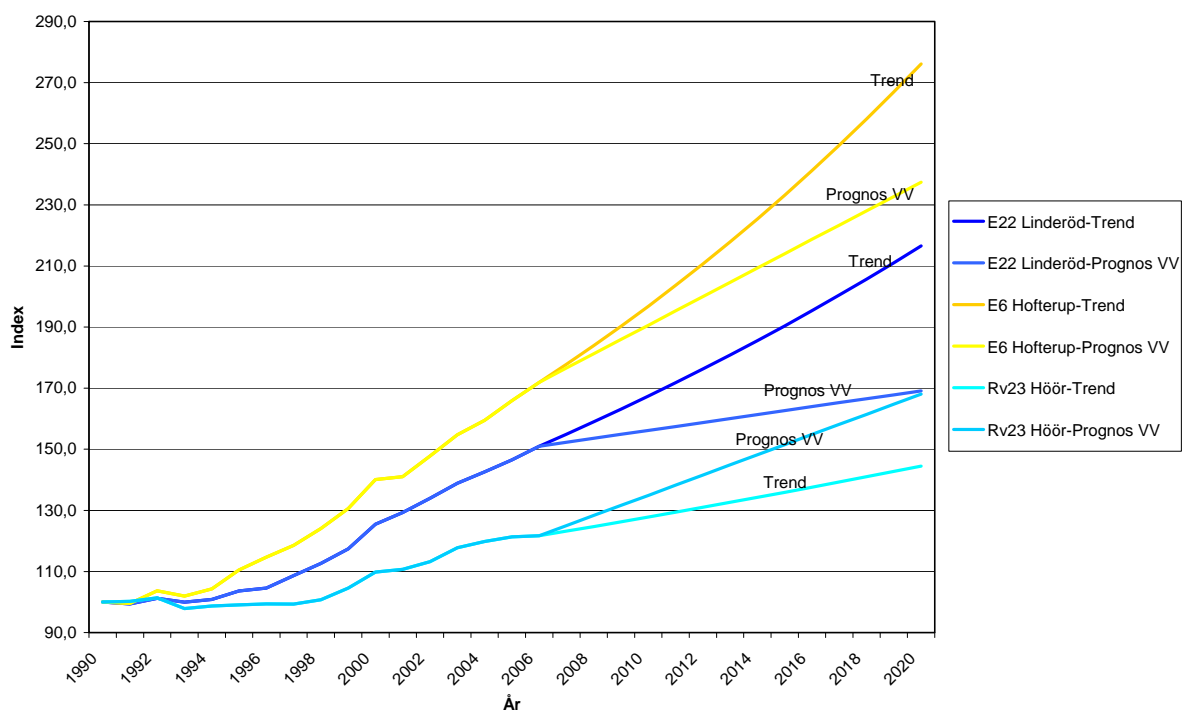
2.1. Tillstånd

2.1.1. Trafikutveckling

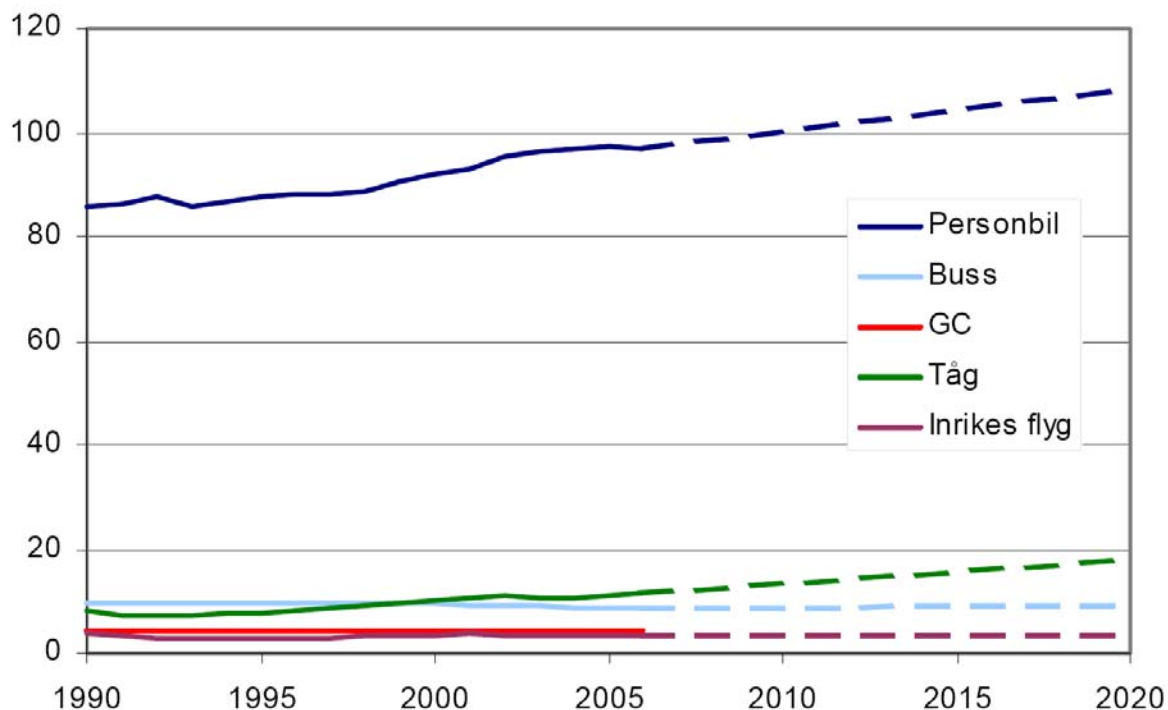
Trafikutvecklingen i Skåne har varit mycket stark sedan mitten av 1990-talet, såväl för biltrafik som för tågtrafik. Förklarande faktorer är flera, bla flera år med stark konjunktur, men främst kanske att Skåne utvecklats från flera mindre arbetsmarknadsregioner till att vara på väg mot att bli en gemensam arbetsmarknadsregion. Även integreringen inom Öresundsregionen har inneburit kraftigt ökat resande över Öresundsbron och ständigt reviderade prognoser över framtida Öresundstrafik.

Vissa nyckelprojekt har varit viktiga faktorer i integreringen, såsom utvecklandet av Öresundstågtrafiken, byggandet av Väst kustbanan Helsingborg – Landskrona – Lund och inte minst Öresundsförbindelsen med Yttre Ringvägen. För kollektivtrafiken kan nästa språng väntas 2011 då Citytunneln i Malmö öppnas.

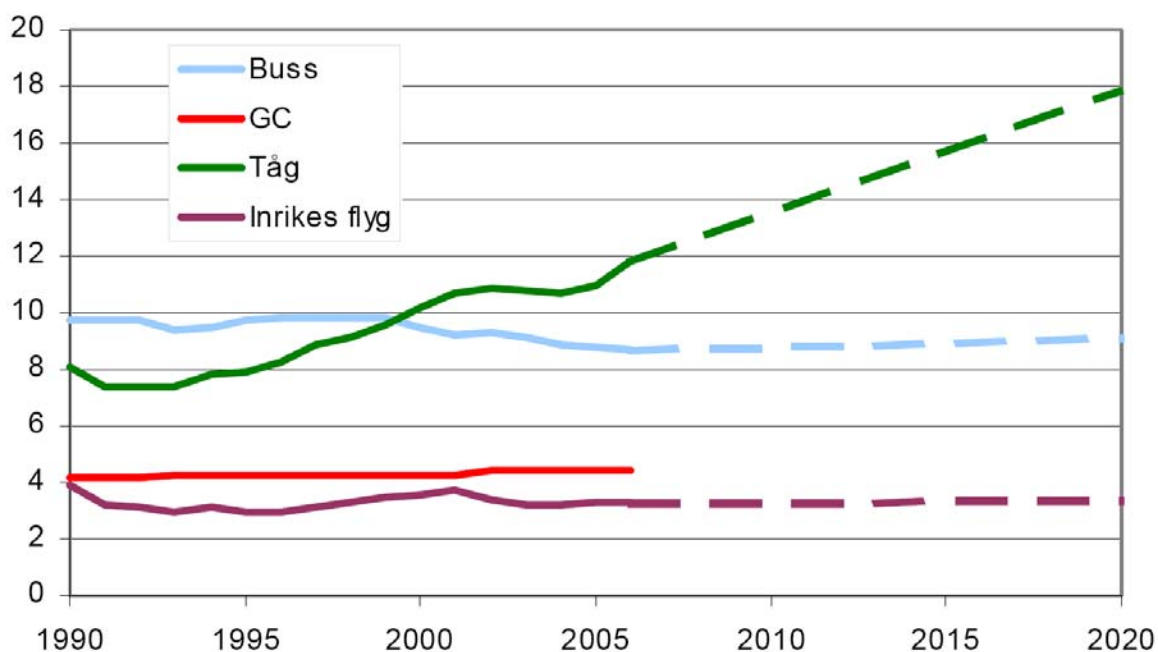
Trafikutvecklingen på det övergripande vägnätet har ökat mycket kraftigt, speciellt i sydvästra Skåne. Trenden är kraftigt stigande och de prognostiserade trafikalen för en framtida situation 2020 underskrider ofta trendframskrivningarna (se figur 4 som exempel).



Figur 4. Trafikutveckling t o m 2006 samt trend respektive prognos(2009. Referensscenari) till 2020. Tre mätpunkter: E6 Høfterup/Löddeköpinge, E22 Linderöd, Rv 23 Høör.



Figur 5. Prognos för persontransportarbetets utveckling 2006-2020, alla färdmedel enligt EET-scenariot (miljarder personkilometer per år). Källa: Trafikverken



Figur 6. Prognos för persontransportarbetets utveckling 2006-2020 för enbart de kollektiva färdmedlen enligt EET-scenariot. (miljarder personkilometer per år). Källa: Trafikverken

Trafikverken har gjort prognoser för ett antal olika scenarier och utifrån dessa tagit fram trafikuppräkningsstal. Två scenarier för 2020 har använts, dels det sk EET-scenariot som

bygger på EET-strategin (Strategin för effektivare energianvändning och transporter) och inbegriper åtgärder för ett energieffektivare transportsystem, dels har ett

mer traditionellt referensscenario tagits fram. Referensscenariot ger högre trafik tillväxt än EET-scenariot på vägsidan, medan det omvända gäller för järnvägstrafiken (se figur 5 och 6).

Utvecklingen av persontrafikutvecklingen på järnväg har kraftiga ökningstal, vilket ligger i linje med den trafikutveckling vi observerat i Skåne det senaste decenniet. Detta framgår även av tabell 1, där även utblicken mot 2040

framgår. Senare under trafikverkens arbete har ett kompletterande scenario tagits fram, det sk Referensscenariot, som inte bygger på att åtgärder genomförs enligt EET-strategin. En jämförelse mellan dessa två framgår av tabell 2. Dessa bedömningar av trafik tillväxt ligger till grund för analyser av vilka åtgärder som behövs, hur kapacitetssituation ser ut, samt inte minst bedömningen av objektens samhällsekonomiska lönsamhet.

Tabell 1. Prognostiserad utveckling av persontransportarbetet i Sverige 2006 – 2020 – 2040 enligt EET-scenariot. Källa: Trafikverket

Utveckling av antal personkm, i %	2006 - 2020	2020 - 2040	2006 - 2040
Långväga bil	8%	10%	19%
Långväga tåg	43%	23%	76%
Långväga buss	10%	19%	31%
Inrikes flyg	4%	19%	24%
Regionala bil	13%	24%	40%
Regional tåg	48%	36%	102%
Regional övrig spår	23%	6%	31%
Regional buss	0%	22%	22%
Gång och cykel	11%	1%	12%
Totalt	14%	21%	38%

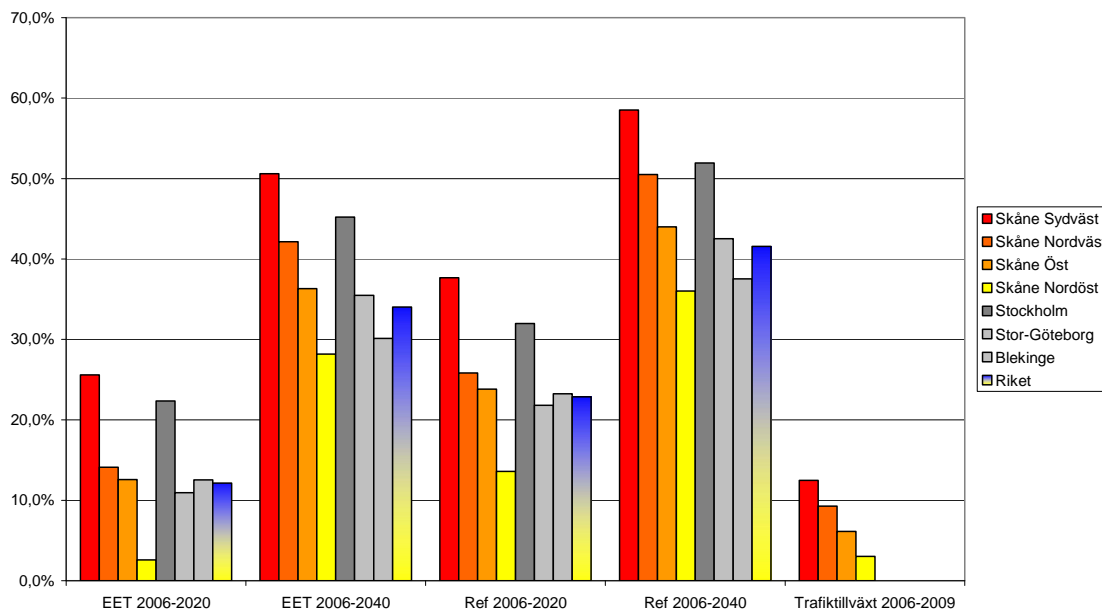
Tabell 2. Prognostiserad utveckling av persontransportarbetet i Sverige 2006 – 2020 – 2040. Skillnad mellan EET- och referensscenario. Källa: Trafikverket

Färdmedel	Nuläge 2006	Referens- scenario 2020	EET- scenario 2020	Utveckling 2006-2020	
				Referens	EET
Långväga bil	13 793	15 604	14 962	13%	8%
Långväga tåg	5 918	8 122	8 479	37%	43%
Långväga buss	1 755	1 809	1 929	3%	10%
Inrikes flyg	3 076	3 148	3 148	2%	4%
Summa långväga	24 542	28 683	28 503	17%	16%
Regional bil	66 336	83 880	74 805	26%	13%
Regional tåg	4 349	6 103	6 451	40%	48%
Regional övrig spår	4 991	6 008	6 158	20%	23%
Regional buss	8 211	7 940	8 221	-3%	0%
Gång och cykel	3 786	3 901	4 188	3%	11%
Summa regionalt	87 673	107 027	99 831	23%	14%
Summa bil	80 129	99 484	89 767	24%	12%
Summa spårtrafik	15 258	20 333	21 088	33%	38%
Summa buss	9 966	9 749	10 150	-2%	2%
Totalt transportarbete	112 215	136 515	128 388	22%	14%

För biltrafiktillväxten är även en uppdelning gjord på regioner och delar av regioner. I figur 7 ses hur stor vägtrafiktillväxt som prognostiserats för fyra olika delar av Skåne för åren 2006 till 2020. Jämförelse kan göras

med Stockholm, Stor-Göteborg, Blekinge och riket. Under 2008 gjordes ca 129 miljoner resor med Skånetrafiken. Det motsvarar en ökning med drygt 5 procent jämfört med 2007 och en ökning för tionde året i rad.

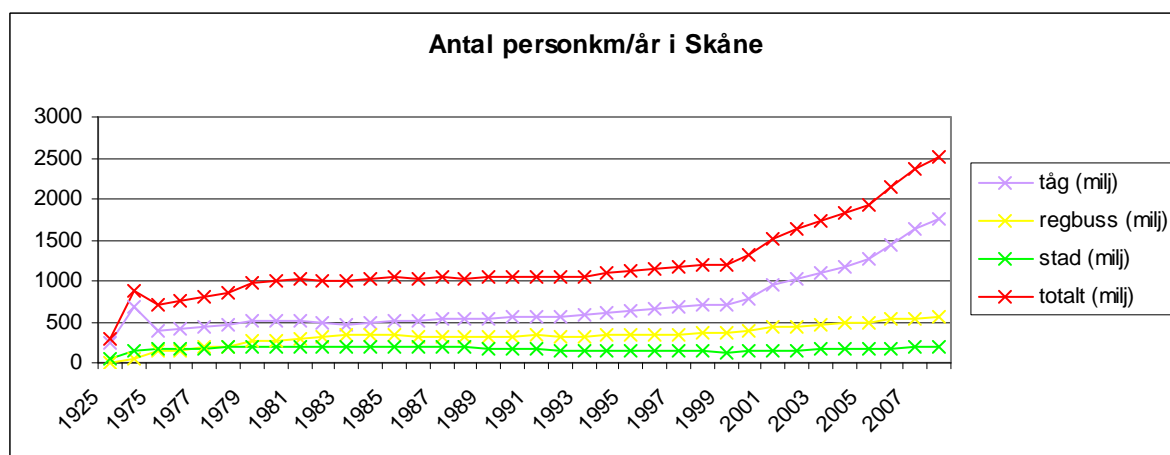
Trafikuppräkningsstal (från 2006). Prognos för EET-scenarie respektive referensscenarie.



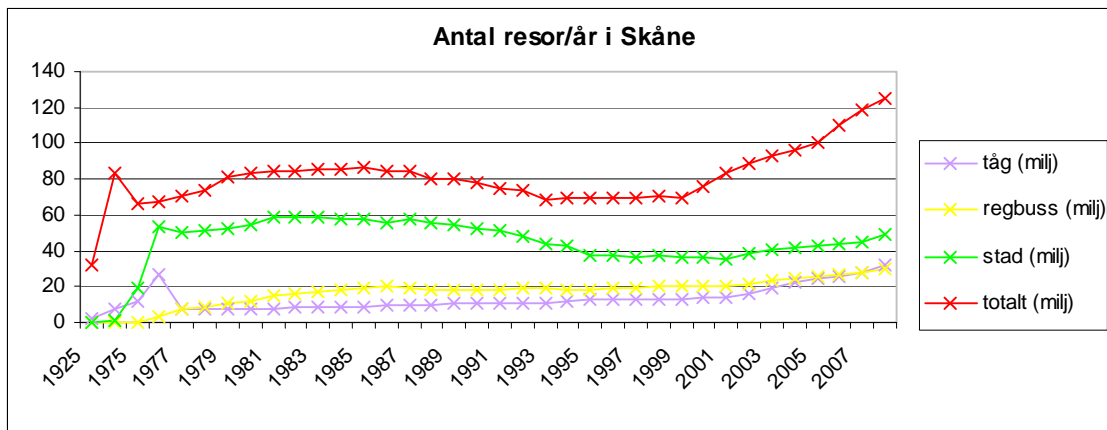
Figur 7. Uppräkningstal för vägtrafiken för perioden 2006 till 2020. EET-scenario (energieffektivisering) respektive referens-scenario.

I Skåne är det tågresandet som växer mest, med en ökning på 10 procent under 2008. Under 2006 ökade kollektivresorna med Skånetrafiken med 10 % och under 2007 med 8 %. Detta gör att kollektivtrafikresandet i

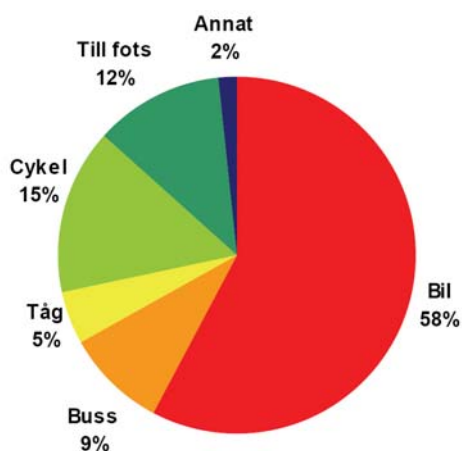
Skåne f o m 2006 t o m 2008 ökat med 25 %, vilket är i särklass mest i landet (se figur 8 och 9).



Figur 8. Kollektivtrafikresor i Skåne 1925 – 2008. Källa Skånetrafiken/Region Skåne



Figur 9. Kollektivtrafikarbete i Skåne 1925 – 2008. Källa Skånetrafiken/Region Skåne



Figur 10. Färdmedelsfördelning utifrån antal resor inom och till/från Skåne. (Källa: Resvanor Syd 2007)

För Skåne har kollektivtrafiken en marknadsandel på ca 14%, vilket är avsevärt mindre än Stockholmsområdet och Göteborg (se figur 10). Där har kollektivtrafiken en marknadsandel på 25 till 30%, vilket kan sägas vara normala nivåer för storstadsområden i Europa. Kollektivtrafiken efterfrågas i mycket stor utsträckning i Skåne och kollektivtrafikresorna ökar stadigt. Långsiktigt är ambitionen att nå kollektivtrafikandelar i nivå med motsvarande storstadsområden. I Tågstrategi 2037 är målbilden för 2020 ett dubblat resande med kollektivtrafiken, ett fyrdubblat till 2030, samt ett sexdubblat till 2037. Då nås en marknadsandel på ca 30 %, en god målsättning för en storstadsregion som styr mot klimatmål och ett mer hållbart transportsystem.

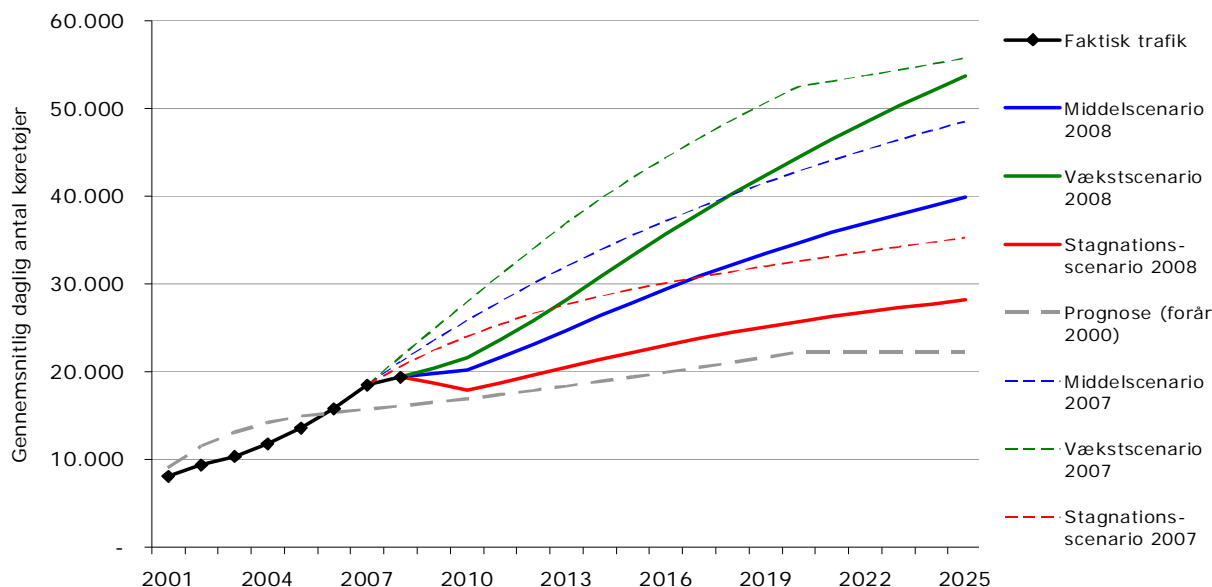
Skåne är en stor transitregion, med stora godstrafikflöden som passerar igenom på det

övergripande motorvägssystemet i väster och på Södra Stambanan. 73 % av det gods som anländer och löper ut via Skånska hamnar och Öresundsbron passerar igenom landskapet, merparten på lastbil. Detta ger upphov till stora belastningar på infrastrukturen och miljöproblem. På sikt måste en större del av godset läggas på järnväg för att miljöanpassa transportsystemet. Dock är kapaciteten i järnvägssystemet begränsad och behöver rustas för att klara en sådan uppgift. Då bron över Fehmarn står klar 2018 stärks konkurrensmöjligheterna radikalt för godstransporterna på järnväg, vilket kommer att öka trycket på järnvägssystemet i Skåne och Öresundsregionen. Strategier för att klara en sådan önskad omställning behöver utvecklas.

Trafiken över Öresundsbron har utvecklats mycket starkt under senare år, men den globala lågkonjunkturen avspeglas även i

trafik tillväxten under senare tid. Under 2008 ökade vägtrafiken med 5,1 procent på bron, vilket är den lägsta tillväxten under bronns livstid. Ökningen är jämfört med många andra relationer ändå kraftfull. Passagerartrafiken

med tåg över Öresundsbron ökade med 10 procent under 2008, vilket även det är en mycket kraftig ökning, dock inte i nivå med det språng som gjordes 2007, då resandet ökade med 25 procent (se figur 11).



Figur 11. Biltrafikutveckling på Öresundsbron fram till 2008, samt framtidsprognoser från 2000, 2007 och 2008. Prognoserna från 2007 och 2008 är genomförda med tre scenarier; stagnation, tillväxt och medel. Källa: Öresundsbron

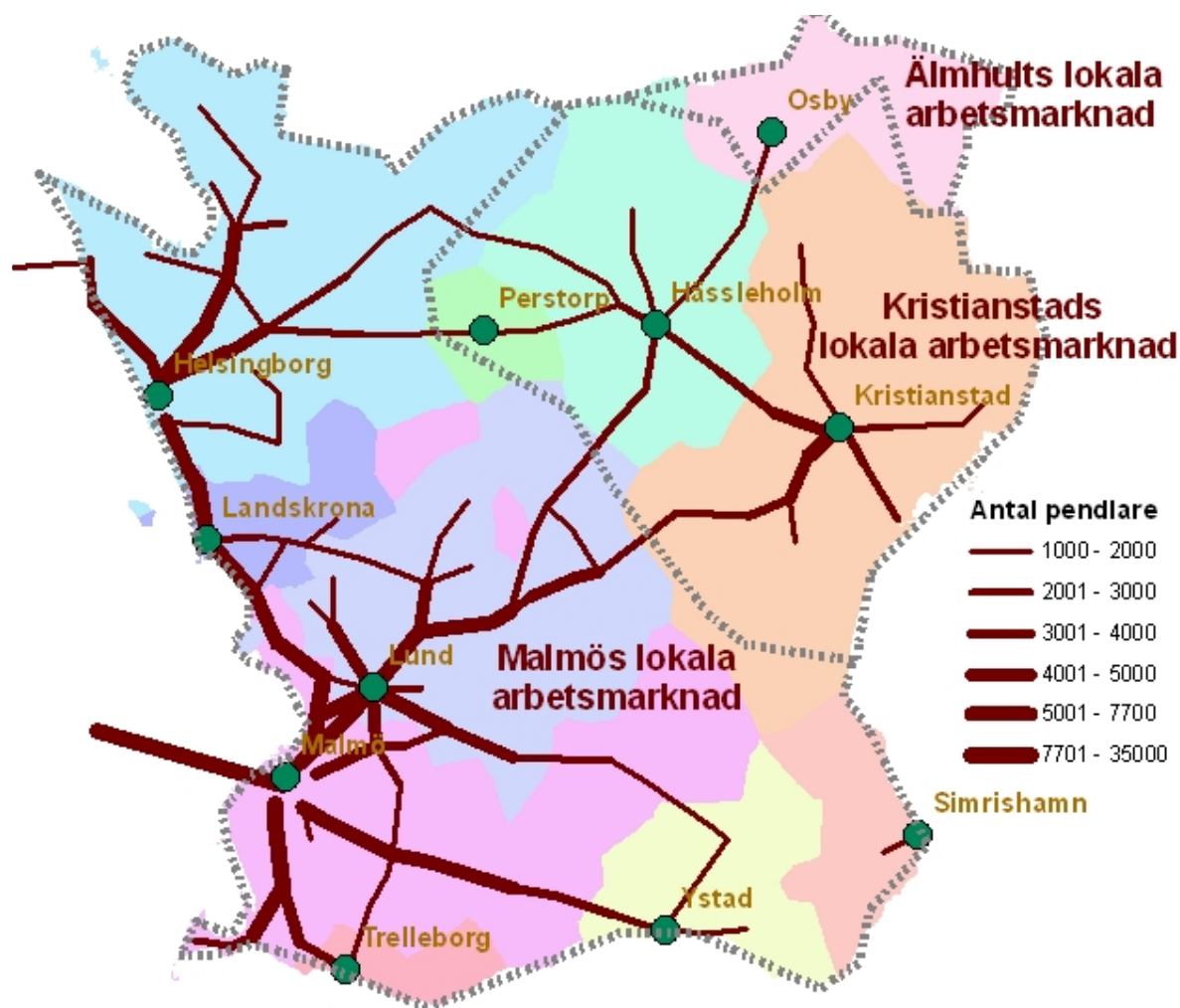
2.1.2. Tillgänglighet

Skåne har i en nationell jämförelse en hög tillgänglighet, dels som en följd av den höga befolkningstätheten som skapar stora och flexibla funktionella regioner, men också på grund av att Skåne är en nod där ett antal viktiga transportleder av nationell och internationell betydelse sammanstrålar.

Sedan 1970-talet har Skåne haft en stark regionförstoringsprocess. En strukturomvandling i näringslivet, där olika städer och tätorter samverkar med varandra i högre grad har hjälpts av att infrastrukturen och transportmöjligheterna successivt har förbättrats. Kollektivtrafiksystemet har byggts ut och framförallt den regionala tågtrafiken, som haft en mycket stark resandeökning sedan 1980-talet då Pågatågen introducerades. Tåget har gjort det möjligt att pendla över längre sträckor och har knutit samman de olika delarna av Skåne. Sedan ett antal år finns

också Öresundsförbindelsen som har öppnat dörren för ett större utbyte mellan Skåne och Danmark och har breddat arbetsmarknaden i västra Skåne.

Skåne består idag av tre lokala arbetsmarknader (enligt statistiska centralbyråns definition) och är på väg att växa ihop till en. Fortfarande finns det idag möjlighet till en högre grad av integration inom de lokala arbetsmarknaderna. Kartan nedan visar Skåne uppdelat på 11 arbetsmarknadsområden, baserade på tätortspendling. De större tätorterna har stora pendlingsomland, medan andra mindre tätorter har relativt lokalt präglade arbetsmarknader. Att bättre knyta samman dessa arbetsmarknadsområden ger en större konkurrenskraft för näringslivet och en starkt flexibiliteten på arbetsmarknaden. Det är viktigt att de orter som har relativt begränsade och sårbara arbetsmarknader kan få ett större pendlingsomland.



Fi

Figur 12. Arbetsmarknadsområden i Skåne. Kartan visar de större tätorternas pendlingsområden och lokala arbetsmarknader i Skåne enligt statistiska centralbyråns definition. Kartan visar också pendlingsstråk i Skåne med mer än 1000 pendlare. Den visar koncentrationen av pendling till de större tätorterna, samt pendlingsstråk som knyter ihop arbetsmarknaderna i Skåne.

Trots en hög tillgänglighet finns det fortfarande en stor potential till och behov av förbättrad tillgänglighet. Skillnaderna i tillgänglighet till arbete och service är fortsatt stor beroende på var man bor i Skåne. Det beror framförallt på att befolkningstätheten och koncentrationen av arbetstillfällen skiljer sig mellan olika delar av regionen, men det beror också på transportsystemets egenskaper. Det finns en tydlig koncentration av befolkning till västra Skåne och det är också där som befolkningsutvecklingen under en lång tid har varit störst. Pendlingen i västra Skåne är diversifierad och sker i många relationer, men är koncentrerad till noderna Malmö, Lund och Helsingborg, samt de stora stråken mellan dessa städer. Större delen av västkusten knyts samman med motorväg och järnväg.

Den höga befolkningstätheten har gjort att landsbygden också har blivit "urbaniserad" och befolkningen här är relativt väl koncentrerad till större tätorter, även i de mindre kommunerna. Ett sådant boendemönster skapar förutsättningar för god kollektivtrafik, och kollektivtrafiken har i de flesta relationer i västra Skåne en ganska hög marknadsandel vid arbetspendling. Utanför de mest tätbefolkade delarna är befolkningen tydligare koncentrerad kring de stora transportstråken, exempelvis Södra Stambanan och övriga järnvägar samt Europavägarna. Tillgänglighet till arbetstillfällen, kollektivtrafik, service mm, är koncentrerat till dessa stråk, vilket framförallt gäller resor med kollektivtrafik. Framförallt är det orter som har haft goda förbindelser med regionala centrum som har haft en stark utveckling under senare år.

2.1.3. Miljösituationen

Trafikens och infrastrukturens påverkan på miljötillståndet i Skåne är stor. Intrånget i landskapet samt påverkan på djur- och växtlivet är stort. Infrastrukturen tar mark i anspråk, skapar barriärer och fragmenterar landskapet, vilket stör många djurs naturliga livsmiljöer. Även luftföroreningar påverkar växt- och djurlivet genom övergödning, försurning och förändrat klimat. Barriäreffekter påverkar inte bara djur utan även människor genom en konflikt med friluftsliv och rekreation.

I Skåne finns 800 mil statlig väg vilket utgör ca 8 % av det totala statliga vägnätet. Samtidigt bor här 13 % av Sveriges befolkning på 2 % av landets yta vilket gör landskapet befolkningstätt och i vissa områden högexploaterat. Detta innebär att det finns ett stort åtgärdsbehov av att perforera de barriärer som transportsystemet utgör. En stor andel av Skånes yta är exploaterad i så stor omfattning att de växt- och djurpopulationer som finns har begränsade arealer för lämpliga habitat och förflyttning mellan habitat försvåras av infrastruktur och bebyggelse. Detta innebär att passagemöjligheter är av avgörande betydelse för fler populationers/arters fortlevnad. Regionen är det landskap som har flest rödlistade arter knutna till sig – 60 %.

Infrastrukturen kan också innebära ett intrång i viktiga naturresurser, som exempelvis jordbruksmark och vattentäkter. När det gäller vattentäkter finns det idag dock omfattande åtgärdsprogram för vattenskydd.

Buller från transporter är ett stort hälso- och miljöproblem, både att döma av det stora antalet klagomål som inkommer till berörda myndigheter samt att döma av forskning som påtalar sambandet mellan buller och stress. Både ökad trafik och ökat tätortsboende leder till att allt fler människor blir bullerstörda. Samtidigt leder mer infrastruktur och mer trafik till att tysta områden minskar i omfattning och utbredning. Mellan 160 000-

300 000 personer i Skåne väntas vara utsatta för vägtrafikbuller som är större än uppsatta riktvärden för ekvivalentnivåer utomhus vid permanentbostäder, vårdinrättningar och undervisningslokaler.

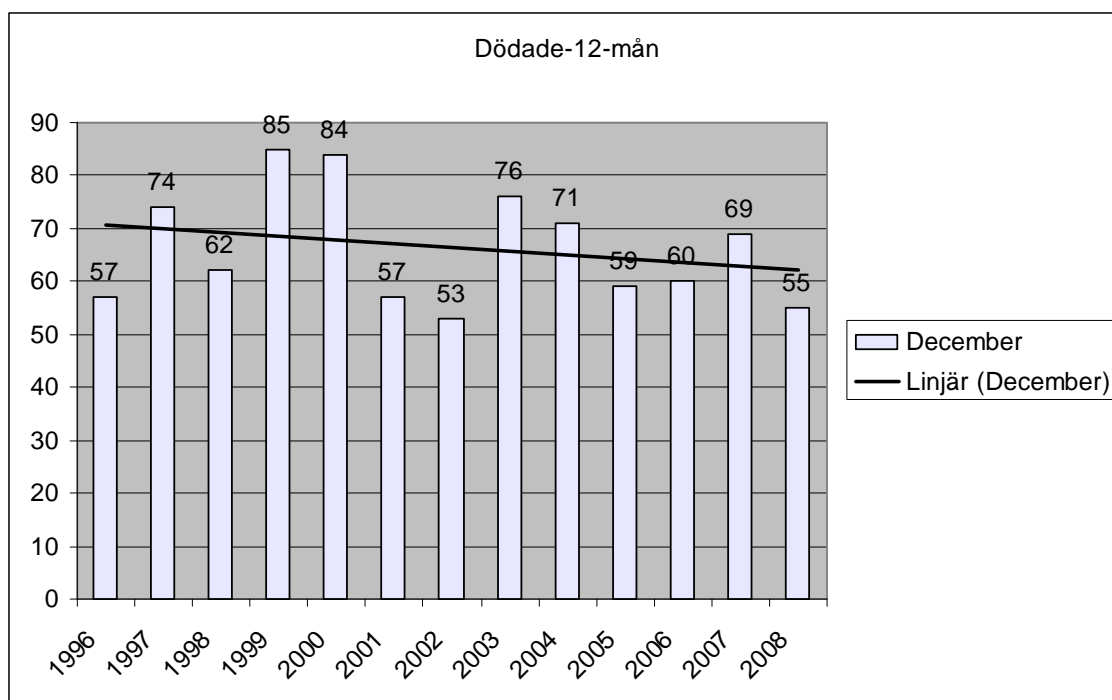
Luftföroreningar från trafiken är ett stort hälsoproblem i de skånska tätorterna, men trenden går i en positiv riktning för de flesta ämnen. För vissa utsläpp är dock trenden ökande, bland annat marknära ozon och partiklar. Vägtrafiken är en av de största utsläppskällorna för båda dessa utsläpp. Miljökvalitetsnormerna för kvävedioxid överskrids i både Malmö och Helsingborg, trots en totalt sett positiv trend för dessa utsläpp.

Den internationella sjöfartens utsläpp av svaveldioxid är inom skånska farvatten stor på grund av fortsatt stor användning av svavelrika oljor. Utsläppen leder till en stor mängd hälsoeffekter, på människor, växt- och djurliv, samt är en källa till övergödning och försurning.

Transporternas påverkan på utsläppen av växthusgaser är stora och med en ökande trend. Från 1990 till 2008 ökade utsläppen av växthusgaser från den skånska trafiken med 43 % samtidigt som utsläppen i Skåne totalt sett minskade.

2.1.4. Trafiksäkerhet

Det långsiktiga trafiksäkerhetsarbetet utgår från nollvisionen, dvs. att det är dödsolyckor och mycket allvarliga personskador som ska förebyggas. Det gamla etappmålet om max 270 dödade i trafiken till 2007 för hela Sverige uppnåddes inte med bred marginal, även om utvecklingen sakta går åt rätt håll (se figur 13). Vägverket föreslår nu ett nytt etappmål om max 220 döda till 2020, som ska grunda sig på en ny strategi med ganska tydliga åtgärdsförslag.

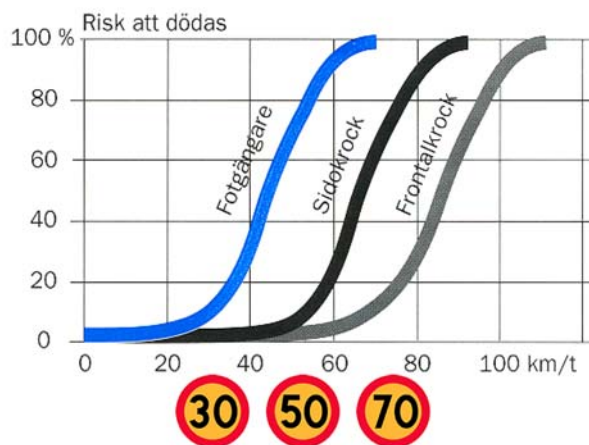


Figur 13. Utvecklingen av antal dödade i den skånska trafiken 1998-2008

En satsning på förbättrad trafiksäkerhet kräver en satsning inom många olika områden:

- Säkrare vägar och korsningar
Här har det under den senaste tioårsperioden skett en positiv förbättring på grund av en framgångsrik satsning på mötesseparerade vägar. Mötesolyckorna har minskat, både i Skåne och i hela Sverige. Ett omfattande arbete med att förbättra trafikmiljöerna i tätorter har också gett resultat i form av en betydande minskning av olyckor med oskyddade trafikanter.
- Anpassning av hastigheten baserat på utformning och trafikanter
Olycksstatistik och forskning (se figur nedan) visar att det är relativt små hastighetsintervall som innebär skillnaden mellan att dö och att överleva vid olika typer av olyckor. Att anpassa vägnas hastigheter för olika typer av miljöer och beroende på vilka som färdas på vägen är därför viktigt för att minska allvarliga olyckor (se figur 14). På huvudgator i tätorterna har en sänkning av hastigheterna haft en stor betydelse för det minskade antalet svåra olyckor med oskyddade trafikanter. Detta är samtidigt en åtgärd som måste ses i samband med vägens funktion och det är viktigt att de

vägar som har en viktig regional funktion utformas på ett sätt så att de erbjuder god framkomlighet och har en hög trafiksäkerhetsstandard.



Figur 14. Sannolikheten att dödas vid olika hastigheter och för olika olyckstyper

- Ökad användning av skyddsutrustning och bättre fordon
Fordonens utveckling har haft en stor betydelse och den minskning av antalet dödade och svårt skadade som skett under den senaste tioårsperioden beror till 50 % på fordonsutvecklingen. En fortsatt utveckling

inom fordonsindustrin är viktig för att skapa säkrare fordon. Många dödsolyckor hade också kunnat undvikas med ökad användning av cykelhjälm och bilbälte.

- Singelolyckorna

Singelolyckorna är ofta spridda på vägnätet och sker på lågt trafikerade vägar. Dessa är ofta svåra att komma åt med fysiska åtgärder. En stor anledning till olyckorna är för höga hastigheter, alkohol eller att man inte har använt bilbälte. En långsiktig satsning mot nollvisionen kräver därför ett omfattande samhällsarbete som bland annat innefattar utbildning, alkoholprevention och ändrade regelverk. Åtgärder som ryms inom ramen för infrastrukturplaneringen har en totalt sett rätt så liten påverkan på den totala olycksbilden inom detta område.

Det nya etappmålet om max 270 dödade eller svårt skadade i trafiken till 2020 som har tagits fram av Vägverket pekar ut ett antal viktiga åtgärdsområden. Det mest effektiva av dessa är sänkta hastigheter på statliga vägar. Hit hör också en översyn av hastighetsgränserna. Den totala effekten av de åtgärder som ingår i en åtgärdsplan och som är kopplade till ombyggnad av infrastrukturen är 62 dödade på det statliga vägnätet och 30 dödade på det kommunala vägnätet. Att anpassa det statliga vägnätet så att det uppfyller en god standard på ur framkomlighets- och trafiksäkerhets-synpunkt samt att stimulera ett fortsatt trafiksäkerhetsarbete inom kommunerna är de viktigaste fokusområdena i de nya långsiktiga planerna. Det krävs också innovativa lösningar för en fortsatt satsning på mötesseparerade vägar, då de flesta äldre 13-metersvägar nu är utbyggda.

2.2. Mål

2.2.1. Nationella transportpolitiska mål

Det gällande nationella transportpolitiska målet är:

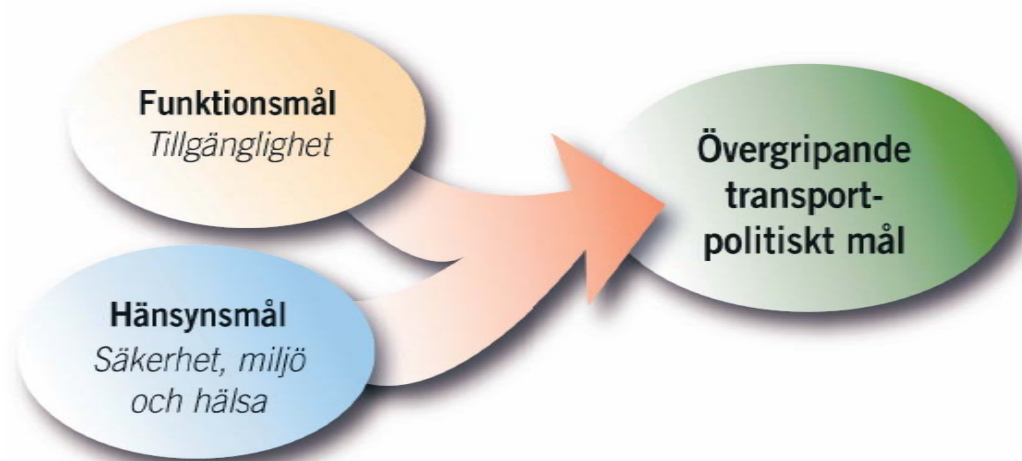
”En samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.”

Det preciseras i sex delmål:

- Tillgänglighet
- Transportkvalitet
- Säkerhet
- Miljö
- Regional utveckling
- Jämställdhet

En viktig del i transportpolitiken är det samhällsekonomiska synsättet vilket innebär att alla konsekvenser i hela samhället av en åtgärd ska beaktas och att den samlade nyttan ska vägas mot kostnaden. Även mål inom andra områden, framför allt miljö- och regional tillväxtpolitik, har relevans för infrastrukturplaneringen men får anses vara invägda och ingå i de transportpolitiska målen. I den operativa styrningen av trafikverken från regeringens sida och inom trafikverken själva finns ett omfattande system av delmål, etappmål och indikatorer.

Prop 2008/09:93 ”Mål för framtidens resor och transporter” behandlas av riksdagen under våren 2009. Där föreslår regeringen en ny målstruktur. Det övergripande målet om ”En samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet” är oförändrat. Det bryts ner i två nya huvudmål ett funktionsmål och ett hänsynsmål (se figur 15).



Figur 15. Regeringens förslag till struktur för nya nationella transportpolitiska mål. Källa: Prop. 2008/09:93 Mål för framtidens resor och transporter.

Följande preciseringar föreslås av huvudmålen:

- Tillgänglighet
 - Medborgarnas resor förbättras genom ökad tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet.
 - Kvaliteten för näringslivets transporter förbättras och stärker den internationella konkurrenskraften.
 - Tillgängligheten förbättras inom och mellan regioner samt mellan Sverige och andra länder.
 - Arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken medverkar till ett jämställt samhälle.
 - Transportsystemet utformas så att det är användbart för personer med funktionsnedsättning.
 - Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer, ökar.
 - Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel förbättras.
- Säkerhet, miljö, hälsa
 - Antalet omkomna inom vägtransportområdet halveras och antalet allvarligt skadade minskar med en fjärdedel mellan 2007 och 2020.
 - Antalet omkomna inom yrkessjöfarten och fritidsbåtstrafiken minskar fortlöpande och antalet allvarligt skadade halveras mellan 2007 och 2020.

- Antalet omkomna och allvarligt skadade inom järnvägstransportområdet och luftfartsområdet minskar fortlöpande.
- Transportsektorn bidrar till att miljö kvalitetsmålet *Begränsad klimatpåverkan* nås genom en stegvis ökad energieffektivitet i transportsystemet och ett brutet beroende av fossila bränslen. År 2030 bör Sverige ha en fordonsflotta som är oberoende av fossila bränslen.
- Transportsektorn bidrar till att övriga miljö kvalitetsmål nås och till minskad ohälsa. Prioritet ges till de miljöpolitiska delmål där transportsystemets utveckling är av stor betydelse för möjligheterna att nå uppsatta mål.

2.2.2. Regionala mål

Det regionala utvecklingsprogrammet för Skåne är under översyn. I det nya förslaget finns visionen om ett livskraftigt Skåne och utvecklingsmålen Tillväxt, Attraktionskraft, Bärkraft och Balans kvar oförändrade (se figur 16). Det nya programmet innehåller också utmaningar – kunskap, delaktighet, miljö och klimat, tillgänglighet samt Öresundsintegration.



Figur 16. Skånska utvecklingsmål

I programmet konkretiseras utvecklingsinriktningen i 20 operativa mål av vilka följande har särskild bäring på infrastrukturplaneringen:

- Andelen av de förvärvsarbetande som har högst 45 minuters restid till arbetet med kollektivtrafik ska öka i alla Skånes kommuner
- Kollektivtrafikens andel av det totala resandet ska öka
- Järnvägens och sjöfartens andelar av godstransporterna ska öka
- Utbyggnad av E22 till motorväg genom hela Skåne ska vara påbörjad senast 2010
- Kapaciteten i järnvägsnätet ska öka, särskilt viktiga avsnitt är Västkustbanan och Södra stambanan mellan Malmö och Lund
- Beslut om byggandet av en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör ska tas före 2016
- Mängden koldioxid föranledd av fossila bränslen ska minska i enlighet med de nationella klimatmålen.

Efter gemensam beredning av de tre berörda regionerna på svensk och dansk sida överlämnade **Öresundskomiteen** 2007 en skrivelse till den svenska och danska regeringen om gemensamma prioriteringar. Kommitténs beslut återges här i sammanfattning:

Öresundsregionens utveckling och infrastruktur är av stort nationellt intresse för både Sverige och Danmark. Transportsystemet

i regionen har också, genom sin geografiska belägenhet, stor betydelse för de båda ländernas utrikeshandel. Regionen berör två nationer och kräver därför särskilda överväganden. De transportpolitiska arbeten som nu pågår parallellt under ledning av regeringarna i de båda länderna erbjuder en möjlighet att skapa helhetssyn och samordning. Öresundsfrågorna föreslås därför få en särskild behandling i regeringarnas förestående transportpolitiska överväganden.

Regionens huvudutmaning är att säkerställa ett sammanhängande transportsystem som effektivt binder samman hela regionen och samtidigt säkrar goda förbindelser till övriga Europa – för Öresundsregionen men också för invånare och företag i andra delar av Sverige och Danmark. För att klara detta krävs insatser både från aktörerna i regionen och från de statliga organen.

Transporterna i och genom regionen väntas växa betydligt. Flera av huvudstråken har redan idag problem med trängsel. Därför är det nödvändigt att göra betydande investeringar för att öka kapaciteten, såväl på vägarna som järnvägarna, i sjöfarten och i kollektivtrafiksystemet.

Förbindelserna över Öresund är av särskild betydelse för integrationen. Resandet ökar i mycket snabb takt. Detta förväntas fortsätta. En viktig gemensam fråga är därför att upprätthålla Öresundsbronns funktion. Insatser i omgivande infrastruktur måste göras för att säkerställa kapaciteten. Särskilt bör Fehmarn Bältförbindelsens inverkan på den framtida kapaciteten över Öresund belysas.

Framtida investeringar i Öresundsregionen ska ses i sammanhang med det ingångna avtalet mellan Danmark och Tyskland om en etablering av Fehmarn Bält-förbindelsen. Etablering av Fehmarn Bält-förbindelsen spelar en avgörande roll för att Öresundsregionen ska ha förutsättningar att vara en trafikknutpunkt i Nordeuropa. För att den nya förbindelsen ska kunna utnyttjas på bästa sätt måste hög prioritet ges åt de infrastrukturinvesteringar som säkerställer ett direkt sammanhang med Fehmarn Bält-förbindelsen till och från hela Öresundsregionen, både via järnväg och väg.

Beslutet om en fast förbindelse över Fehmarn Belt aktualiserar också med kraft behovet av en andra fast förbindelse över Öresund mellan Helsingör och Helsingborg.

De stora knutpunkterna – Köpenhamns Lufthamn i Kastrup och de stora hamnarna – är viktiga gemensamma tillgångar för regionen och av nationellt intresse. Deras växande betydelse och volymer kräver insatser i anslutande väg- och järnvägssystem.

Bland de åtgärder som krävs för en långsiktig hållbar transportförsörjning ingår investeringar i järnvägssystemet för att erbjuda miljövänliga resalternativ, stärka tågets konkurrenskraft och skapa utrymme på spåren för både person- och godstrafik.

En viktig del i utvecklingen av en integrerad Öresundsregion är också de övriga förbindelser som knyter samman regionens olika delar. Utbyggd regional tågtrafik och busstrafik, satsningar på nya typer av spårburen trafik, förbättrade vägar i huvudstråken och satsningar på knutpunkter som underlättar samspelet mellan trafikslag i ett hela-resanperspektiv är särskilt viktiga insatser.

Sydsvenska Industri- och

Handelskammaren har efter dialog med sina medlemsföretag lämnat en samlad prioritering av infrastruktursatsningar i Sydsverige. Den omfattar följande projekt:

1. E22 Trelleborg-Norrköping. Snarast utbyggnad till lägst fyrfältsväg.
2. Södra Stambanan. Fyra spår Malmö-Lund byggs snarast. Nödvändiga mötesspår norr om Lund till 2020.
3. Tvärleden Karlshamn-Halmstad. Osby-Markary byggs snarast, Lönsboda tidigareläggs.
4. Västkustbanan. Dubbelspår hela sträckan Malmö-Göteborg till 2020.
5. Fast förbindelse Helsingborg-Helsingör. Fast förbindelse för både bil och tåg till 2020.
6. E6 Malmö-Helsingborg. Sex körfält till 2020.
7. Riksväg 25 Halmstad-Växjö-Kalmar. Mötesseparering och 110 km/h till 2020.
8. Kust-till-kustbanan Växjö-Kalmar-Karlskrona. Hela sträckan skall medge 160 km/h.
9. E4 förbi Ljungby. Motorväg till 2020.
10. Väg 23 & 37. E22-Växjö-Oskarshamn Mötesseparering och 110 km/h till 2020.
11. Väg 21 Helsingborg-Kristianstad. Fyrfältsväg hela sträckan.
12. Kongevejen i Helsingör. Byggs ut snarast.
13. Fast förbindelse Fehmarn Bält. Färdigställd år 2018.
14. Sydostlänken, järnväg Karlshamn-Älmhult. Byggs till 2020.
15. Väg 19 Ystad-Kristianstad-Osby. 9,0 m vägbredd och 90 km/h till 2020.
16. E65 Malmö-Ystad. Lägst fyrfältsväg.
17. Riksväg 26 Halmstad-Jönköping. Mötesseparering och 110 km/h till 2020.
18. Europakorridoren, höghastighetsjärnväg Helsingborg-Stockholm. Ny utredning av Banverket, bl a med anledning av beslutet om Fehmarn Bält.
19. Skånebanan Helsingborg-Kristianstad. Standard för 160 km/h till 2020.
20. Godsstråket genom Skåne. Standard för 160 km/h samt mötesstationer till 2020.
21. Sturupsaxeln. Färdigställd till 2020.

I den **regionala inriktningsdialog** som genomfördes 2007 ingick bl a en remissbehandling bland aktörerna i regionen. Inriktningsdialogens resultat användes och vidareutvecklades i Systemanalysen för Skåne där bl a målen inför den nya planeringsperioden preciserades. I remissen 2007 lämnades många synpunkter som är viktiga för åtgärdsplaneringen. En kort sammanfattning redovisas därför här:

- Skåne är en tillväxtregion med kraftig befolkningsökning och en region med stora möjligheter för utveckling. Regionförstoring genom fördjupad integration inom Skåne, i Öresundsregionen och med de svenska grannregionerna är viktiga frågor för transportsystemet. Även Östersjösammanhanget är viktigt.
- Hållbar utveckling och inte minst klimatfrågan är en viktig utgångspunkt.

Transportsystemet ska utvecklas så att det är förenligt med en långsiktigt hållbar utveckling, ekologiskt, socialt och ekonomiskt.

- En fortsatt utveckling av kollektivtrafiken och i synnerhet den regionala tågtrafiken är en central komponent för den fortsatta utvecklingen i Skåne. Även i vägsystemet finns stora behov.
- Skånes roll som transitregion för landets godstransporter och som logistikknutpunkt av växande betydelse i Östersjöregionen bör ges stor vikt.
- Man är i allmänhet positiv till att utnyttja befintligt system så långt som möjligt innan man investerar i helt nytt. Trots det finns det stora behov av investeringar.
- Det finns en oro för att kapacitetsbrist i infrastrukturen kommer att utgöra begränsningar för regionens utveckling om inte utökade satsningar sker.
- Det finns en stor samstämmighet om att investeringarna i infrastrukturen bör öka och att Skåne måste få en större andel. De stora behoven måste tydliggöras.
- Det är viktigt att vidareutveckla planeringen så att sambanden mellan bebyggelseutveckling och infrastruktur tas om hand på ett tydligare sätt än hittills. Det finns starka samband mellan kommunernas fysiska planering, infrastrukturplaneringen och utvecklingen av kollektivtrafiken.
- Många instanser är positiva till att pröva OPS eller andra former av alternativa finansieringslösningar. Samtidigt betonas att staten har huvudansvaret för att finansiera den statliga infrastrukturen.
- Den ryckighet i planeringen som vi sett bl a i förslagen till reviderade planer är olycklig och skadar tilltron till planeringssystemet.

2.2.3. Stråk

En utgångspunkt för planeringen är de **stråk som i olika avseenden representerar funktionella samband och även transportsystemets sätt att fungera**. Det finns några utifrån givna formella indelningar av olika stråk och noder i Skåne:

- Nationella stamvägar: E4, E6, E22 och E65 (fastlagda i riksdagsbelsut)
- Betydelsefulla regionala stråk för väg och järnväg
- Järnvägar. Järnvägsnätet som helhet betraktas av staten som en nationell struktur, frånsett vissa anslutningar och lågtrafikerade delar
- Hamnar. Hamnstrategiutredningen har pekat ut Helsingborg, Malmö och Trelleborg som nationellt strategiska hamnar
- Kombiterminaler. Kombiutredningen har pekat ut Malmö som strategisk terminalpunkt. Utöver detta ingår också kombifunktioner i de utpekade strategiska hamnarna i Helsingborg och Trelleborg. En kombiterminal i Hässleholm planeras.
- Flygplatser. Flygplatsutredningen har pekat ut Malmö Airport som nationellt strategisk. Ängelholm och Kristianstad pekas ut som regionalt strategiska.
- Trafikverkens förslag till nät för långväga gods.

Trafikverken redovisar i sitt nyligen presenterade underhandsförslag till nationell plan ett **nät för långväga godstransporter**. Följande delar ingår i Skåne:

- E4 och E6 (E22)
- Godsstråket genom Skåne och Södra stambanan (Blekinge Kustbana)
- Hamnarna i Helsingborg, Malmö och Trelleborg
- Malmö Airport som flygfraktterminal
- Kombiterminal i Malmö

Inom EU har det **gemensamma transportnätet TEN-T** pekats ut. I Skåne ingår:

- E4, E6, E22 och E65

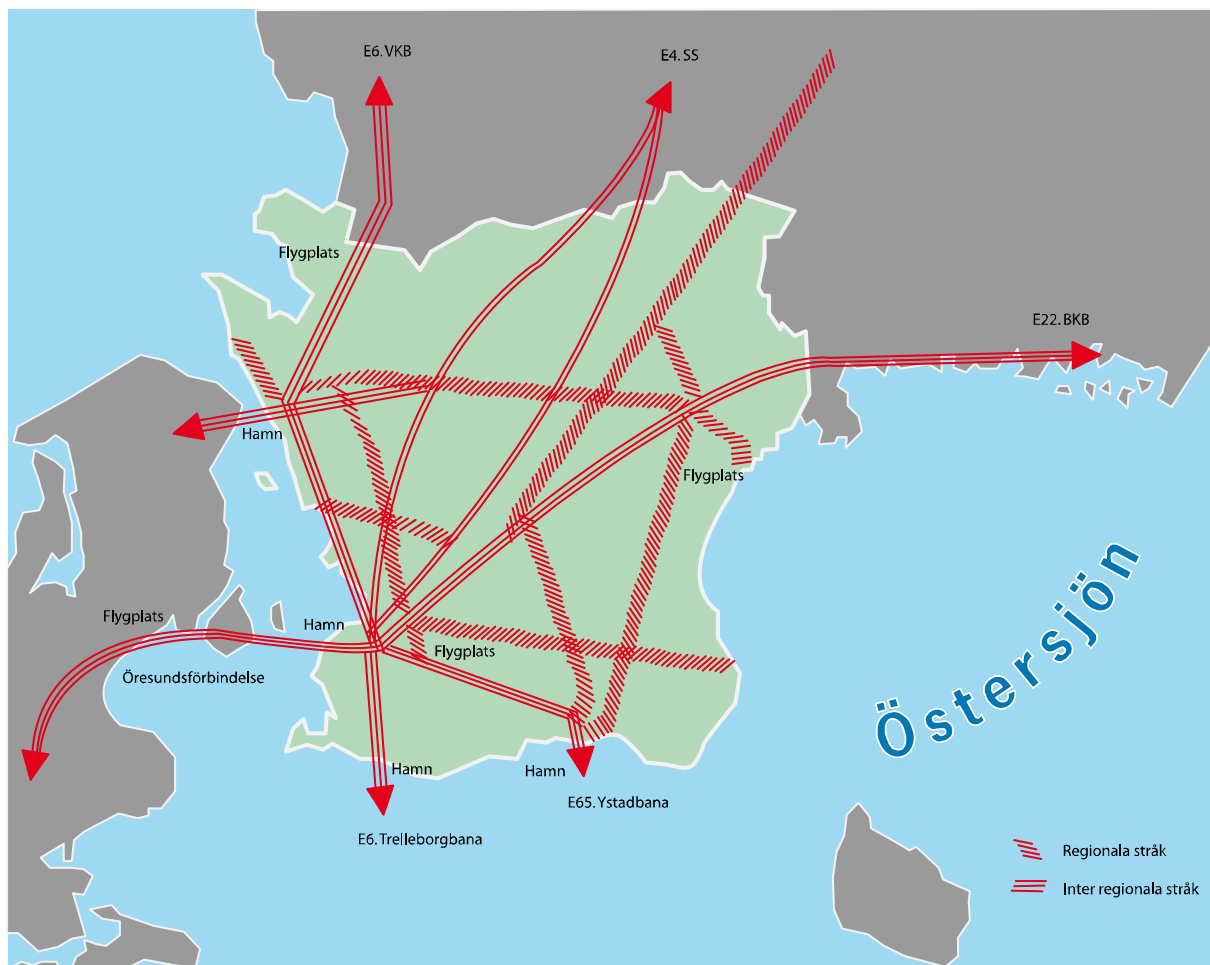
- Södra stambanan, Väst kustbanan/Godsstråket genom Skåne, Ystadsbanan
- Hamnarna i Helsingborg, Malmö, Trelleborg och Ystad

Som en del inom TEN-T har **30 prioriterade projekt** pekats ut. Dessa projekt har stor betydelse som europeiska prioriteringar och stöds genom medfinansiering från EU. De för Skåne viktigaste projekten är:

- Nordiska triangeln som binder samman de nordiska huvudstäderna med vägar och järnvägar
- Fehmarn Bältförbindelsen inkl vissa anslutningar
- Sjömotorvägar i Östersjön, ett utvecklingskoncept som preciseras genom successiva beslut om mera konkret innehåll. Hittills har länken Trelleborg-Sassnitz fått stöd från Kommissionen.



Figur 17. Trafikverkens förslag till nät för långväga gods 2009-04



Figur 18. Stråk för transit och Skånes tillgänglighet till omvärlden, regionsammanbindande stråk, samt stråk mot kommunhuvudorter, regionala hamnar och flygplatser. Utifrån Skånes utvecklingsförutsättningar och behov föreslås följande stråk bilda grund för prioriteringarna i Skåne.

De utpekade interregionala stråken är:

- Öresundsförbindelserna, Öresundsbron i söder och HH-förbindelsen i norr, med kopplingen söderut via Danmark mot Tyskland samt hamnarna i Malmö och Helsingborg. Framtida fast förbindelse Helsingborg-Helsingör samt Fehmern Belt-bron.
- E4 och Södra stambanan
- E6/Västkostbanan och koppling söderut via Trelleborgs hamn.
- E22 och Blekinge kustbana/Skånebanan för parallell järnvägstrafik.
- E65/Ystadbanan, koppling österut mot Polen och Baltikum via Ystad hamn. Koppling till Sturups flygplats.

Målstandard för de interregionala förbindelserna bör vara motorvägsstandard på vägnätet och hög kapacitet på järnväg för både gods- och persontrafik.

De regionalt viktiga förbindelserna är:

- Väg 11 och den framtida Simrishamnsbanan.
- Väg 13 Ystad-Höör
- Väg 17 samt Marieholmsbanan/Råadalbana
- Väg 19, koppling till Ystad hamn och Kristianstad Airport

- Väg 21/Skånebanan
- Väg 23/Södra stambanan
- Nord-sydlig förbindelse i västra Skånes inland, som utgörs av vägarna 108, 106 och 110 samt Söderåsbanan för framtida persontågstrafik.
- Väg 111
- Väg 118, koppling till Åhus hamn

2.3. Inventerade behov av investeringar

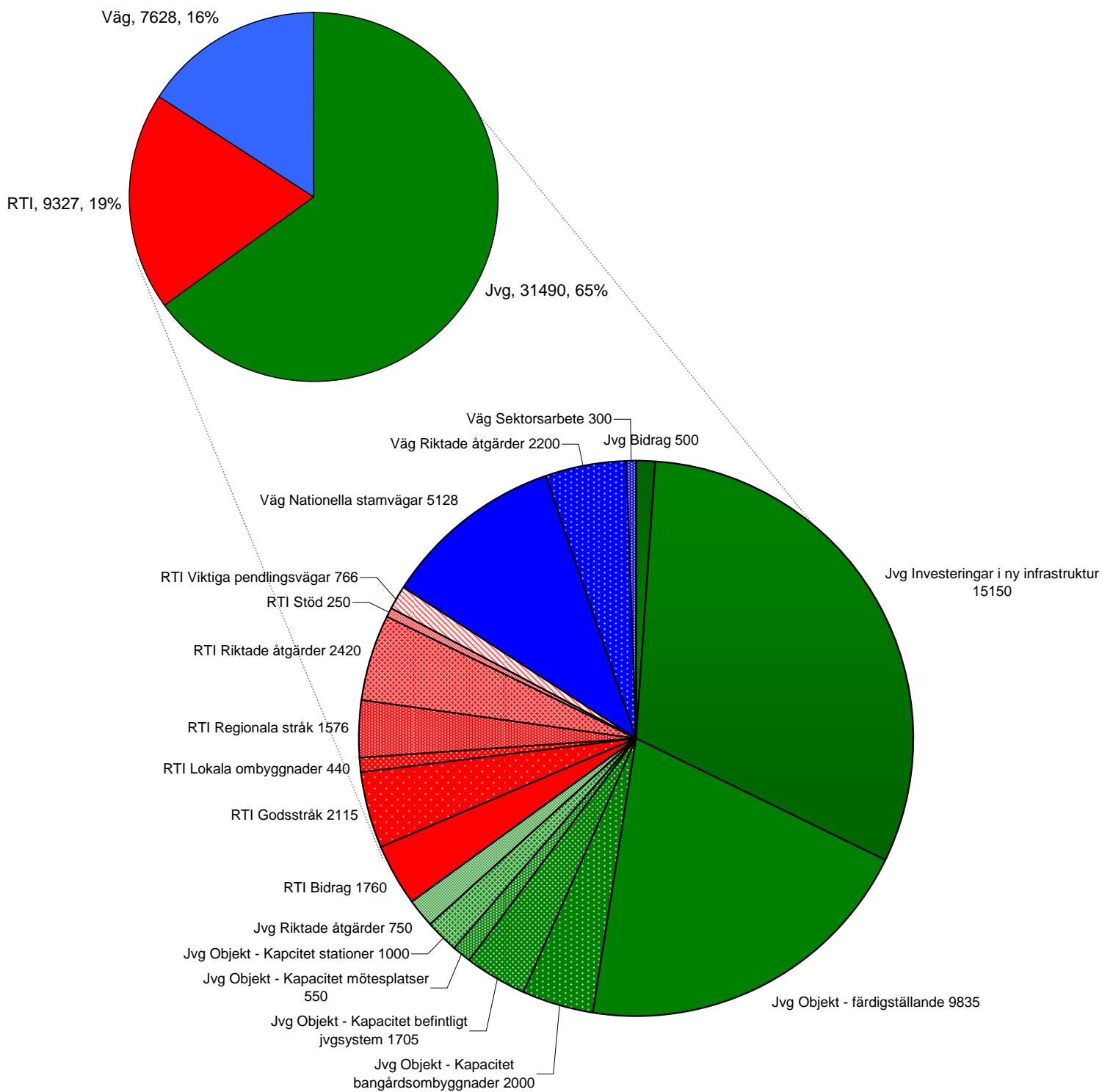
I samband med inriktningsplanering under 2007 sammanställdes de infrastrukturella utmaningarna och behoven för den kommande planperioden. I Skåne finns en stor mängd satsningar med stora nyttor för samhället och som ger möjligheter till utveckling av regionen. Inventeringen tog utgångspunkt i den gällande planen och inkluderade relevanta åtgärder som diskuterats och utretts de senaste åren. Tyngdpunkten i de behov som finns ligger på järnvägssatsningar. Utvecklingen av det Skånska kollektivtrafiksystemet är mycket positiv och har behov av att kunna möta den efterfrågan på kollektivresor som finns. Ett framtida hållbart transportsystem inbegriper att kollektivtrafiken har en mycket större marknadsandel än vad som är fallet i dagsläget. Kollektivtrafiken i Skåne utvecklas fortsatt starkt och ökar sin marknadsandel något, men ökningen sker från en låg nivå långt jämfört med andra storstadsområden. Jämförelsevis har Skåne små kollektivtrafikandelar och ett litet kollektivtrafiksystem. Den stora efterfrågan och den positiva resandeutvecklingen bör fås möjligheter att utvecklas vidare, till ett system anpassat för en storstadsregion.

Regionförstoringen ger ökade pendlingsavstånd och ett större transportarbete, vilket i sin tur ger behov av att bygga ut den befintliga infrastrukturen. I samband med inriktningsplaneringen lade Region Skåne fast ett antal mål och principer för den fortsatta infrastrukturbyggnaden och en princip var att i första hand bygga ut kapaciteten i befintlig infrastruktur framför att utveckla ny. Trafikinfarkten inte här nu, men kan undvikas med kloka satsningar i tid.

Sammantaget uppgår det inventerade behovet för statlig infrastruktur i Skåne i den regionala planen, den nationella vägplanen och

järnvägsplanen till ca 50 miljarder kr ($9,3 + 7,6 + 31,5 = 48,5$) under planperioden. Efter år 2020 bedöms behoven öka dramatiskt, om målsättningarna med ett mer hållbart och klimatanpassat transportsystem skall nås. Det rör sig bla om stora behov för kollektivtrafiksystemet, en ny HH-förbindelse, mm, vars genomförande blir nödvändiga under 2020-talet. Nedan redovisas innehållet i det Skånska behovet omfattande ca 50 mdr kr. Nyare kalkyler har gjorts sedan nedanstående sammanställning gjordes, med ofta högre kostnader som följd. Även prisnivån skiljer.

Innehållet i planerna för åren 2004 till 2015 uppgår till 25 ca mdr kr för Skåne i 2004 års prisnivå. Med hänsyn tagen till den kraftiga byggprisutvecklingen på drygt 30 % mellan 2004 och 2008, samt att kostnaderna i planerna för 2004-2015 var för lågt beräknade, motsvarar detta ca 35 mdr kr i 2008-års prisnivå. Detta om genomförandetakten och ambitionsnivån skall vara den samma. Läger man till denna summa en ambitionshöjning för infrastruktursatsningar på 50 %, som kan vara relevant för att möta behoven i en växande regionen, summerar detta upp till ca 50 mdr kr.



Figur 19. Inventerade behov för Skåne för åren 2010 – 2021 i miljoner kr. Totalt 48,5 mdr kr.

(Figurerna visar behoven för den nationella vägplanen i blått(Väg), behoven för järnvägsplanen i grönt(Jvg) och behoven inom den regionala planen i rött(RTI). Siffror anger inventerade behov i miljoner kronor. Den lilla figuren visar totala behoven för respektive plan, samt den procentuella fördelningen mellan planerna.)

2.4. Målsättningar utifrån den regionala systemanalysen och inriktningsarbetet

Den under våren 2007 genomförda inriktningsdialogen kring de långsiktiga infrastrukturplanerna mynnade ut i ett beslut kring ett antal målsättningar och principer som skulle genomsyra det vidare arbetet med de långsiktiga planerna. Inriktningsbeslutet baserades på ett antal bärande idéer för Skånes infrastrukturutveckling för åren planperioden – eller **huvudsakliga MÅLSÄTTNINGAR**:

Fortsatt regionförstoring och regionintegrering

Utveckla integreringen av Skåne till en sammanhållen funktionell region med större arbetsmarknad, med utgångspunkt från ett flerkärntigt Skåne. Stärka förhållandena mot Sydsverige. Utveckla beredskap för en snabb befolkningsökning under planperioden, samt metoder att sprida befolkningsstillväxten till hela regionen. Utveckla tågtrafiken så att den kan möta en fördubblad efterfrågan.

Utveckla ett miljöanpassat och säkert transportssystem

Utveckla arbetet och insatser på samtliga relevanta områden för att nå ett miljöanpassat och säkert transportsystem. En viktig del i lösningen är en fortsatt utveckling av snabba regionala resmöjligheter i kollektivtrafiken, som erbjuder bättre alternativ och tar marknadsandelar från bilen

Öka integrationen i Öresundsregionen

Verka för en ökad integration i regionen och ha en beredskap för att transportmönstren i ökad utsträckning sträcker sig över Öresundsregionen. Sörja för att förutsättningar för ökat resande tvärs Öresund är goda.

Utveckla infrastrukturen i Skånes tillväxtcentra

.....utifrån de specifika krav ett storstadsområde har, så att infrastrukturbrister hanteras och flaskhalsar i transportsystemet undviks. Verka för att de stora och växande tätorternas transportsystem kan upprätthålla en god tillgänglighet både inom sig och i relation till omgivningen, samt att det kan ske på ett miljömässigt bra sätt. En

sådan utveckling skapar också ekonomiska värden som kan motivera kostsamma insatser i transportsystemet.

Utveckla ett transportsystem för alla

Transportsystemet skall bli mer jämställt såväl mellan kön som mellan olika åldersgrupper. Handikappanpassningen av transportsystemet skall utvecklas ytterligare. Genom infrastruktur även stärka den sociala hållbarheten.

Förbättra Skånes förbindelser med omvärlden

Förbättra förbindelserna till Skånes hamnar och flygplatser. Verka för ett mer utvecklat snabbtågssystem till övriga Sverige och Europa.

Beslutet innehöll också ett antal **huvudsakliga PRINCIPER** för infrastrukturplaneringen

Kontinuitet och samverkan i planeringen

- Planerade satsningar skall genomföras
- Regional och kommunal samverkan i infrastrukturplaneringen

I första hand nyttja befintlig infrastruktur

- I första hand inrikta satsningar mot kapacitetshöjande åtgärder i befintlig infrastruktur
- Utveckla den fulla potentialen av befintligt system - utnyttja, förbättra och utveckla befintligt system före att utveckla helt nytt.

Samhällsekonomisk effektivitet prioriteras

- Åtgärder och investeringar skall prioriteras efter ett brett samhällsekonomiskt perspektiv

Hållbara lösningar prioriteras

- Miljöanpassade lösningar väljs före andra
- Kraftfulla investeringar i järnvägsnätet
- Samverkan mellan transportslagen utvecklas
- Hushålla med marken och sträva efter ytsnåla trafik- och infrastrukturåtgärder
- Alla transportslag skall bära sina externa miljökostnader
- Öppenhet för ekonomiska styrmedel

Flexibilitet i planer och beslut

- Planerna skall ha en förmåga att anpassas till förändrade behov.

Anpassa insatserna till de olika förhållandena i Skånes olika delar

- Stärka tillväxtmotorerna genom förbättrad kapacitet i transportsystemet och samtidig hantering av de miljöproblem som transporterna ger i de tätbefolkade delarna av regionen
- Stärk tillväxten genom försörjning av infrastruktur i periferin så att en god tillgänglighet kan uppnås - så att företag och verksamheter kan finnas kvar och utvecklas.

Öppenhet för nya finansieringslösningar

- Pröva förändrade principer och praktiska lösningar för att finansiera infrastrukturåtgärder. Staten har ett huvudansvar för finansiering av infrastruktur.
- Med ett ökat regionalt och kommunalt ansvar för investeringar, skall följa en ökad medverkan i planering och prioritering.

Brett samhällsplaneringsperspektiv

- Tvärssektoriell planering av samhällsstruktur och infrastruktur
- Nyttja infrastrukturens strukturbildande egenskaper
- I samhällsplaneringen anpassa bebyggelseutvecklingen efter kollektivtrafikens möjligheter och stationsnärlighetsprincipen.

Tillvarata forskningsframsteg och ny teknik

- IT / ITS (Intelligenta Transport System) - kan utveckla transportsystemet mot en större effektivitet
- Drivmedel, bränslen – utveckling är av vikt för att nå ett miljöanpassat transportssystem.

Målsättningarna har visat sig fånga planeringsfrågorna i Skåne väl och de har nyttjats som utgångspunkt för arbetet med Systemanalysen under 2008. I det följande återkopplas till målsättningarna och visas på vilka åtgärder som bör prioriteras under planperioden utifrån respektive målsättning.

2.6 Fortsatt regionförstoring och regionintegrering

Målsättningen innebär att:

”Utveckla integreringen av Skåne till en sammanhållen funktionell region med större arbetsmarknad, med utgångspunkt från ett flerkärnt Skåne. Stärka förhållandena mot Sydsverige. Utveckla beredskap för en snabb befolkningsökning under planperioden, samt metoder att sprida befolkningstillväxten till hela regionen. Utveckla tågtrafiken så att den kan möta en fördubblad efterfrågan.”

Det finns starka skäl att tro att den regionförstoringprocess som under en tid pågått i Skåne kommer att fortsätta. Potentialen för en fortsatt regionförstoring i Skåne är stor genom att knyta samman de olika tätorterna som är centralorter i mindre pendlingsomland. Det är viktigt att värna om den skånska flerkärnigheten, men alla kärnor behöver en god tillgänglighet till hela Skåne, Danmark och övriga Sverige för att kunna utvecklas.

Även om pendlingen har ökat mycket finns det fortfarande ett antal tydligt avskilda arbetsmarknader i Skåne, som är uppbyggda kring de större tätorterna. Kopplingarna mellan de större tätorterna och deras pendlingsomland behöver stärkas och framförallt kopplingarna mellan östra och västra Skåne för att möjliggöra en mer balanserad befolkningsökning. Förutom att knyta samman olika delar av Skåne bättre är även kopplingarna över länsgränserna och mot Danmark viktiga.

De nationella och interregionala stråken knyter samman Skåne med övriga regioner i Sverige, Danmark och Europa. I dessa stråk behövs effektiva väg- och järnvägsförbindelser. Vägsystemet i de större stråken behöver på lång sikt byggas ut i enlighet med en långsiktig målstandard som innebär 110 km/h på Europavägarna. De nationella stamvägarna börjar närma sig kapacitetsgränsen i de starka pendlingsstråken (se stråkkartan på s 37).

Vid sidan om de största stråken finns det ett antal regionala stråk som är viktiga för att knyta samman Skåne. I en del av dessa finns både väg och järnväg, medan vissa är uteslutande vägstråk. De regionala vägarna bör

på lång sikt anpassas efter en hastighetsstandard på 90 eller 100 km/h. Kollektivtrafiken bör utvecklas i dessa stråk med järnvägstrafik eller högklassiga busstråk.

Utanför de större stråken är det viktigt att med små medel upprätthålla en god tillgänglighet genom en satsning på bra vägar och en attraktiv busstrafik. Intermodaliteten är också viktig för möjligheterna att kunna pendla över lägre sträckor. Till de största städerna finns också viktiga inpendlingsstråk som behöver förstärkas för att förbättra integrationen, undanröja flaskhalsar och stärka det intermodala resandet.

Hållbar tillgänglighet

I en framtid med ökad klimatanpassning och osäkerhet kring bränslepriser är det viktigt att tillgängligheten kan utvecklas på ett hållbart sätt med robusta strukturer som kan stå emot omvärldsförändringar. Därför är en fortsatt utveckling av kollektivtrafiken viktig.

Behoven av järnvägsinvesteringar är stora för att klara av en fortsatt stark resandeökning som möjliggör högre marknadsandelar. I de större tätorterna är framkomlighetssituationen idag så begränsad att det på sikt behövs spårvägssystem för att klara av en väntad resandeökning. Men också åtgärder för att förbättra busstrafikens konkurrenskraft är viktiga, exempelvis busskörfält samt bättre terminaler och bytespunkter. Kollektivtrafikens samspel med bebyggelsestruktur är viktig och den behöver utvecklas i robusta och tydliga stråk med kopplingar till större noder för att kunna göra flexibla byten.

Resandet med regionala tåg har ökat mycket snabbt under den senaste 10-årsperioden – mer än en fördubbling och ett förslag till strategi för den fortsatta utbyggnaden av tågtrafiken har tagits fram. Den utgår från en fortsatt kraftfull utbyggnad och en snabb utveckling av resandet med tåg, över Öresund och i Sydsverige. Tåget är ett snabbt transportmedel över långa sträckor och har höga marknadsandelar (25-45 % enligt Revanor Syd 2007) på sträckor över 50 km. Därför är en utveckling av tågen viktig för att knyta samman Skåne. En fortsatt utbyggnad av järnvägarna behövs på lång sikt i form av helt nya järnvägar som knyter samman Skåne,

upprustning av befintliga banor som medger snabbare restider eller ny persontågstrafik på redan befintliga järnvägar. På kortare sikt bör järnvägen klara av ett fördubblat resande till 2020.

Åtgärder som bör prioriteras under planperioden:

- Utbyggnad av den regionala tågtrafiken i enlighet med Tågstrategin.
- Utbyggnad av E22 till motorvägsstandard.
- Utbyggnad av det regionala vägnätet i enlighet med en långsiktig målstandard.
- Satsning på busstråk, hållplatser och terminaler.
- Satsning på mindre vägar för att bibehålla en god framkomlighet på landsbygd.
- Framkomlighetsåtgärder för busstrafiken i tätorter.
- Spårvägssystem i större städer.

2.7. Utveckla ett miljöanpassat och säkert transportssystem

Målsättningen innebär att:

”Utveckla arbetet och insatser på samtliga relevanta områden för att nå ett miljöanpassat och säkert transportssystem. En viktig del i lösningen är en fortsatt utveckling av snabba regionala resmöjligheter i kollektivtrafiken, som erbjuder bättre alternativ och tar marknadsandelar från bilen.”

Miljö

Trenden är negativ inom många områden när det gäller transporter och miljöpåverkan. Utsläppen av växthusgaser har ökat från transportsektorn med 43 % i Skåne från 1990 till 2008. Trots renare motorer orsakar fortfarande transporter hälsoproblem i Skånes tätorter. Påverkan på landskapet är stor genom intrång och fragmentering.

Målet om ett miljöanpassat transportssystem är viktigt att kunna förena med övriga mål då det finns en tydlig målkonflikt mellan ökad regional tillgänglighet och miljöpåverkan. När regionen knyts samman ökar resandet vilket leder till ett ökat transportarbete. Resandet med regionala tåg har ökat mycket snabbt under den senaste 10-årsperioden – mer än en fördubbling och ett förslag till strategi för den fortsatta utbyggnaden av tågtrafiken har tagits fram. Den utgår från en fortsatt kraftfull utbyggnad och en snabb utveckling av resandet med tåg, över Öresund och i Sydsvetrike. Utvecklingen i Skåne med en fortsatt kraftig ökning av kollektiva resor kan därigenom fortsätta. Det sker dock från en nivå som är låg i jämförelse med Stockholm och andra storstadsregioner.

Att vända trenderna åt rätt håll kräver en samverkan mellan många olika områden. En utveckling av fordon och teknik är viktigt för att minska utsläppen.

Inom ramen för en klimatberedning som genomförts av Region Skåne gjordes en effektbedömning av olika åtgärder för att minska klimatpåverkan med 2020 respektive 2040 som mållår (se tabell 3). Inventeringen av olika åtgärder visade att både ekonomiska styrmedel och påverkansåtgärder har lika stor

effekt både på kort och på lång sikt. Dessutom är den kommunala översiktsplaneringen på lång sikt mycket betydelsefull. Ett arbete som genomfördes av SIKÅ för att studera överflyttningspotentialer mellan olika transportslag visade att effekten av förändringar inom respektive transportslag är större än effekten av överflyttningar mellan transportslag.

Tabell 3. Effekter på utsläpp av växthusgaser för olika åtgärdsstyper inom transportsektorn

Åtgärd	Potential i 1000 ton CO ₂ /år	
	2020	2040
Samhällsplanering för hållbarare/minskade transporter	-27	-51
Förtätning av bebyggelse		
Kollektivtrafikklock lokalisering av verksamheter		
Prioriterad planering för hållbara färdvägar	-128	-175
Konkurrenskraftig kollektivtrafik i städer och stråk	-40	-55
Konkurrenskraftig kollektivtrafik på landsbygden	-21	-29
Konkurrenskraftig kollektivtrafik interregionalt	-42	-57
Konkurrenskraftig cykeltrafik	-26	-35
Styrmedel till förmån för hållbara trafikslag	(-80)	(-194)
Trängselavgifter	-24	-23
Förmånsbeskattning eller avgiftsbeläggning av parkering på arbetsplatser	-80	-229
Förmåner för miljöanpassat resande till arbetet – parking cash out	-60	-95
Höjd skatt på koldioxid	-81	-159
CO ₂ -baserad fordonsskatt	0	0
CO ₂ -baserat förmånsvärde	0	0
Mobility management för överflyttning till hållbara trafikslag	(-67)	(-103)
Kampanjer för attityd- och beteendeförändring inom Mobility Management	-3	-5
Gröna resplaner	-20	-38
Samlade Mobility Management insatser	-67	-103
IT för ersättning av resor	-31	-59
SUMMA	-302	-522

Investeringar i infrastrukturen är också viktiga och det som framförallt är prioriterat är en satsning på robusta och långsiktigt hållbara transportslag så att styrmedel som ökar transportkostnaderna inte ge en försämring av tillgängligheten. En sådan satsning hänger starkt ihop med samhällsplaneringen och att utveckla robusta strukturer som är mindre sårbara vid stora omvärldsförändringar.

Strategiskt viktiga områden att satsa på inom planperioden är:

- Undvik barriärer som fragmenterar landskapet

Med ökad trafik kommer effekten av befintliga barriärer att öka, både vad gäller väg och järnväg. Barriärer måste beaktas vid anläggande av ny infrastruktur, men det finns också behov av att avhjälpa barriärer i befintliga miljöer. I de bristanalyser för fauna som gjordes av Vägverket 2008 visas att 28 befintliga vägsträckor i Skåne är i behov av passagemöjligheter för hjortdjur och utgör

stora barriärer för i landskapet. För järnväg finns inga kända siffror. Vägverket gör bedömningen att passagemöjlighet för vilda djur vid statliga vägar i Skåne kan ha avgörande betydelse för möjligheterna att nå ett de regionala miljö kvalitetsmålen *Levande sjöar och vattendrag, Myllrande våtmarker, Levande skogar, Ett rikt odlingslandskap och Ett rikt växt- och djurliv*.

En strategisk inriktningsfråga är avvägningen mellan bebyggelse av ny infrastruktur i ny sträckning kontra förbättringar av gammal infrastruktur i befintlig sträckning. En konsekvens av infrastruktur i ny sträckning är att mer mark tas i anspråk med följd att växter, djur, natur- och kulturvärden kommer att påverkas.

- Skydd av naturresurser och vattentäkter
Bevarande av vattenresurser är en viktig fråga både vad gäller lokalisering av och nyttjande av befintlig infrastruktur. Hänsyn kan behövas i form av lämplig lokalisering, skyddsåtgärder vid nyplanering eller riktade skyddsåtgärder.

- Verka för ett minskat transportbehov och minskade utsläpp
Var den allt ökade befolkningen kommer att bo framöver är en nyckelfaktor till hur transportsystemet kommer att utnyttjas, och därmed hur det kommer att påverka miljön. Med tanke på den pågående starka trafikutvecklingen och befolkningsutvecklingen och den negativa miljöpåverkan de ger i form av minskade utsläpp måste åtgärder genomföras för att bryta dagens utveckling. Kommer inriktningen för ny bebyggelse att vara i kollektivtrafiknära lägen finns det stora möjligheter att stärka kollektivtrafiken och därmed att minska utsläppen av framförallt CO₂. En välplanerad bebyggelsestruktur kan även främja gång- och cykelåtgärder.

Skånes tätorter fortsätter att växa och fler människor bor i de större tätorterna. Allvarliga miljöproblem med luft, buller och barriärer för människor finns i dessa miljöer. I tätorterna finns även brister i transportsystemet som trängsel och trafiksäkerhet. Samtidigt är det i de stora städerna som det finns underlag och

möjligheter för en stark kollektivtrafik och potentialen för gång- och cykeltrafik är hög.

Trafiksäkerhet

Satsningar på ökad trafiksäkerhet sker i linje med det långsiktiga arbetet mot nollvisionen. De viktigaste insatsområdena för infrastrukturen i Skåne är ett fortsatt stöd till kommunerna i deras trafiksäkerhetsarbete samt att förbättra de statliga vägnas standard inom ramen för det nya hastighetssystemet. En pott för statsbidrag till trafiksäkerhet och miljö har funnits i tidigare planer och är en viktig del i den nya regionala planen för 2010-2021.

Vid sidan av dessa båda områden är det också viktigt att fortsätta satsningen på mötesseparering av större vägar. Tidigare har 13-metersvägarna kunnat byggas om till 2+1-vägar med rätt så små medel. Många viktiga regionala vägar med hög trafikbelastning har emellertid en standard gör det mer kostsamt att skapa mötesfrihet. Därför krävs det innovativa lösningar med glesa 2+1-vägar och mötesseparering utan räcken.

Åtgärder som bör prioriteras under planperioden:

- Utbyggnad av den regionala tågtrafiken inom ramen för Tågstrategin och Pågatåg Nordost
- Ökad kapacitet för person- och godstrafik på järnväg
- Förbättrad framkomlighet för busstrafiken i starka busstråk och tätorter
- Satsning på spårtrafik i större städer
- Förbättring av det regionala vägnätet som innebär hög framkomlighet med hög trafiksäkerhet
- Miljöåtgärder längs det statliga vägnätet för att minska barriäreffekter och annan miljöpåverkan
- Utbyggnad av cykelvägarna med fokus på pendlare och kopplingen till andra transportslag

2.8. Öka integrationen i Öresundsregionen

Målsättningen innebär att:

”Verka för en ökad integration i regionen och ha en beredskap för att transportmönstren i ökad utsträckning sträcker sig över Öresundsregionen. Sörja för att förutsättningar för ökat resande tvärs Öresund är goda.”

Integrationen i Öresundsregionen har varit mycket stark under senare år. Resandet över sundet ökar mycket snabbt både med bil och med tåg. Att verka för en fortsatt integration är mycket viktigt. En integrerad Öresundsregion med 3,6 miljoner kommer att bli en stark region i ett europeiskt perspektiv. Goda möjligheter utvecklas för en geografisk specialisering av näringslivet på båda sidor av sundet med en mer flexibel arbetsmarknad. För att Skåne skall knytas närmare Danmark funktionellt krävs det att infrastrukturen stärker möjligheterna att öka resandet över sundet, men också att den möjliggör en spridning av integrationen till hela Skåne.

Det är främst arbetspendlingen över Öresundsbron som ökat kraftigt.

Huvudsakligen är det de många svenskar som tagit arbete i Danmark som utgör merparten av pendlarna. Drivande faktorer har varit den stora arbetskraftsbristen i Danmark, parat med, med svenska mått mätt, goda lönevillkor. Samtidigt har många danskar valt att bosätta sig i Sverige, då hus- och bostadspriser varit gynnsamma här jämfört med Hovedstadsområdet, men behållit sitt arbete i Danmark.

Den globala lågkonjunkturen som skickade världsekonomin i ”tvärnit” hösten 2008 och som förväntas dröja sig kvar fram mot 2011, kan också avläsas i antalet resor över sundet. För tillfället ökar inte antalet resor över sundet, utan antalet är konstant. Drivkrafterna för inköp i Danmark är numer för svenskt vidkommande mycket små. Däremot har inköpsresorna från Danmark ökat något, främst pga av den ökande valutaskillnaden som gjort flera varor ”billiga” i Sverige. Valutaskillnaden gör också att löneskillnaden har tilltagit än mer och drivkraften för svenskar att söka arbete i Danmark lär fortfarande vara stor. Den danska migration till Skåne verkar dock ha avtagit,

kanske tillfälligt, då de danska huspriserna gått ner kraftigt pga lågkonjunkturen.

Prognoserna för resandeutvecklingen har fått skrivas om flera gånger. Den senaste pekar på att resandet kommer att vara någonstans mellan 30 000 och 55 000 resande 2025, där pendlingen kommer att vara den stora motorn i ökningen. Om den nuvarande snabba trafikökningen över sundet fortsätter kommer det att leda till en ökad trängsel på bron. Järnvägens kapacitet kommer att bli fullt utnyttjad först, kanske redan kring 2025 och det finns därför redan nu ett stort behov av att börja planera för en andra Öresunds-förbindelse. En förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör (HH) skulle stärka integrationen i de norra delarna av Öresund och dessutom innebära en avlastning för bron då godstrafiken kan flyttas. Det är också viktigt att utveckla den regionala Öresundstågs- trafikerna i Skåne och i hela Sydsverige för att ge goda förbindelser till Danmark och Köpenhamn. Bra information till pendlare, harmoniserade biljettsystem, komfort och låg störningskänslighet är mycket viktiga faktorer för att det skall vara attraktivt att resa över sundet. En ökad integration i Öresundsregionen leder till ett ökat resande. Detta resande bör i första hand ske med järnväg för att kunna förenas med miljömålen. Det finns goda möjligheter till en sådan utveckling. Tåget går också snabbt, är förhållandevis billigt och man kan nå stora delar av Sydsverige och Köpenhamn genom Öresundstågen. En strategisk uppgift är därför att järnvägen ges fortsatta goda utvecklings- möjligheter genom att kapaciteten säkerställs inte bara på bron och i en framtida ny Öresundsförbindelse, utan även på landsanslutande banor. För att infrastrukturen inte skall bli ett hinder mot integrationen krävs en samsyn och en samplanering mellan den svenska och den danska sidan av Öresund. Det krävs ett helhetsgrepp kring hur gods- och regionaltågs- och snabbtågstrafiken i framtiden skall utformas i Öresundsregionen. För att lösa dessa uppgifter krävs samarbete både på regional och på nationell nivå.

Åtgärder som bör prioriteras under planperioden:

- Utbyggd kollektivtrafik, i första hand järnvägsinfrastruktur

- Kapacitetsåtgärder för resor tvärs sundet
- Lokala åtgärder för tillgänglighet till järnvägsstationer
- Vägutbyggnader
- ITS
- Utredda fast HH-förbindelse inkl anslutningar

2.9. Utveckla infrastrukturen i Skånes tillväxtcentra

Målsättningen innebär att:

”Utveckla infrastrukturen i Skånes tillväxtcentra

.....utifrån de specifika krav ett storstadsområde har, så att infrastrukturbrister hanteras och flaskhalsar i transportsystemet undviks. Verka för att de stora och växande tätorternas transportsystem kan upprätthålla en god tillgänglighet både inom sig och i relation till omgivningen, samt att det kan ske på ett miljömässigt bra sätt. En sådan utveckling skapar också ekonomiska värden som kan motivera kostsamma insatser i transportsystemet.”

De tre stora städerna Malmö, Lund och Helsingborg utgör Skånes huvudsakliga tillväxtcentra. Tillväxten i dessa områden är central för hela Skånes tillväxt, då de dels utgör merparten av den, men framförallt för att tillväxten här också gagnar resten av Skåne och Sverige. Det finns skäl att värna funktionaliteten i transportsystemet till, från och i dessa städer. Kapacitetsproblem i transportsystemet inom och i anslutning till städerna försämrar tillgängligheten totalt sett i Skåne. I dessa städer finns merparten av de viktiga målpunkterna i Skåne, såsom större universitet och högskolor, specialiserad sjukvård, större arbetsplatsområden och stora högspecialiserade internationella företag. Även merparten av kulturutbudet i Skåne, såsom teater, bio och museum finns här.

De är inpendlingsorter och infrastrukturen inom och till tätorterna har därför en stor betydelse inte bara för dess invånare utan också för ett stort omland. Infrastrukturen är ofta hårt belastad liksom miljön. De stora tätorterna har en relativt sett stor andel ungdomar, studenter och äldre, vilket kräver goda möjligheter att resa kollektivt samt med gång- och cykeltrafik. Säkerhets- och

trygghetsfrågor är viktiga, liksom att undvika barriäreffekter och bibehålla grönstrukturer.

En viktig aspekt är att det kan vara svårt att dra klara gränser vad som är ett kommunalt, regionalt och statligt ansvar i de större tätorterna. Kommunerna lägger ner en stor summa pengar på investeringar samt drift- och underhåll på det kommunala vägnätet.

I sydvästra Skåne har en hög befolknings- och trafik tillväxt lett till att både vägar och järnvägar idag är mycket nära kapacitetstaket. Flaskhalsarna i denna del av regionen påverkar trafiksystemet inte bara i närområdet utan i hela Skåne, framförallt på järnvägssidan

De stora tätorterna har ofta ett bra utbyggt kollektivtrafiksystem, både för stadsbuss, samt för regionbussar och tåg. Samtidigt är det just i dessa tätorter som potentialerna för att föra över resor från bil till kollektivtrafik är som störst.

Den omfattande pendlingen in till dessa orter skapar trängsel och miljöproblem som påverkar de boende. Det är viktigt att det även fortsättningsvis finns en hög tillgänglighet till och inom de stora tätorterna för att de skall kunna bibehålla sina roller som nav för ett stort omland.

För att detta skall kunna ske på ett miljömässigt hållbart sätt är det viktigt att stärka kollektivtrafiken och skapa samsyn mellan infrastruktur och fysisk planering.

Åtgärder som bör prioriteras under planperioden:

- Utbyggd kollektivtrafik, infrastruktur
- Spårburen trafik i tätorter
- Busstråk
- Framkomlighetsåtgärder i tätorter
- Förbättring av intermodala knutpunkter för persontrafik och anslutningar till dessa
- ITS
- Förbättringar av de viktigare pendlingsvägarna
- Förbättrad regional och interregional tillgänglighet

2.10. Utveckla ett transportsystem för alla

Målsättningen innebär att:

”Transportsystemet ska bli mer jämställt såväl mellan kön som mellan olika åldersgrupper. Handikappanpassningen av transportsystemet ska utvecklas ytterligare. Den sociala hållbarheten ska stärkas.”

Jämställdhet mellan kvinnor och män

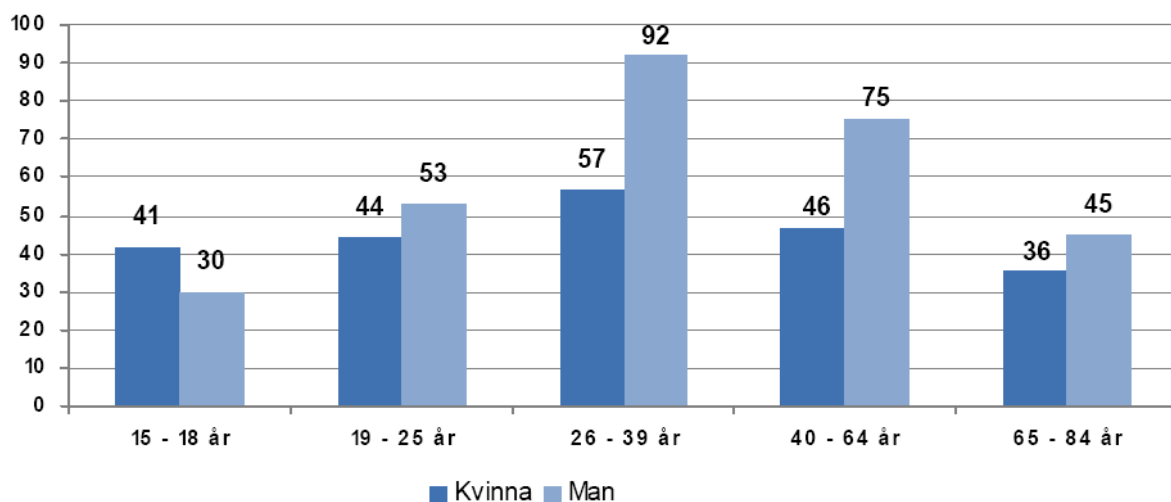
Ett av de nationella transportpolitiska delmålen är att transportsystemet ska vara utformat så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov. Kvinnor och män ska ges samma möjligheter att påverka transportsystemets tillkomst, utformning och förvaltning och deras värderingar tillmätas samma vikt.

Kvinnor och män har olika resmönster. Enligt nationella undersökningar gör kvinnor och män i genomsnitt ungefär lika många resor, men män reser längre sträcka. Män reser 50 km per dag och använder 66 minuter medan motsvarande siffror för kvinnor är 36 km och

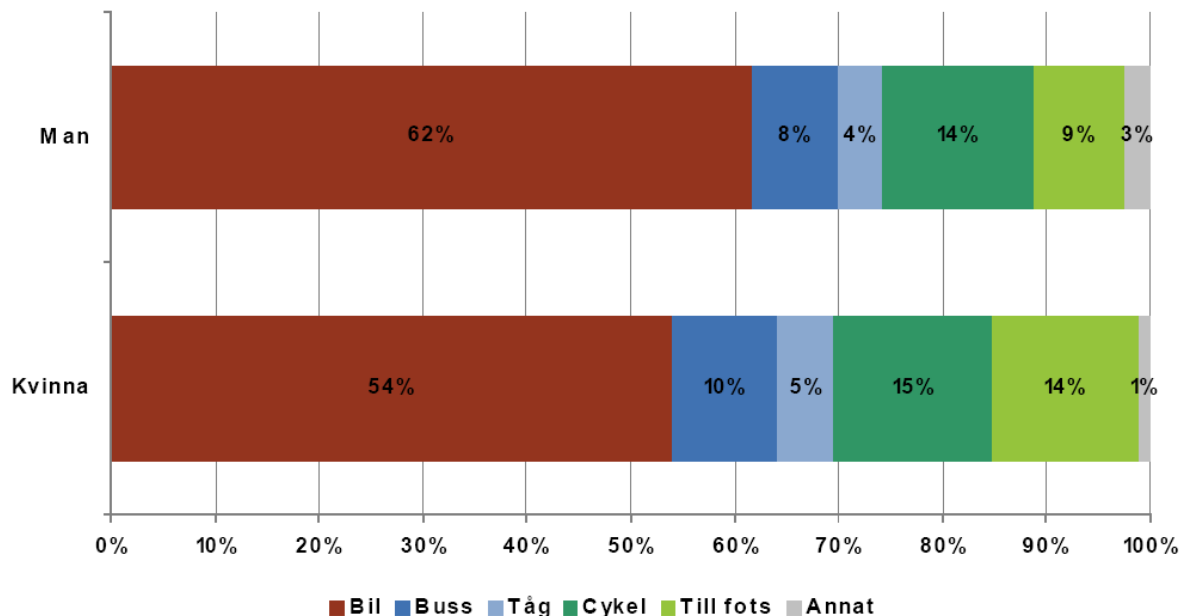
58 minuter. Män kör bil i större utsträckning medan kvinnor åker mera kollektivt och färdas i bil som passagerare. Kvinnors arbetsplats ligger närmare bostaden än mäns. Mäns resande är i högre utsträckning förknippat med arbete medan kvinnors resande innehåller en större andel inköps- och serviceresor. Kvinnors resor genererar mindre utsläpp av koldioxid än mäns (se figur 20 och 21).

Kvinnor och män har också olika värderingar av olika kvalitetsfaktorer i transportsystemet. Kvinnor värderar miljö- och trafiksäkerhet högre och är mer positivt inställda till kollektivtrafik. Kvinnor känner också större otrygghet än män.

Enligt SIKAs uppföljning av de transportpolitiska målen 2008 är 53 % av ledamöterna i trafikverkens styrelser kvinnor medan motsvarande siffra för ledningsgrupperna är 40 %. I Region Skånes Regionala tillväxtnämnd är 53 % kvinnor. I nämnden för kollektivtrafik är 27 % kvinnor. I de tjänstemannaberedningsgrupper som medverkar i infrastrukturplaneringen i Skåne är 26 % kvinnor.



Figur 20. Genomsnittlig reslängd för män och kvinnor inom till och från Skåne på vardagar. Källa Resvanor Syd 2007.



Figur 21. Färdmedelsfördelning (antal resor) för män och kvinnor i Skåne. Källa: Resvanor Syd 2007

Barn och ungdomar

Enligt FN:s barnkonvention ska barnens bästa komma i främsta rummet vid alla åtgärder som myndigheter och offentliga organ vidtar som rör barn. Med barn avses här 0-18 år.

Barns säkerhet och möjlighet att på egen hand röra sig och vistas i trafikmiljön bör vara viktiga utgångspunkter för infrastruktur och fysisk planering. Antalet barn som dödas som oskyddade trafikanter har minskat kraftigt. Det antas bero på att barnens rörelsefrihet på egen hand i trafiken samtidigt har minskat kraftigt. Barn utgör en femtedel av befolkningen men en tredjedel av kollektivtrafikresenärerna. Barns villkor i kollektivtrafiksystemet är därför en viktig fråga. Den fysiska planeringen, anordnande av cykelvägar, gång- och cykelpassager, busshållplatser och hur skolskjutsar anordnas är viktiga frågor liksom information och utbildning i skola och av föräldrar.

Möjligheten att välja en utbildning utan att behöva flytta är en viktig aspekt av regionförstoring och är viktigt för den regionala balansen. Studerande som pendlar över sundet ökar i antal och är viktigt för Öresundsintegrationen. Studerande använder i betydligt lägre utsträckning bil för sina resor än andra grupper och är beroende av att

kollektivtrafiken ger goda möjligheter till att resa, inte enbart under rusningstid.

Funktionshindrade och äldre

Många människor har någon form av funktionshinder. Man räknar med att följande antal personer är berörda i Sverige:

- 850 000 personer har nedsatt hörsel dvs 12 % av befolkningen
- 430 000 personer i åldern 16-84 år är rörelsehindrade, varav ca 100 000 är rullstolsbundna
- 210 000 personer har svår astma eller allergi
- 80 000 personer har nedsatt syn
- 200 000 personer har flera funktionshinder. Det är framför allt äldre personer. En tredjedel av 75-84-åringarna har flera funktionshinder.

Källa: SIKÄ 2002:6. Etappmål för ett transportsystem tillgängligt för alla

Riksdagens mål är att kollektivtrafiken ska vara användbar för alla 2010 och att arbetet med att göra transportsystemet användbart för alla ska intensifieras. Arbetet ska inriktas mot ett prioriterat nätverk där infrastruktur, stationer, plattformar, fordon, trafik och övrig service är av hög kvalitet och tillgänglig för alla. Ett sådant nät har pekats ut i projektet

Koll framåt. Trafikverken tänker sig att arbetet ska ske i etapper och arbetar med att tydliggöra hur det ska ske.

I Skåne ligger kollektivtrafiken förhållandevis väl framme. Av totalt drygt 4000 busshållplatser i Skåne är cirka 25 % tillgänglighetsanpassade. Anpassningen har kommit längst i stråk med stort resande och i det kommunala vägnätet där antalet resenärer är stort. I samband med att plattformarna förlängs på ett stort antal järnvägsstationer 2009–2011 kommer stationsmiljöerna att anpassas även för personer med funktionsnedsättningar. Bland annat anpassas plattformshöjden till golvnivån i tågen.

Ombyggnaden av hållplatser i busstrafiken pågår men mycket återstår att göra. Kostnaden för att åtgärda återstående busshållplatser på det statliga vägnätet beräknas till ca 320 Mkr och på det kommunala till ca 60 Mkr. Till detta kommer vissa åtgärder på terminaler och stationer.

Anpassning av bussar för personer med funktionsnedsättning innebär främst åtgärder som underlättar på- och avstigning samt möjlighet att ta del av trafikinformation. Alla bussar i stadsbusstrafik i Skåne är av låggolvstyp. Under 2010 kommer även bussar i regional trafik att vara anpassade. De nya Pågatåg som levereras från 2009 är anpassade även för personer med funktionsnedsättning.

Segregation och utanförskap

Genom åtgärder i transportsystemet kan man öka tillgängligheten för människor som står utanför arbetsmarknaden eller på annat sätt har små resurser. Tillgänglighet med kollektivtrafik är då en viktig uppgift liksom att ge prioritet åt förbättringar för områden med stor andel av befolkningen i utanförskap. Det är också viktigt att planeringen sker med hänsyn tagen till olika orters sårbarhet och möjligheten att pendla i samband med strukturförändringar på arbetsmarknaden.

Följande åtgärder bör prioriteras inom planperioden:

- Utveckling av kollektivtrafikutbudet vilket kräver åtgärder i spår- och väginfrastruktur och terminaler.

- Fortsatt anpassning av infrastruktur, fordon, terminaler och information i kollektivtrafiken så att den kan användas av funktionshindrade
- Utbyggnad av gång- och cykelvägar
- Aktivt trafiksäkerhetsarbete med inriktning mot barns och oskyddade trafikanters behov
- Fysisk utformning av anläggningar med prioritet för att skapa trygga miljöer

2.11. Förbättra Skånes förbindelser med omvärlden

Målsättningen innebär att:

”Förbättra förbindelserna till Skånes hamnar och flygplatser. Verka för ett mer utvecklat snabbtågssystem till övriga Sverige och Europa.”

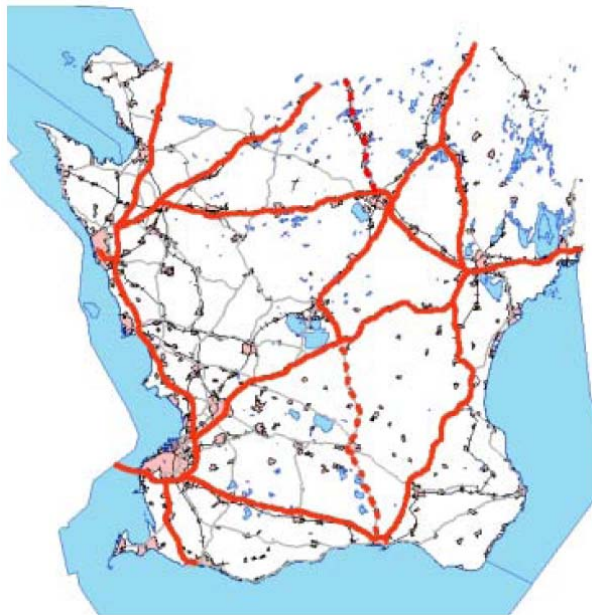
Skåne har redan idag mycket bra förbindelser både till en nationell och internationell omvärld. I en ekonomi som blir mer globaliserad och ständigt växer kommer dessa förbindelser att bli än viktigare. Skåne är också en transitregion för gods och Sveriges länk mot kontinenten.

Godstransporter

Godstransporterna väntas öka i takt med att handeln växer. Idag är de flöden som är riktade mot sydväst och söder de allra största. Det är viktigt att dessa transporter kan upprätthållas och utvecklas på sätt som behövs för den svenska utrikeshandelns utveckling. När handeln med länder i öster ökar förändras transportmönstren och nya stråk blir viktiga. För att skapa miljövänliga godstransporter krävs effektiva logistikflöden och harmoniserade system där olika trafikslag samverkar med varandra. Det krävs en förutseende infrastrukturplanering som säkerställer hög kapacitet på vägar och järnvägar, men också i anslutningspunkter, kombiterminaler och hamnar. Det behövs samverkan mellan de europeiska länderna för att utveckla järnvägstrafiken.

Det behövs utökad järnvägskapacitet på godsstråken. I de nationella analyserna har förbättringsbehov för stråken genom Skåne identifierats. De är viktiga ur ett

godsförsörjningsperspektiv men också för att persontrafiken ska få plats att utvecklas. Flödena av lastbilar är idag mycket stora och växande på E4 och E6. Det är önskvärt att så långt möjligt kanalisera transporterna till dessa motorvägar. Kapaciteten behöver byggas ut för att ta hand om lastbilsflödena och samtidigt upprätthålla funktionen för persontrafiken. Även i skalan under dessa huvudstråk bör inriktningen vara att kanalisera flöden till ett begränsat nät och anpassa dessa vägar för lastbilstrafiken. Åtgärderna vägs in vid utformning och prioritering av åtgärder i det regionala nätet.



Figur 22. Vägstråk för tung trafik i Skåne

I alla de fyra största hamnarna behövs utbyggnad av lokala väganslutningar för att tillgodose såväl kvaliteten i transportförsörjningen som omgivningens krav. I Helsingborg behövs även åtgärder på järnvägsanslutningen. Åhus hamn har järnvägsanslutning men av mycket låg kvalitet. På sikt behövs förbättring även på denna bana. I Malmö bör den långsiktiga inriktningen för anslutningar prövas tillsammans med frågor kring lokalisering och funktion för terminalerna.

Huvudansvaret i arbetet med att utveckla gods-knutpunkterna ligger hos aktörerna inom näringen. Det finns dock strukturfrågor som kräver samverkan och som är knutna till regionens utveckling i övrigt. Det gäller bl a hamn- och terminalstrukturen i Skåne.

Möjligheterna till bättre konkurrenskraft och hushållning med resurser genom samverkan mellan regionens hamnar bör prövas. Kombitrafiken bör ges möjlighet till fortsatt utveckling. Malmö kombiterminal är en av landets största och växer snabbt. Men tanke på utrymmesbehov, koppling till spårinfrastruktur, framtida marknadskrav mm behöver den framtida lokaliseringen för kombitrafikens terminalpunkter prövas. Region Skåne bör tillsammans med andra berörda aktörer ta initiativ till ett utvecklingsarbete kring dessa frågor.

En fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör för bl a godstransporter är en av de strategiska insatserna i Öresundsregionen och kommer på sikt att vara nödvändig både för att upprätthålla en hög kvalitet i godstågstrafiken mellan Skandinavien och Europa och för en fortsatt integration i Öresundsregionen.

Regionens aktörer bör arbeta aktivt för att stärka regionens utvecklingsförmåga inom gods och logistik. Det kan ske inom regionen men också i samarbete med andra aktörer i Öresunds- och Östersjöområdet och i det europeiska sammanhanget. Forskning, innovationer och utbildning är viktiga områden. Kunskapsunderlag och planeringsmetoder behöver också förbättras.

Åtgärder som bör prioriteras för effektiva och miljövänliga godstransporter:

- Utbyggnad av väganslutningar till hamnarna i Helsingborg, Malmö, Trelleborg och på sikt i Ystad.
- Kapacitetsförstärkning på E6 sträckorna Helsingborg-Malmö och Malmö-Trelleborg.
- Förbättring av hamnspåret i Helsingborg
- Upprustning av godstågstråket genom Skåne med sträckorna Åstorp-Malmö och Malmö-Trelleborg
- Utbyggd kapacitet på Södra stambanan
- Svensk-dansk utredning om en fast HH-förbindelse i samverkan mellan statliga och regionala aktörer
- Åtgärder för godstrafikens behov prioriteras på de regionala vägstråken för gods
- Gemensamma utvecklingsprojekt kring strukturfrågor och regionens utvecklingskapacitet

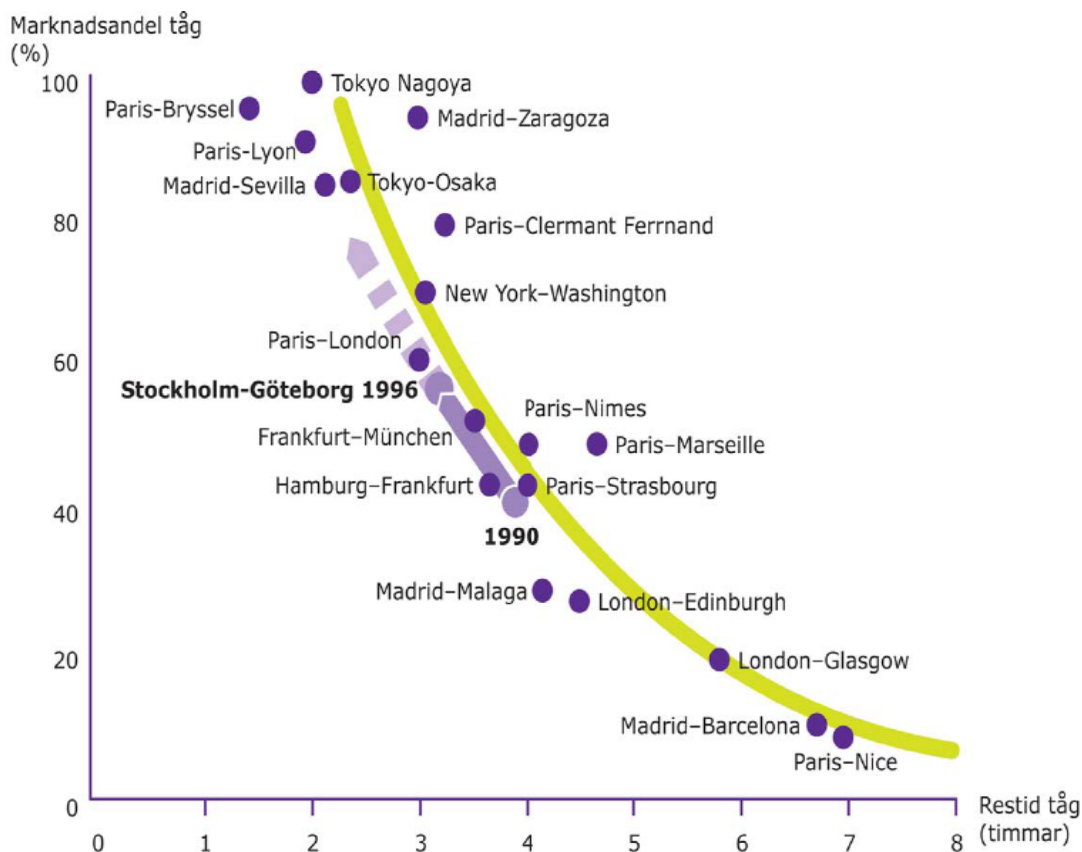
Interregional och internationell persontrafik

Den interregionala tågtrafiken på framför allt Södra stambanan och Väst kustbanan är mycket viktig för regionens tillgänglighet till omvärlden. Det gäller framför allt SJ:s trafik men för tillgängligheten till granregionerna även Öresundstågssystemet som nu drivs med ett gemensamt huvudmannskap från de sydsvenska regionerna. För att denna trafik ska kunna utvecklas och drivas parallellt med annan person- och godstågstrafik behövs ökad kapacitet och i vissa fall högre hastighetsstandard på järnvägarna. Även möjligheterna till anslutande trafik till de interregionala linjerna är viktig. Utvecklingen av trafikkoncept och fordonsteknik som

möjliggör kortare restider är också viktigt från både tillgänglighets- och klimatsynpunkt.

Etableringen av höghastighetståg är strategiskt viktig för regionens trafikförsörjning. Den har stor potential att förbättra tillgängligheten och att utveckla miljövänliga resmöjligheter. Det är därför viktigt att tydliggöra hur utbyggnad av höghastighetsbanor kan ske och vilka effekter som kan uppnås. För Skåne är tillgängligheten både mot norr och mot söder viktig.

Utveckling av höghastighetståg kan förändra situationen på destinationer i Mälardalen och hitom, i Västsverige och i norra Tyskland. Resor med höghastighetståg kan också vara delar i internationella resor där även flyg ingår (se figur 23).



Figur 23. Marknadsandel för tåg. Källa: Nya tåg i Sverige 2008

Sträckningen genom Sydsverige och kopplingen mot de olika målpunkterna i Öresundsregionen studeras i den pågående utredning som genomförs på regeringens uppdrag. De regionala aktörerna arbetar bl a inom IBU-projektet med att tydliggöra planeringsförutsättningarna på den svenska och danska sidan av Öresundsregionen. Resultaten

får visa på vilket sätt förberedelsearbetet ska drivas vidare.

För den interregionala tillgängligheten med bil utgör de nationella stamvägararna en stomme. I Sydsverige har E4, E6 och E22 pekats ut som särskilt viktiga. Utöver detta har också riksvägarna en viktig roll.

Flygtrafiken är viktig för den interregionala och internationella tillgängligheten. Med tre flygplatser, placerade i olika delar av regionen, är tillgängligheten till flygförbindelser förhållandevis god. Alla flygplatserna bör ges möjlighet att utvecklas, var och en från sina förutsättningar. Regeringen har aktualiserat en översyn av huvudmannskapet för Ängelholms flygplats.

Väg- och järnvägsinfrastrukturen och kollektivtrafikanslutningarna till flygplatserna är viktiga delar i ett hela-resan-perspektiv.

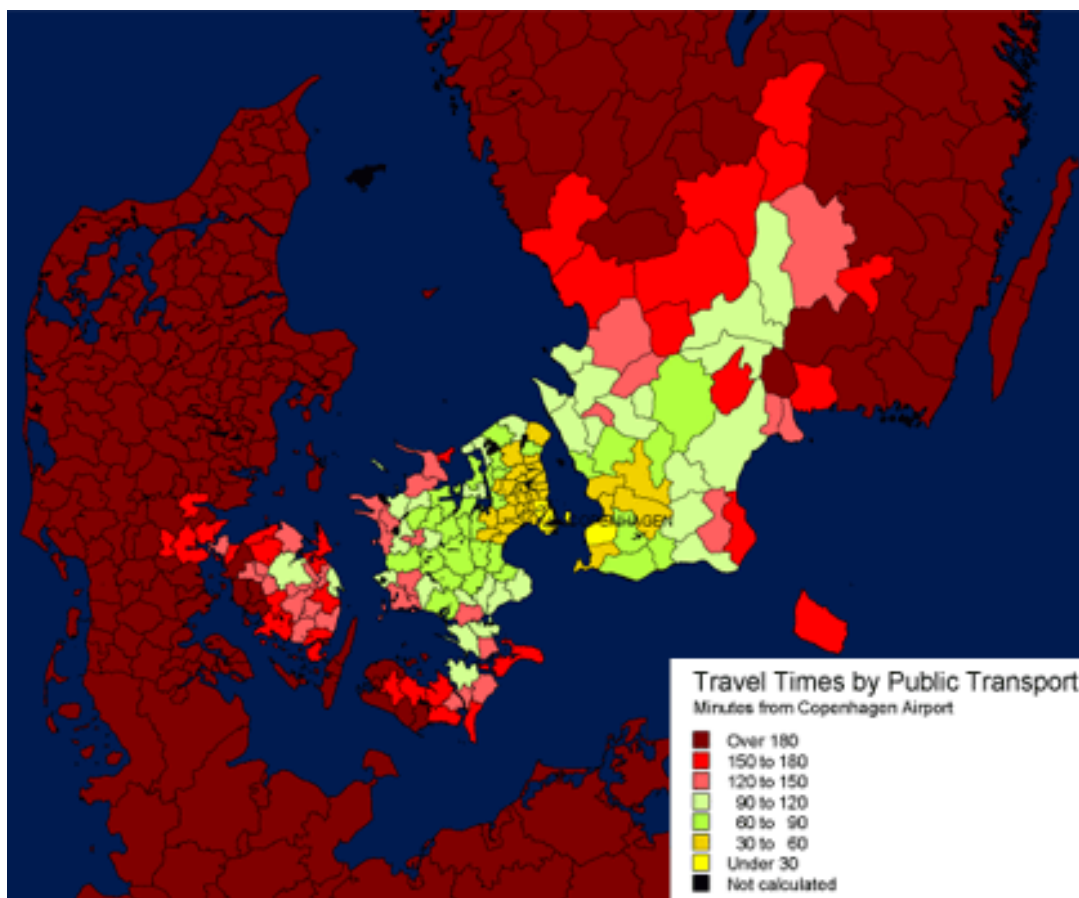
En fråga under utredning är etableringen av en tågförbindelse till Malmö Airport. En sådan skulle öka tillgängligheten och möjliggöra miljövänliga anslutningsresor. Genom en tågförbindelse stärks också möjligheterna för Malmö Airport att utvecklas till en andraflygplats i Öresundsregionen med upptagningsområde även på den danska sidan.

Kastrup med sin knutpunktsfunktion och sitt stora utbud av internationella destinationer är en mycket viktig tillgång för Skåne. Det är ett

gemensamt intresse i Öresundsregionen att bevara och utveckla Kastrups roll.

Åtgärder som bör prioriteras inom planperioden för den interregionala tillgängligheten i personresande:

- Utökad kapacitet på Södra stambanan
- Utökad kapacitet och hastighetsstandard på Västkustbanan
- Utredning och samverkan kring höghastighetsjärnvägar
- Utbyggnad av E22 genom Skåne
- Utbyggnad av E65 Svedala-Böringe
- Förbättringar på regionöverskridande vägar särskilt väg 23, 24, 117 och Tvärleden
- Utbyggnad av väg 108, delar mellan Lund och Malmö-Sturup
- Bättre anslutning mellan E6 och Ängelholms flygplats
- Förbättrad kollektivtrafik till de tre skånska flygplatserna
- Åtgärder som upprätthåller tillgängligheten till Kastrup från den svenska sidan



Figur 24. Tillgänglighet till Kastrup med kollektivtrafik. Källa: Cowi 2008

2.12. De viktigaste satsningarna i Skåne utifrån målsättningarna

De viktigaste förutsättningarna inför planeringen av insatser i Skåne den kommande planeringsperioden är:

- Skåne – en tillväxt- och storstadsregion. Skåne är en attraktiv region med växande befolkning och näringsliv och stor potential för tillväxt. Regionintegrering och regionförstoring har skett i snabb takt och potentialen för fortsatt utveckling är stor genom tät bebyggelsestruktur och flerkärnighet. Förändrade resmönster med bl a ökad arbetspendling är en del av denna utveckling.
- Växande tillväxtkärnor
Utvecklingen av de stora städerna i Skåne är dynamisk med växande befolkning, omställning av näringslivet, nya etableringar och starkare samband mellan städerna och omgivande delar av regionen..
- Öresundsintegration
Öresundsbron har blivit en injektion för integrationen i Öresundsregionen. Efter en trevande start har utvecklingen tagit fart på allvar. Den är ändå i ett inledningskede och potentialen inför framtiden är mycket stor, sett både ur regionalt och nationellt perspektiv. Som regionförstöringsprojekt torde det sakna motstycke i norra Europa.
- Klimatfrågan
Skåne har goda förutsättningar att aktivt bidra till att begränsa transporternas klimatpåverkan. Detta kräver arbete med många typer av insatser, ett arbete som på många sätt pågår. En viktig del är satsningar på infrastruktur som möjliggör miljövänliga resor och transporter.
- Transittransporter och knutpunktsroll för godstransporter
Skånes roll som transitområde för transporter mellan Skandinavien och det kontinentala Europa är stor och väntas öka. Även transporter i öst-västlig riktning väntas öka.

Följande huvudpunkter bör ingå i en samlad strategi för utvecklingen av transportsystemet i Skåne:

- Fortsatt utveckling av kollektivtrafiken
De långsiktiga ambitionerna för kollektivtrafikens utveckling i Skåne är genomgånga och förankrade genom strategier för busstrafiken och den regionala persontågstrafiken. Dessa strategier innebär en fortsatt offensiv satsning på kollektivtrafiken och en förväntad ökad efterfrågan. Region Skåne gör ett stort åtagande genom att utveckla trafiken. Det förutsätter insatser även i infrastrukturen.
- Infrastruktur för växande godsflöden
Potentialen att utveckla den internationella godstågstrafiken bedöms vara stor och det pågår också många åtgärder för att stärka godstågens konkurrenskraft. För Skåne kan Fehmarn Bältförbindelsen innebära betydande förändringar. Detta sker samtidigt som planerna för utökad persontågstrafik är högt ställda vilket accentuerar behovet att bygga ut kapaciteten i järnvägsnätet.
Lastbilstransporterna på de skånska vägarna ökar i snabb takt, särskilt i stråk knutna till den internationella trafiken. Även detta sker med en parallell ökning av personresandet i samma stråk.
- Järnvägsinvesteringar för att ge plats för effektiva och miljöanpassade transporter
Sammantaget utifrån person- och godssynpunkt behövs betydande satsningar i järnvägsnätet. Den nuvarande inriktningen för investeringar mot järnvägar bör fullföljas. Framförallt allt behövs utökad kapacitet i befintliga sträckningar men även anpassning av järnvägar och stationer för nya persontågslinjer och anslutningar till godsterminalpunkter.
- Flaskhalsar i regionalt viktiga vägförbindelser
Det återstår fortfarande en betydande mängd flaskhalsar i vägnätet. En snabb trafikutveckling gör också att avsnitten med kapacitetsbrister kommer att öka i snabb takt om de inte åtgärdas. De mest angelägna insatserna är utbyggnaden av resterande delar av E22 genom Skåne, utbyggnad av lokala avsnitt i det regionala vägnätet samt

kapacitetsåtgärder i särskilt belastade avsnitt på det befintliga motorvägsnätet.

- **Flygtrafikförsörjning**
Skåne har i stort en god försörjning med flygförbindelser. Huvudmannaskapet för de skånska flygplatserna kommer att övervägas. I detta sammanhang är det lämpligt att också se på den samlade strukturen av flygplatser i Skåne. En viktig fråga är också tillgängligheten på marken till flygplatserna. Tillgängligheten till Kastrup från den svenska sidan, väganslutningarna till Malmö Airport och kollektivtrafikförsörjningen till alla de skånska flygplatserna är viktiga.
- **Skåne som cykelregion**
Skåne har goda förutsättningar för cykeltrafik. Vi har också en hög ambition i många kommuner och genom insatser hittills via RTI-planen. Denna inriktning bör fortsätta och vidareutvecklas.
- **Lätt spårtrafik**
Införande av lätt spårtrafik förbereds nu i och kring de tre största tätorterna i Skåne. Inriktningen inför kommande planperiod bör vara att påbörja genomförandet och få igång trafik i de stråk som prioriteras högst. Kommunerna har ett viktigt ansvar i frågan, men också Region Skåne. De modeller som finns etablerade för genomförandet av tåg- och busstrafik bör utnyttjas även i dessa nya lösningar. Staten har också ett ansvar i frågor kring infrastrukturen.
- **Tillgänglighet för funktionshindrade**
Ambitionen i den regionala och lokala kollektivtrafiken bör vara fortsatt hög och bygga vidare på nuvarande inriktning. En anpassning bör också ske till de nationella besluten kring prioriterade nät och finansiering av insatser.
- **Höghastighetståg mot norr och söder**
Möjligheten att utveckla interregional tillgänglighet och miljöanpassade lösningar genom höghastighetståg är mycket viktig för Skåne. De resrelationer som kan bli aktuella – mot Mälardalen, norra Tyskland och vidare i Europa och längs Västkusten – är strategiska för Skåne. Utredningsarbeten bör fullföljas kring höghastighetssystem i Sverige men också kring de närmare lösningarna i Öresundsregionen samt hur den fasta Fehmarn

Bältförbindelsen på bästa sätt kan användas för snabba tåg.

- **Utredning av en fast HH-förbindelse**
En utredning av förutsättningar och möjliga lösningar för en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör bör startas så snart som möjligt av den svenska och danska regeringen. Berörda regioner och kommuner bör medverka.
- **Höjd investeringsnivå**
De nu föreliggande planeringsresultaten visar tydligt att nivån för investeringar i infrastrukturen i Skåne behöver höjas väsentligt. Viktiga förutsättningar för regionens utveckling kommer i annat fall att utebli. Vitala delar i regionens och kommunernas utvecklingsarbete går om intet om inte staten samtidigt satsar på infrastrukturen.
- **Utvecklade finansieringsmodeller**
Region Skåne och de skånska kommunerna är öppna för att utveckla finansieringsmodellerna för infrastrukturåtgärder. Det kan ske i konkreta projekt men är också en del i utvecklingen av regioners ansvar och roll. Finansiell samverkan, utvecklade ekonomiska styrmedel och utökad brukarfinansiering kan vara delar i en sådan utveckling.
- **Regionalt utvecklings- och utredningsarbete inom infrastruktur och transporter**

Ett aktivt arbete ska drivas inom följande områden:

- Samlade strategier och prioriteringar av insatser inom infrastrukturområdet - utredning, dialog och förankring
- Regional strategi för gods och logistik i samverkan med näringsliv och nationella aktörer
- Utvecklingsarbete kring miljöanpassade transporter – biogas, hållbar mobilitet, forskning inom logistik, miljöanpassad transportplanering och hållbar stadsutveckling
- Regional dialog inom ”Strukturbild för Skåne” där bl a frågor kring infrastruktur och transporter behandlas
- Svensk/danskt samarbete kring planering och infrastruktur i Öresundsregionen

- Östersjöutveckling genom samarbete med andra regioner i Östersjöregionen bl a inom Interreg
- Ökad planberedskap genom fysiska utredningar och projektering

Inom den nationella planen behöver följande huvudsakliga satsningar komma till stånd:

Låsningar i nationell plan:

Västkustbanan; tunnlar genom Hallandsåsen
 Västkustbanan; Förslöv-Ängelholm och Ängelholms bangård
 Kraftsamling Öresund
 Plattformspaketet i Skåne
 Lund C
 Söderåsbanan etapp 1
 Södra stambanan; Flackarp-Arlöv
 E6 Trelleborg – Vellinge
 E20 Tpl Pildammsvägen
 E22 Hurva – Rolsberga
 E22 Hörby N – Linderöd
 Trelleborg, bangårdsombyggnad

0-nivån:

E22 Linderöd-Vä
 Tpl Spillepengen, Malmö
 E4 Infart till Helsingborgs hamn
 E6 Tpl Lomma södra
 E65 Svedala-Börtinge
 E22 Tpl Lund S
 E22 Tpl Ideon
 Västkustbanan, Ängelholm- Maria och Södertunneln i Helsingborg
 ERTMS

+15 %-nivån

E6 Infart/ringled i Trellebor
 E6 Alnarp-Löddeköpinge
 Trelleborgsbanan (+ åtgärder i regional plan)
 Lommabanan
 Söderåsbanan etapp 2 och 3
 E22 Fjälkinge-Gualöv
 Skånebanan ökad kapacitet
 Spårvägar i Skåne och Göteborg

Utanför planen:

E22 motorväg genom hela Skåne
 Södra Stambanan – förbigångsspår
 Trimmingsåtgärder för Pågatåg Nordost
 Simrishamnsbanan (Malmö – Dalby)

För den regionala planen räcker 0-nivån ungefär till att genomföra den gamla planens innehåll, som sträckte sig fram till 2015.

Inom den regionala planen behöver följande större ny- och ombyggnader komma till stånd:

11	Veberöd-Sjöbo
19	Förbi St Herrestad
108	Holmeja-Klågerup
1950	Tvärleden Osby-Markaryd
108	Staffanstorp-Lund
913	Bjärred-Tpl Flädie
1714	Inre kustvägen Båstad
	Vägsystem Trelleborgsbanan
101	Förbi Käglinge
109	Ekeby-Kågeröd etapp 1
100	Höllviken-Vellinge
16	Flädie-Lund
19	Bjärlov-Hanaskog
1137	Löddeköpinge-Kävlinge
108	Genom Svedala
21	Vanneberga-Önnestad
	Tvärleden förbifart Lönsboda
13	Förbi Assmåsa
11	Tomelilla-Gärnsås
23	Ekeröd-Sandåkra
23/13	Ö Höör/Höör-Hörby
11	Malmö-Staffanstorp
19	Härlöv-Karpalund
9	Förbi Kivik
19	Förbi Degeberga
21	Klippan-Hyllstofta
19	Brösarp-Degeberga
19	Tomelilla-Brösarp

Till detta kommer

- *riktade åtgärder* inom trafiksäkerhet, tätortsåtgärder, cykelvägar och kollektivtrafikanpassningar på det statliga vägnätet.
- *bidragsåtgärder* för kollektivtrafik/stadsbusstrafik, trafiksäkerhet & miljöåtgärder, färjor, kajanläggningar mm.
- *övriga åtgärder* såsom rastplatser, trafik kontrollplatser, ITS, investeringar i nationell infrastruktur, bidrag till enskilda vägar och (från 2012) driftbidrag till flygplatser.
- *marknadsanpassningsåtgärder*, dvs behov som uppträder vid stora förändringar och exploateringar.

2.13. Finansiell samverkan

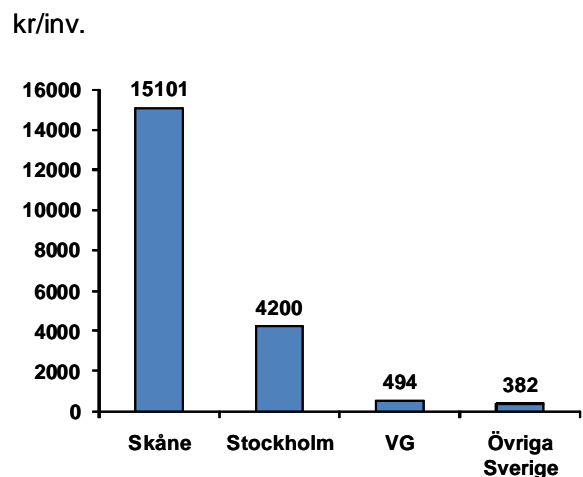
2.13.1. Hållning

Region Skåne och kommunerna i Skåne har formulerat en gemensam ståndpunkt för synen på medfinansiering. Den har formen av en rekommendation till hur man bör förhålla sig i frågan och har behandlats av Regionstyrelsen och Kommunförbundet Skånes styrelse i april 2009. Beslutet är en tydlig markering av grundprincipen att staten ska svara för finansieringen av den statliga infrastrukturen, kommunerna av den kommunala infrastrukturen och Region Skåne för genomförandet av kollektivtrafiken. Man redovisar också fall då det kan vara motiverat med finansiell samverkan. Huvudpunkter i beslutet:

- Betonar behovet av statliga satsningar i Skåne
- Öppenhet för förändrat finansieringsansvar förutsatt att intäktbasen förändras
- Staten ska ta sitt ansvar för statlig infrastruktur – ingen kostnadsöverväring
- Kommunal eller regional medfinansiering kan bli aktuell
 - o Vid högre standard
 - o Lokala exploateringsvinster
 - o I vissa fall med stor regional nytta för åtgärder utöver det statliga ansvaret.
- Kollektivtrafikavtalet gäller i relationen Region Skåne-kommun
- Positivt med statlig medfinansiering av kollektivtrafikanläggningar, TS och miljöåtgärder, enskild väghållning
- Öppenhet för brukarfinansiering men huvudregeln är att finansiera med anslag
- Möjligheten till EU-finansiering ska utnyttjas

Finansiell samverkan är samtidigt inget nytt. I tätortsnära och komplicerade projekt ingår ofta flera parter, då frågans art kräver att de olika infrastrukturhållarna samverkar utifrån sina respektive ansvar. Vid en tillbakablick till åren 1993 till 2008 har denna samverkan varit relativt omfattande i Skåne jämfört med andra

delar av landet. En sammanställning av de viktigaste samverkansobjekten i Sverige under denna tid har gjorts mha Riksdagens utredningstjänst. Av de 15 aktuella objekten ligger 5 i Skåne; Citytunneln, Yttre Ringleden i Malmö, 50-11-projektet (stationsombyggnader), Lunds station och Öresundsbron (50%). Sammantaget och fördelat per capita, tecknas en bild där Skåne och skånska skattebetalare i stor utsträckning relativt andra delar av landet bidragit till genomförandet av statlig infrastruktur. Framöver i den kommande planperioden kommer samverkan att ske bla kring de stora satsningarna på Södra stambanan Malmö-Lund och Södertunneln i Helsingborg, men också i många mindre åtgärder, såsom Pågatågsstationer, cykelvägar, exploateringar mm.



Figur 25. Sammanställning av Skånsk medfinansiering i statlig infrastruktur hittills, kr/invånare. Avser projekt genomförda 1993-2008. Källa: Bearbetning av material från RUT

2.13.2. Samfinansieringsobjekt under planperioden 2010 - 2021

Region Skåne har tillsammans med de större städerna genomfört en inventering av aktuella samfinansieringsobjekt i Skåne under den kommande planperioden. Avsikten är att visa på den samverkan som redan finns finansiellt och att föra vissa viktiga projekt vidare till avsiktsförklaringar och avtal, såsom efterfrågats i direktiven till åtgärdsplaneringen. Det är främst i de stora städerna som

sammanflätade lösningar finns, vilka kräver finansiell samverkan vid genomförandet.

Arbetet har delats in i en grupp som tagit utgångspunkt i de tre stora städerna Malmö, Lund och Helsingborg, vilket tillsammans med Kristianstad bildar tillväxtnoderna. En andra grupp av åtgärder omfattar järnvägssatsningar, bla utifrån Tågstrategi 2037.

I **Malmö** finns ambitioner och planer att under den kommande planperioden skapa ett bättre kollektivtrafiksystem genom att återinföra spårvagnstrafik. Dels behöver kapaciteten i ett antal tunga stråk förbättras och dels behövs åtgärder för att råda bot på överskridande av miljö kvalitetsnormer. Ett spårvägssystem kan förbättra denna situation, samt inte minst bidra till ett robust, klimatanpassat och attraktivt transportsystem. En spårvagnsatsning i Malmö kan i en första etapp kosta ca 700 mkr, vilket behöver samfinansieras med staten för att kunna realiseras. Spårvagnstrafiken kommer att ha en delregional funktion, då den kopplar Malmö central med stora bostadsområden och målpunkter i Malmö. Den samhällsekonomiska nyttan av en sådan investering har visat sig vara mycket god. Andra viktiga samfinansierade satsningar i Malmö är trafikplats Spillepengen och trafikplats Pildammsvägen, som dels förbättrar tillgängligheten till Malmö hamn och dels förbättrar kapacitetssituationen på E20 och E6. I Malmö finns behov av statlig medfinansiering i ett antal satsningar för klimat, miljö och omställning av transportsystemet, bla strategiska cykelparkeringsgarage vid de stora stationerna i Malmö.

I **Lund** har möjligheterna till spårvägstrafik studerats sedan början av 1990-talet. Det finns en bussbana genom lasarets- och högskoleområdet, som är förberedd för spårvägstrafik i den tunga relationen Lund C – Lasarettet – Högskolan – Ideon – Brunnsberg. På Brunnsberg finns idag Ericsson och Sony-Ericsson, men kommer att i framtiden vara Lunds primära plats för etablering av forskningsknuten verksamhet, samt inte minst ESS och Max IV. I Lund är siktet att till 2014 ha etablerat spårtrafik i relationen Lund C – Brunnsberg. På längre sikt är avsikten att låta spårvagnen trafikera relationen Lund C – Brunnsberg och vidare till Dalby. Liksom för

Malmö visar genomförda studier att nyttorna av en spårvagnsinvestering är stora och lönsamheten för investeringen mycket god. Investeringen behöver statlig medfinansiering och är en lokal lösning men bär regional trafik. I Lund behövs också vidare samfinansierade lösningar på Lund C, i en etapp 2. Liksom trafikplats Råby, som färdigställs under 2010, är också den nya trafikplats som behövs vid Sölvegatan samfinansierad. Satsningar på kollektivtrafikstråket Lund – Sjöbo och rv16/Norra Ringen sker också med finansiell samverkan.

I **Helsingborg** finns behov av att bygga ut väg 111/Österleden till en högre standard. Detta är en del i Helsingborgs strategi, för att kunna avlasta de centrala delarna av staden från ett alltför stort trafiktryck. Objektet kommer att samfinansieras via RTI-planen. I Helsingborg kommer de södra delarna av centrum att utvecklas och stora nya områden för bostäder att kunna skapas i anslutning till nuvarande södra delarna av centrum. För att klara detta kommer Västkustbanan att sänkas ned i ett tråg och däckas över från Knutpunkten och 1,3 km söderut, genom Södertunnelprojektet. Denna anläggning möjliggör hela södra-centrum utvecklingen. Norrut från Helsingborg finns ett akut behov av att förbättra kapaciteten på Västkustbanan, där Helsingborg berörs av objektet Ängelholm – Maria Station. Sammantaget avser Helsingborg finansiera satsningen på Västkustbanan med upp till 2300 mkr. I samband med etablerandet av södracentrum-bebyggelsen, måste lastbilstrafik till hamnen förändras. Hamnleden är en del av E4:an och behöver ledas om från dagens alltför centrumnära dragning, till en sträckning, som har bättre förutsättningar att kunna vara led för farligt gods. Hamnleden är ett samfinansieringsprojekt mellan Helsingborgs stad och Vägverket. Hamnspåret är också en viktig länk för gods till hamnen och industrierna där. Vissa justeringar behöver göras då Södertunneln byggs och på sikt behövs dubbelspår. Även i Helsingborg finns långt skridna planer på återupptagen spårvagnstrafik. Ett antal linjer kan etableras inne i Helsingborgs stad, bla söderut från Knutpunkten, en mot nordöst, samt även en linje med regional funktion mellan Helsingborg och Höganäs. Statlig medfinansiering är aktuellt för att starta en första etapp av en sådan satsning.

I **Kristianstad** genomförs en större ombyggnad mellan centrum och ut till Centralsjukhuset i Kristianstad – en stor satsning på kollektivtrafiken i staden - den sk Kristianstadlänken. Satsningen är en samfinansierad lösning, med statliga bidrag för kollektivtrafik. Satsningen är en betydande investering för Kristianstad kommun.

Trelleborgsbanan och finansieringsfrågan för den har diskuterats mer ingående under en längre tid mellan berörda kommuner och Banverket. Vägverket och Region Skåne har också deltagit i denna diskussion. Det finns i dagsläget en klar vilja från de berörda kommunerna Trelleborg, Vellinge och Malmö att samfinansiera objektet på ett mycket kraftfullt sätt. Även den regionala planen används för att finansiera helhetslösningen, som även innehåller åtgärder på anslutande vägsystem.

För **Nordöstra Skåne** är det av vikt att utveckla Pågatågstrafik på ett antal orter. Ett förslag till etappindelning och finansieringslösning av det sk Pågatåg NO-paketet har tagits fram. Den planerade trafiken berör även Kronobergs län och Blekinge. Trafikens upplägg bygger i huvudsak på befintligt system, men kommer också att kräva vissa ombyggnader av infrastrukturen. Förhandling om genomförande och finansiering pågår.

Simrishamnsbanan mellan Malmö och Dalby över Staffanstorp var redan i den förra planen samfinansierad av kommuner och Region Skåne. Från nationell sida är banan mycket lågt prioriterad i planförslaget.

Lommabanan har en medfinansiering i RTI-planen via den planerade vägbyggnaden i Flädie, som medger en planfri korsning och möjlighet att utveckla en station i Flädie. Lommabana är ett av de viktiga utvecklingsprojekten för Pågatågstrafiken i Skåne då Citytunneln öppnat.

Utöver detta finns ett antal stationslägen för pågatågstrafik där det finns en kommunal beredskap att medfinansiera en utvecklad Pågatågstrafik.

En av de större och viktigare satsningarna under planperioden blir utbyggnaden på **Södra Stambanan** till 4-spår mellan Arlov och Flackarp. Lösningen har i avtal ett finansiellt bidrag från Burlövs kommun och Region Skåne.

För **E22:ans** utbyggnad till motorväg genom Skåne har ett avtal slutits mellan Vägverket, Region Skåne och Kristianstads kommun med samfinansiering med medel från nationell plan, regional plan och kommunala medel. Den pågående utbygganden av trafikplats Råby samfinansieras av Vägverket, Lunds kommun och av bidrag från den regionala planen.

Att diskutera samfinansiering och teckna bindande avtal kring finansiella lösningar för en hel planperiod är svårt, då objekten befinner sig i olika långt gånga planeringsfaser. Huvudsakligen går det att diskutera den precisa fördelningen av kostnaden först när projektets utformning är helt klar, dvs relativt långt fram i ett objekts planeringsprocess. Det är även så att vilka objekt som är aktuella att samfinansiera inte är statiskt, utan fler tillkommer över tiden. Region Skåne ser det som angeläget att även under planperiodens gång ha möjlighet att föra diskussioner om samfinansiering av infrastruktursatsningar. Trafikverken, Region Skåne och kommunerna bör gemensamt arbeta med denna fråga.

2.14 Resultat från remissbehandling av planförslag 2009

Remissbehandling av förslaget till regional plan genomfördes under perioden juni-september 2009. I remissen efterfrågades synpunkter även på förslaget till nationell plan. Remissen riktades till en bred krets bestående av kommunerna i Skåne, myndigheter, näringsliv, organisationer och grannregioner.

Remissmaterialet innefattade beskrivningar av planeringsförutsättningar, förslag till regional transportinfrastrukturplan samt ett referat av förslag till nationell transportinfrastrukturplan i stort i enlighet med föreliggande rapport. I materialet ingick också en miljökonsekvensbeskrivning.

Sammanlagt 52 yttranden har lämnats. Kommunerna har lämnat gemensamma yttranden genom Skåne Nordost, SÖSK, Skåne Nordväst och SSSV och Kommunförbundet Skåne. En del kommuner har därutöver lämnat egna yttranden. Ett antal representanter för näringslivet har lämnat svar liksom grannregioner, ett antal centrala myndigheter, ideella organisationer och Länsstyrelsen i Skåne län. Trafikverken – Vägverket, Banverket, Transportstyrelsen och Sjöfartsverket – har lämnat ett gemensamt yttrande. Remissinstanserna har lagt ett stort engagemang på svaren och trots kort remisstid lämnat genomarbetade yttranden.

Synpunkter på inriktningen

Det finns en mycket stor uppslutning kring den huvudinriktning som Region Skåne föreslagit med dess beskrivning av utgångspunkter, mål och behov.

Många remissinstanser pekar på Skåne och Öresundsregionen som en region under stark utveckling och en motor för tillväxt i Sverige och Danmark och att detta bör vara en utgångspunkt för de nationella besluten.

Den omfattande transittrafiken är en specifik förutsättning vilket bör vara en viktig utgångspunkt för de nationella besluten.

Klimatfrågan tas upp av många.

Konsekvenserna av planförslagen, jämfört med den nu gällande planen blir enligt många remissinstanser mycket allvarliga. Det gäller för Skånes utvecklingsförutsättningar, för den hittillsvarande planeringen i kommunerna och för Region Skånes utveckling av kollektivtrafiken. Konsekvenserna av den drastiskt sänkta omfattningen för investeringar i den nationella planen är särskilt allvarliga.

Synpunkter på prioriteringen av åtgärder

Huvudintrycket är att den inbördes prioriteringen mellan åtgärder både i den nationella och den regionala planen är riktig. Det stora problemet är den ekonomiska ramen som innebär att många åtgärder skjuts på framtiden eller helt utgår ur planerna.

Många remissinstanser trycker på prioriteringen av investeringsåtgärder inom de områden man representerar. Det är inte enkelt att sammanfatta dessa synpunkter. Dock kan sägas att de större projekt som ingår i förslaget till nationell plan alla har brett stöd. Det finns också ett mycket brett stöd för investeringar i järnvägsnätet som möjliggör att den regionala tågtrafiken kan fortsätta att utvecklas. De flesta av dessa projekt ingår i den gällande planen men finns inte med i trafikverkens förslag. Bland projekt som framhålls men som inte ingår finns

- Trelleborgsbanan
- Lommabanan
- Söderåsbanan
- Skånebanan
- Pågatåg Nordost
- Simrishamnsbanan
- Kapacitetsförstärkningar på Södra stambanan
- Sydostlänken
- Utbyggnad av E22 i återstående delar
- Kapacitetsförstärkning på E6
- Hamnanslutning i Trelleborg

Flera remissinstanser vill att Region Skåne ska engagera sig mera i utvecklingen av lätt spårtrafik. Det finns behov av regional samverkan och samordning. Staten bör också medverka i finansieringen.

Det finns ett stöd för att fortsatt arbeta med potter som kan preciseras under planeringsperiodens gång. Det bör ske i dialog mellan kommunala, regionala och statliga organ.

Få kommentarer finns till föreslagen höjd driftstandard. De som finns är positiva.

Synpunkter på underlag och förankringsprocess

Förankringsprocessen i Skåne förefaller ha fungerat bra.

Det är bra att det nu finns en trafikslagsövergripande nationell plan.

Viss kritik finns mot hanteringen av finansieringslösningar. Många uppfattar att förutsättningarna har varit oklara. Många

synpunkter finns också om vilka principer som ska gälla.

Viss grundläggande kritik riktas mot planeringssystemet som helhet, bl a dess brist på stabilitet.

Det är en brist att höghastighetsfrågan behandlats separat, åtskilt från planeringen i övrigt.

I stort sett är man positiv till kvaliteten på Region Skånes material. Vissa mindre synpunkter finns. Länsstyrelsen och trafikverken pekar på att förbättringar bör göras i miljökonsekvensbeskrivningen för att den ska fylla formella krav.

Behovet av utveckling av infrastrukturen i ett Öresundsperspektiv borde behandlats mera utförligt i den nationella planen. Man saknar också initiativ kring en samordnad planering av svenska och danska myndigheter.

3. FÖRSLAG TILL LÄNSPLAN FÖR REGIONAL TRANSPORT-INFRASTRUKTUR 2010-2021

3.1. Regeringens uppdrag

Regeringen lämnar genom sitt beslut 2008-12-19 ”Uppdrag att genomföra åtgärdsplanering inför fastställande av nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet och trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur” förutsättningar och direktiv till trafikverk och regioner. För Region Skåne gäller uppdraget att upprätta en regional plan för Skåne samt att medverka i arbetet med den nationella planen.

Den regionala planen kan innehålla följande typer av åtgärder:

- investeringar i statliga vägar som inte är nationella stamvägar inklusive investeringar i transportinformatik,
- trafiksäkerhetsåtgärder på statliga vägar som inte är nationella stamvägar,
- från 2012 lämna driftbidrag till de icke statliga flygplatser som länen prioriterar,
- åtgärder till vilka bidrag kan lämnas enligt förordningen (2009:237) om statsbidrag till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m., vilket innefattar följande områden:
 - o byggande av väg- och gatanläggningar för regional, och i vissa fall lokal, kollektiv persontrafik som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov,
 - o byggande av spåranläggningar för regional kollektiv persontrafik som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov,
 - o byggande av stationer, terminaler, vänthallar, hållplatser och andra liknande anläggningar för trafikanternas trivsel vid regionalt, och i vissa fall lokalt, kollektivt resande,
 - o byggande av flygplatsanläggning som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov, transportinformatik eller fysiska åtgärder för förbättrad miljö och trafiksäkerhet på kommunala vägar och gator, åtgärder för att, på befintlig och ny infrastruktur, minska negativa miljöeffekter såsom luftföroreningar, buller, barriär- och fragmentiserings-effekter samt energiåtgång och klimatpåverkande utsläpp,
 - o åtgärder för ökad tillgänglighet i kollektivtrafiken för funktionshindrade resenärer i fråga om kollektivtrafikfordon, terminaler, hållplatser eller andra anläggningar i anslutning till dessa samt investeringar i reseinformationsanläggningar som underlättar funktionshindrades resor,
 - o byggande av kajanläggning för regional kollektiv person- och godstrafik som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov,
 - o investeringar i fartyg för regional kollektiv person- och godstrafik som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov.

Utöver detta finns möjlighet att använda den regionala ekonomiska ramen för att i samverkan med trafikverken prioritera åtgärder på det nationella stamvägnätet och järnvägsnätet. Detta tillsammans med ett utvecklat arbete i samband med inriktningsunderlag och systemanalys innebär att regionerna ges en större roll i arbetet med underlag och samlade prioriteringar i infrastrukturen. Det bör påpekas att någon omfördelning av ekonomiskt utrymme för att medverka till samordning genom att inom regional ram prioritera nationella åtgärder inte har skett.

Jämfört med föregående planeringsomgång är det formella regionala beslutsmandatet endast marginellt förändrat. En skillnad är att driftbidrag till icke statliga flygplatser ska inordnas i den regionala planen för om 2012, dock med medel utanför den fastställda ramen. En annan förändring är att bidrag till investeringar i enskilda vägar ska ingå. Tidigare hanterades dessa i en separat plan som fastställdes av länsstyrelsen.

I Region Skånes uppdrag ingår att upprätta ett förslag till regional plan, att remissbehandla detta och att senast 2009-11-02 överlämna förslaget till regeringen. Trafikverken kommer att lämna yttrande till regeringen över förslaget. Regeringen kommer därefter att bereda förslaget och besluta om slutlig ekonomisk ram. Regionfullmäktige ska senast två månader därefter besluta om planen.

Planeringsramen för den regionala planen för Skåne är 4033 Mkr. Det motsvarar ca 12 % av de medel på 33.1 Mdr kr som avsatts för alla regionala planer i landet. Enligt uppgifter från Näringsdepartementet har fördelningen till olika län baserats på de olika regionernas befolkning, sysselsättning, bruttoregionprodukt och vägtrafikarbete. I uppgiften ingår också att redovisa förslag till planinnehåll vid en ekonomisk ram på +25 % och -25 % i förhållande till planeringsramen.

Ramen för 2010 ska omfatta 288 Mkr, för att svara mot nivån i budgeten, och därefter utgöra 340 Mkr per år.

Regeringens uppdrag berör även frågan om medfinansiering. Vägverket, Banverket och Sjöfartsverket ska som en permanent åtgärd, främst i samband med framtagande av

underlag inför planeringen och beslut om genomförande av infrastrukturobjekt, pröva möjligheterna till medfinansiering från olika intressenter. Sådan prövning ska även göras beträffande objekt i länsplanerna. Samma krav på beslutsunderlag ska ställas på medfinansierade objekt som på övriga objekt. I de fall det är aktuellt med medfinansiering för ett objekt ska det utarbetas avsiktsförklaring och avtal om detta mellan Vägverket, Banverket eller Sjöfartsverket och intressenterna.

3.2. Principer för prioritering

3.2.1. Den regionala systemanalysen och dess underlag

De regionala förutsättningarna för prioritering av åtgärder har behandlats i den regionala systemanalysen. Den grundar sig på de regionala behoven och utvecklingsmöjligheterna och på de samlade ställningstaganden som finns till inriktning, strategier och prioriteringar, bl a uttryckt i det regionala utvecklingsprogrammet. Denna målbild bygger på och beaktar också nationella och internationella mål och åtaganden. Slutsatserna i den regionala systemanalysen bör därför bilda grund för prioriteringar i såväl den regionala som den nationella infrastrukturplanen. Exempel på hur de olika typer av åtgärder som ingår i den regionala planen kan bidra till de 6 målen enligt systemanalysen ses i tabell 4.

	Ny- och ombyggnader av vägar	Riktade åtgärder					Statlig medfinansiering		Bidrag till nationell plan
		TS	Mindre tätorter	Cykel	Kollektivtrafik	Marknad	Övrigt	TS o miljö	
Regionförstoring och regionintegrering									
Miljöanpassat och säkert transportsystem									
Integration i Öresundsregionen									
Infrastruktur i Skånes tillväxtcentra									
Transportsystem för alla									
Skånes förbindelser med omvärlden									

Tabell 4. Hur olika åtgärdstyper i den regionala planen kan bidra till systemanalysens sex målsättningar.

3.2.2. Preciseringar i regeringens direktiv

Underlagen för den regionala målbilden och systemanalysen har redovisats i kapitel 2. Till detta kan läggas de preciseringar som regeringen gör i sitt uppdrag då det gäller val av åtgärder. För såväl nationell som regional plan gäller att vägledande för prioritering av åtgärder ska vara åtgärdernas bidrag till uppfyllelse av transportpolitiska mål inklusive samhällsekonomisk effektivitet och den samlade effektbedömningen för föreslagna åtgärder. Satsningarna ska särskilt bidra till:

- att stötta regeringens övergripande mål om att bryta utanförskapet genom fler jobb i fler och växande företag,
- att uppnå regeringens mål om utvecklingskraft i alla delar av landet med stärkt lokal och regional konkurrenskraft,
- att möjligheterna att erbjuda olika alternativ av resor och transporter ska öka så att resenären och transportköparen lättare kan välja klimateffektiva och på andra sätt miljöanpassade alternativ,
- utökade arbetsmarknadsregioner med hjälp av ett förbättrat transportsystem vilket innebär att kvinnor och män får mer

likartade möjligheter till jobb och att arbetsgivarna lättare hittar rätt person till rätt arbetsuppgift,

- att transportsystemet på ett robust sätt kan klara ökade påfrestningar till följd av t.ex. extremare väderförhållanden på grund av klimatförändringarna, ökad pendling och ökad utrikeshandel,
- att tillgänglighet inom storstadsregioner förbättras,
- att tillgodose behoven av tillgänglighet hos den äldre befolkningen och hos personer med funktionsnedsättning så att transportsystemet blir tillgängligt för alla,
- att fler kvinnor och män ska uppleva att transportsystemet svarar mot de behov de har på ett säkert och miljöanpassat sätt,
- att trafiksäkerheten på väg förbättras,
- att befintlig och ny infrastruktur anpassas för att minska negativa miljöeffekter såsom luftföroreningar, buller, barriäreffekter, landskapsfragmentering, energiåtgång och klimatpåverkande utsläpp,
- att förseningar på grund av störningar i systemen minskar,
- att godstransportstråk med väl fungerande noder för omlastning ska byggas ut och att förbindelserna till viktiga marknader i andra länder effektiviseras.

Relevanta och jämförbara samhällsekonomiska analyser och miljöbedömningar ska spela en viktig roll vid prioriteringen av infrastruktursatsningar.

Utöver detta pekar regeringen på att införandet av nytt hastighetssystem på det statliga vägnätet ska beaktas.

3.2.3. Fyrstegsprincipen

Fyrstegsprincipen ska enligt direktiven användas i Åtgärdsplaneringen. Den innebär att ställningstagande till olika åtgärder ska baseras på en stegvis analys där följande steg ingår.

1. Åtgärder som kan påverka transportbehovet och valet av transportsätt
2. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintligt väg/järnvägsnät och fordon
3. Begränsade ombyggnader
4. Nyinvesteringar och större ombyggnader

I den regionala systemanalysen gjordes en genomgång av olika typer av åtgärder som är möjliga och till vilka steg de hör. En viktig slutsats är att en planering baserad på fyrstegsprincipen måste innefatta även andra utvecklingsarbeten, utöver det som hanteras via åtgärdsplanering för transportinfrastrukturen. Tabell 5 och 6 är hämtade från systemanalysen för Skåne.

ÅTGÄRD	STEG			
	1	2	3	4
Infrastruktur för kollektivtrafik – Tåg och Buss			x	x
Förbättring av knutpunkter för personresor, inkl anslutningar		x	x	x
Förbättring av vägstråk			x	x
Utbyggnad av cykelvägar			x	x
Vägstråk, järnvägar och bangårdar för gods			x	x
Anslutningar till hamnar			x	x
Infrastruktur för interregional tillgänglighet – Vägstråk, järnvägsstråk, höghastighetsbanor, – Förbindelser över Öresund, anslutningar till flygplatser			x	x
Handikappanpassning av befintliga miljöer		x	x	
ITS	x	x		
Information och påverkansåtgärder	x	x		

Tabell 5. Viktigare åtgärder som hanteras i långsiktig åtgärdsplanering

ÅTGÄRD	STEG			
	1	2	3	4
Utbud av kollektivtrafik – trafikering, taxor, information	x	x		
Kommunala infrastrukturåtgärder		x	x	x
Utformning av fysiska miljöer för trygghet, säkerhet, funktionshindrade		x	x	
Kommunal fysisk planering	x	x		
Trafikregleringar – parkering, miljözoner, hastigheter	x	x		
Åtgärder i godsknutpunkter – hamnar, kombiterminaler			x	x
Åtgärder på farleder		x	x	x
Åtgärder på flygplatser		x	x	x
Utbud av interregional trafik	x	x		
Ekonomiska styrmedel – skatter, avgifter	x	x		
Lagstiftning om fordon och bränslen	x	x		
Regionala planeringsstrategier	x	x		
Planeringssamarbete i Öresundsregionen	x	x		
Samordning i Östersjöområdet och Europa	x	x		
Utvecklingsinitiativ, utredningar, planeringsunderlag	x	x		

Tabell 6. Viktigare åtgärder som hanteras i andra besluts- och planeringsprocesser, vid sidan av åtgärdsplaneringen för transportinfrastrukturen

Den övre tabellen har används som ett underlag vid upprättandet av förslaget till regional plan.

3.3 Samband med andra infrastrukturplaner

3.3.1. Koppling till den gällande regionala planen

Planeringen av åtgärder i infrastrukturen och därmed sammanhängande bebyggelseutveckling är mycket långsiktig. Förberedelseperioderna för infrastrukturprojekt är långa. Detta innebär att innehållet i den nu gällande planen måste få stor inverkan på den första delen också av den nya planen. Vissa pågående projekt sträcker sig in i den nya planperioden. Andra är i långt framskridna förberedelseskeden.

Det kan också konstateras att erfarenheterna av den gällande planen är goda. Planeringen i Skåne byggde redan i förra planeringsomgången till stora delar på de principer som

nu införs för hela landet i form av ett ökat regionalt engagemang och utförligare förankring, utvecklat transportslags-överskridande perspektiv mm. Även om många nya förutsättningar tillkommit sedan 2004 betyder detta att också den gällande planens innehåll måste beaktas vid revideringen.

3.3.2. Samordning av projekt i regional och nationell plan

Vissa utbyggnader innehåller åtgärder i både nationell och regional plan. De behandlas som separata projekt men kan ändå sägas ingå i samma insats och måste samordnas innehålls- och tidsmässigt.

- **Vägsystem Trelleborgsbanan**
Åtgärden innefattar lokala anpassningar av vägnätet och ombyggnader i anslutning till Trelleborgsbanans utbyggnad för godstrafik och regional persontågstrafik. Projektet innefattar också utbyggnader finansierade av berörda kommuner. Åtgärden ingår som en del av en avsiktsförklaring kring ansvar och finansiering för Trelleborgsbanan mellan Trelleborgs och Vellinge kommuner, Region Skåne och Banverket.
- **Väg 913 Bjärred-Tpl Flädie – Lommabanan**
Vid utbyggnad av Lommabanan för utvidgad godstrafik och regional persontrafik krävs ombyggnad av väg 913 med viss omläggning, planskildhet och koppling till ny station. Vägutbyggnaden hanteras via den regionala planen.
- **Väg 101 förbi Käglinge**
Väg 101 byggs om samordnat med utbyggnaden av Citytunneln. Utbyggnaden samfinansieras av staten och Malmö stad. Malmö stad har tidigare byggt ut sin etapp. Delen förbi Käglinge hanteras via den regionala planen. Projektet samordnas tidsmässigt med utbyggnaden av Trelleborgsbanan.
- **Väg 108 Staffanstorp-Lund**
Projektet ansluter fysiskt till ombyggnaden av Trafikplats Lund Södra som finansieras via den nationella planen. Utbyggnaden av väg 108 har

starka motiv oavsett trafikplatsombyggnaden men bör samordnas med denna.

- **Väg 1741 Inre Kustvägen**
I samband med Hallandsåsprojektet flyttas Båstads järnvägsstation och behöver en ny vägförbindelse. Inre kustvägen syftar också till att etablera en förbindelse mellan Båstad och Skummeslövsstrand, en förbindelse som i dag får ske med stora omvägar. Inre kustvägen är också viktig för kommande exploateringar i anslutning till den nya järnvägsstationen i Båstad. Vägen sträcker sig över länsgränsen mellan Skåne och Halland. Projektet bör därför samordnas i Skånes och Hallands regionala planer liksom givetvis tidsmässigt med genomförandet av Hallandsåsprojektet. Kommunal medfinansiering förutsätts.

- **Långväga cykelstråk**
Det pågår förberedelser för utbyggnad av långväga cykelleder för turism i Sydsverige. NUTEK har i ett uppdrag från regeringen pekat på behovet av att utveckla den långväga cykelturismen i Sverige och har även pekat på vissa sträckor där det finns en potential för utveckling. Målet för de långväga cykelturistlederna är det ska bestå av bilfria cykelvägar eller vägar med mycket lite trafik.

De långväga cykelturistlederna kan byggas ut genom en samverkan mellan olika finansieringskällor:

- regional och kommunal finansiering inom ramen för de regionala infrastrukturplanen,
- EU-finansiering,
- finansiering inom ramen för landsbygdsprogrammet
- medel från den Nationella planen, i de fall det finns delsträckor utmed det nationella vägnätet

Kattegattleden är en planerad cykelväg längs Västkusten mellan Göteborg och Helsingborg som binder kommunhuvudorterna längs med Hallands kust samt i Nordvästra Skåne. Cykelleden pekades ut i infrastrukturpropositionen som ett pilotprojekt för cykelturism. Ett samarbete pågår mellan berörda skånska kommuner, Region Skåne, Region Halland och Vägverket.

Sydostleden är en cykelväg mellan Växjö och Simrishamn via Karlshamn. Förstudier pågår

kring utvecklingspotentialer och investeringsbehov mellan berörda kommuner, regionförbund och Vägverksregionerna i Skåne, Blekinge och Södra Småland.

3.3.3. Investeringar i nationell infrastruktur

Medfinansiering av ett antal objekt prioriteras inom ramen för den regionala planen eftersom de inte har kunnat rymmas i trafikverkens förslag på nationell. Region Skåne gör bedömningen att dessa objekt är mycket angelägna för Skånes utveckling.

- Väst kustbanan Ängelholm-Maria
Åtgärden omfattar utbyggnad av den hårt trafikerade enkelspårssträckan på Väst kustbanan mellan Ängelholm-Maria. Åtgärden är betydelsefull för att kunna utveckla den regionala tågtrafiken norr om Helsingborg. Väst kustbanan är också en viktig länk för person- och godstrafik i västra Sverige och förbindelsen mellan Öresundsregionen och Norge. 50 Mkr avsätts från den regionala planen för sträckan Ängelholm-Maria som en del av en avsiktsförklaring mellan Region Skåne, Helsingborgs stad, Ängelholms kommun och Banverket. Avsiktsförklaringen rör berör också Södertunneln i Helsingborg och Knutpunktens resecentrum.

- Pågatågstrafik i Nordöstra Skåne
Ett utredningsarbete har genomförts för att undersöka möjligheterna till en utbyggd Pågatågstrafik i Nordöstra Skåne samt även i grannlänerna Kronoberg och Blekinge. Utredningen har visat att Pågatågstrafik är möjligt på ett antal befintliga järnvägar med vissa investeringar. Region Skåne har prioriterat en satsning på mindre trimningsåtgärder i planen. De berörda sträckorna är:
 - Hässleholm-Sölvesborg med nya uppehåll i Önnestad och Fjälkinge. Möjlig trafikstart 2011.
 - Hässleholm-Alvesta och senare Växjö med nya uppehåll i Ballingslöv, Hästveda, Killeberg, Diö och Vislanda. Möjlig trafikstart 2011.
 - Pågatågstrafik mellan Hässleholm-Höör med nytt stopp i Sösdala. Ett stopp i

Tjörnarps möjliggörs av ett förbigångsspår i Tjörnarps.

- Pågatågstrafik Hässleholm-Helsingborg
- Markarydsbanan Hässleholm-Markaryd med uppehåll i Bjärnum, Vittsjö och Emmaljunga. Trafikstart möjlig först efter Hallandsåstunnelns öppnande 2015 då godstrafiken kommer att flyttas från Markarydsbanan.

- E22 Rolsberga-Fogdarp
Utbyggnad till motorväg, finansieras fullt i den regionala planen. Projektet har planerats in 2012-2013 vilket ger tidsmässig samordning med projektet Hurva-Rolsberga som ingår i närtidssatsningen. Detta innebär samtidigt att nivån under dessa två år kommer att överstiga de i planeringsdirektivet angivna. Nivån för hela planperioden överensstämmer med direktivets.

Mer omfattande objektbeskrivningar återfinns under stycke 3.5, insatser 2010-2021.

3.3.3. Samband med omgivande regioners regionala planer

I förberedelsearbetet har samverkan skett inom SydSam kring gemensamt prioriterade sydsvenska stråk. Utöver detta finns några stråk av mera regional karaktär som kräver samordning över regiongränserna. Det har skett genom bilaterala kontakter med berörda regioner, Vägverket och Banverket. Följande projekt berörs:

- Tvärleden
Tvärleden förbinder västra Blekinge med norra Skåne, sydvästra Småland och Väst kusten. Vägens sträckning berör fyra regioner; Blekinge, Skåne, Södra Småland och Halland. Vägen är viktig för näringslivets godstransporter genom att den knyter samman tunga områden med tillverkningsindustri i västra Blekinge och Västsverige. Utbyggnaden står högt på listan i den prioritering som Sydsvenska Industri- och Handelskammaren gjort av infrastrukturprojekt i Sydsverige. Vägen är också viktig för lokal och regional tillgänglighet inte minst för att ge bättre möjlighet till arbetspendling. Tvärleden har varit en saknad länk i vägnätet dvs en relation

med betydande transportbehov men vägförbindelse med rimlig standard.

I de nu gällande planerna finns en prioritering av Tvärleden och en samordning mellan de fyra länen. Betydande förbättringar har skett genom projekt som genomförts och är under påbörjande. Förbättringar har skett i Blekinge genom upprustningar i befintlig sträckning. I samband med utbyggnaden av E4 i södra Småland har också Tvärledens anslutningar byggts om. I Halland har utbyggnad skett av delen förbi Skogaby och delen Daggarp – Tjärby – Furudal. Under 2009 startas utbyggnaden mellan Osby och Markaryd. Detta projekt kommer att pågå 2010 och 2011 och inordnas i de nya planerna för Skåne och Södra Småland.

De viktigaste återstående bristerna avser sträckorna västra Blekinge-Osby samt delen Kistinge – Trönninge – Daggarp i Halland.

De fyra regionerna är överens om att en fortsatt förbättring ska ske av Tvärleden och att samordning i berörda fall ska ske över regiongränserna. Prioriteringen mera i detalj sker inom respektive region.

- **Väg 23**

Väg 23 är en viktig förbindelse mellan Småland och Skåne och förbinder bl a Växjö/Alvesta området med Malmö/Lundområdet. Under senare år har endast mindre förbättringar genomförts i den del som sträcker sig mellan Växjö och Malmö.

Region Skåne, Södra Smålands kommuner och landsting samt Länsstyrelsen i Kronobergs län genomförde 2005-2006 en relativt ingående trafikslagsövergripande stråkstudie som beskriver funktion, utvecklingsförutsättningar och åtgärdsbehov för väg 23, Södra stambanan och kollektivtrafiken i stråket. Även Vägverket medverkade. Arbetet innefattade också en dialog med företag i området. Studien föreslår ett brett spektrum av åtgärder för att förbättra tillgänglighet, miljö och säkerhet. För väg 23 föreslås att flaskhalsproblem och säkerhet prioriteras på kort sikt och att målet på lång sikt bör vara en mötesseparerad väg av motortrafikledsstandard. Viktiga större frågor inför perioden 2010-21 är utbyggnaden av sträckningen förbi Höör och Ringsjöarna samt

återstående avsnitt på delen mellan Växjö och Älmhult.

- **Väg 1741 Inre Kustvägen**
Samordning med Halland, se ovan under rubriken "Samordning av projekt i nationell och regional plan".
- **Pågatåg Nordost**
Samordning med Kronobergs Län, se ovan under rubriken "Samordning av projekt i nationell och regional plan"
- **Långväga cykelturistleder**
Samordning med Halland, Kronobergs Län och Blekinge Län, se ovan under rubriken "Samordning av projekt i nationell och regional plan"
- **Samordning över nationsgräns**
Det är också viktigt att samordning sker över nationsgränsen mellan Sverige och Danmark. Region Skåne och kommunerna bedriver ett relativt omfattande gemensamt utvecklingsarbete tillsammans med danska regioner och kommuner. Här deltar även Vägverket och Banverket. Det resulterar bl a i utvecklade och gemensamma underlag och prioriteringar. Det är önskvärt att samarbetet utvecklas mera även på nationell nivå.

Även i ett Östersjöperspektiv behövs gränsöverskridande samverkan och samordning. Regionens aktörer arbetar med sådana frågor. De infrastrukturprojekt som behöver prioriteras berör i första hand den nationella planen i form av kapacitetsåtgärder, hamnanslutningar mm.

3.4. Underlagsmaterial

Förslaget till regional plan bygger på omfattande underlag från olika utvecklings- och dialogprojekt. En sammanfattning och syntes av detta har redovisats i den regionala systemanalysen. I arbetet med den regionala åtgärdsplanen har viktiga underlag därutöver varit:

- Vägverkets effektbedömningar och samhällsekonomiska kalkyler för projekten i Skåne

- Inventeringsunderlag från Skånetrafiken
- Trafikverkens nationella underlag - material som tagits fram under åtgärdsplanarbetet, bl a trafikprognoser för personer och gods,

- anläggningskostnadskalkyler, underlag om förändrade hastighetsgränser
- Miljötillståndsbeskrivning för Skåne.

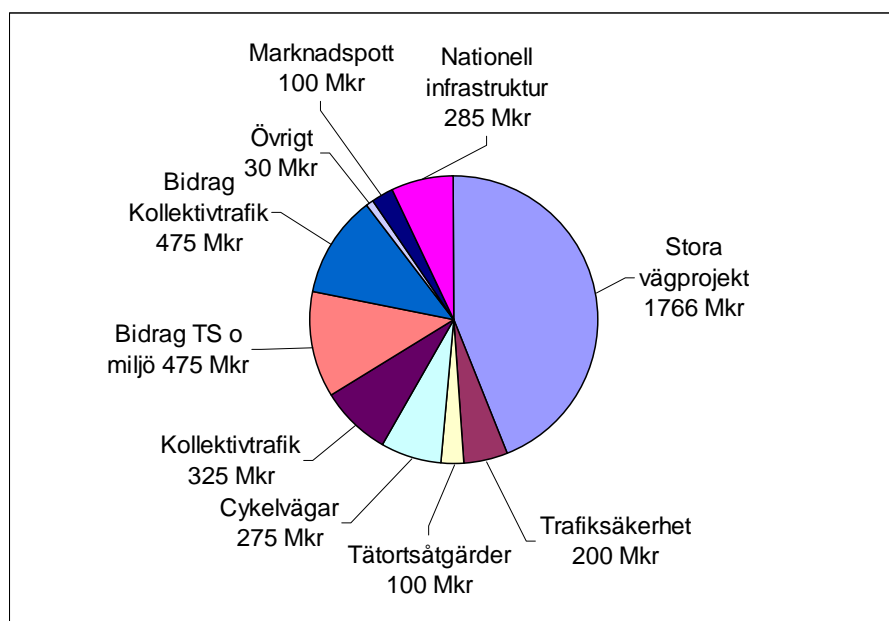
3.5. Insatser 2010-2021

3.5.1. Översikt av planinnehåll

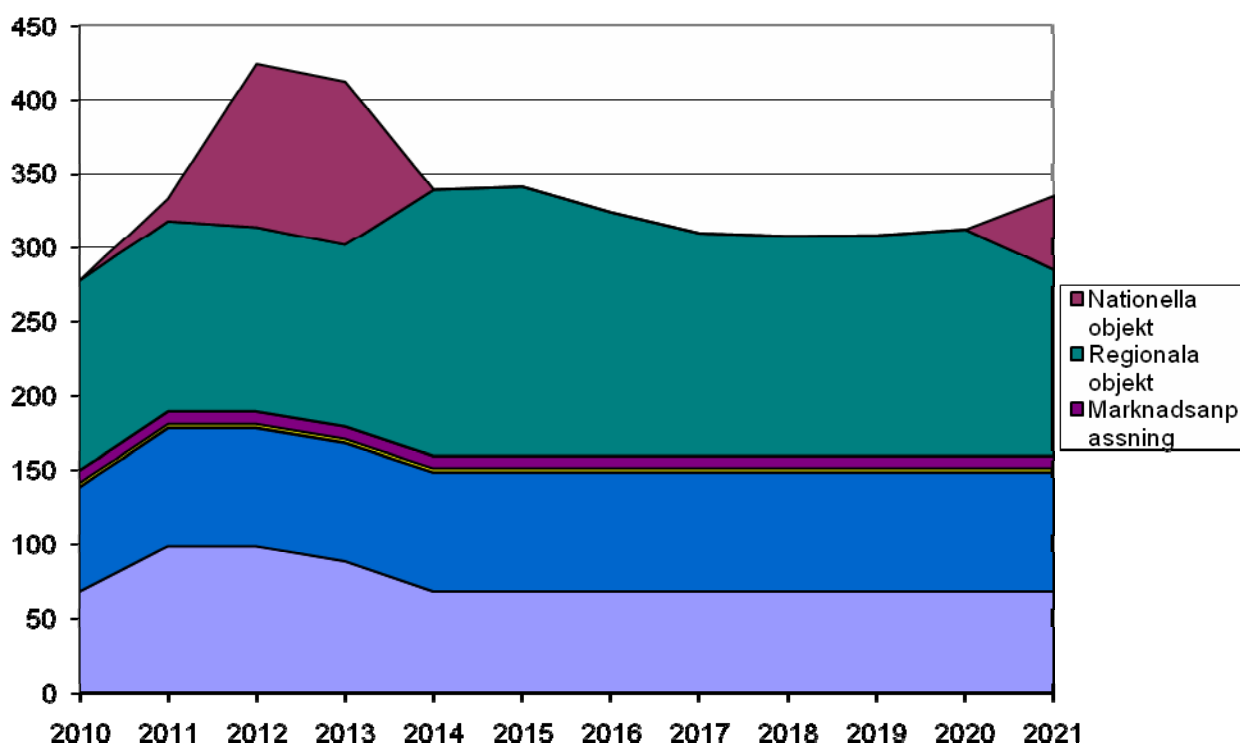
Tabell 7. Större ny- och ombyggnader på regionala vägar samt investeringar i nationell infrastruktur

Investeringar i regionala vägar														
Väg	Objekt	Kostnad Mkr	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
11	Veberöd-Sjöbo	99			X	X								
11	Tomelilla-Gärnsås	44									X	X		
13	Förbi Assmåsa	31									X			
16	Flädie-Lund	84						X	X					
19	Förbi St Herrestad	106		X	X									
19	Bjärlov-Hanaskog	138							X	X				
21	Vanneberga-Önnestad	82							X	X				
23	Ekeröd-Sandåkra	173										X	X	
100	Höllviken-Vellinge	96					X	X						
101	Förbi Käglinge	73				X								
108	Holmeja-Klägerup	119	X	X										
108	Staffanstorps-Lund	82										X	X	
108	Genom Svedala	75					X	X						
109	Ekeby-Kågeröd etapp 1	60					X	X						
913	Bjärred-Tpl Flädie	35					X							
1137	Löddeköpinge-Kävlinge	82								X	X			
1714	Inre kustvägen Båstad	67						X						
1950	Tvärleden Osby-Markaryd	109	X	X										
23/13	Ö Höör/Höör-Hörby (start under planperioden)	100												X påbörjande
	Vägsystem Trelleborgsbanan	52											X	X
	Tvärleden förbifart Lönsboda	55									X			
Investeringar i nationell infrastruktur														
E22	Rolsberga-Fogdarp	220			X	X								
	Väst kustbanan Angelholm-Maria	50											X	
	Trimningsåtgärder för Pågatågstrafik i Nordöstra Skåne	15		X										

Figur 26. Översikt av planinnehåll i 0 %-nivån



Figur 27. Åtgärder i planen fördelat över tid



Tabell 8. Översikt av planinnehåll 0 %-nivån

Totalt större ny- och ombyggnader på regionala vägar	1761
Investeringar i nationell infrastruktur	285
Riktade åtgärder på statligt vägnät	900
Säker tillgänglighet i vägsystemet	200
Tätortsåtgärder	100
Cykelvägar	275
Kollektivtrafik	325
Medfinansiering till kommunal infrastruktur	950
Bidrag kollektivtrafik	475
<i>Kristianstadslänken</i>	
Trafiksäkerhet & Miljö	475
<i>Ny terminal Ventrafiken</i>	
<i>Österleden Helsingborg</i>	
Övrigt	35
Bidrag till enskilda vägar	20
Övrigt	15
Marknadsanpassning	100
TOTALT -25 %-nivå	4031
Andel av planeringsramen för Skåne	100%
Utanför ramen	
Driftbidrag till flygplatser	30

3.5.2. Alternativa nivåer

Tabell 9. Större ny och ombyggnader vid alternativa nivåer

Investeringar i regionala vägar				
Väg	Objekt	Kostnad Mkr	NNK	Kommentar
19	Förbi St Herrestad	106	0,80	Låsning
108	Holmeja-Klågerup	119	0,40	Låsning
1950	Tvärleden Osby-Markaryd	109	1,50	Låsning
11	Veberöd-Sjöbo	99	1,30	Låsning
108	Staffanstorps-Lund	82	1,12	Samband nationell plan
913	Bjärred-Tpl Flädie	35	-0,16	Samband nationell plan
1714	Inre kustvägen Båstad	67	-0,38	Samband nationell plan
	Vägsystem Trelleborgsbanan	52		Samband nationell plan
101	Förbi Käglinge	73	-0,47	
109	Ekeby-Kågeröd etapp 1	60	0,56	
100	Höllviken-Vellinge	96	0,00	
16	Flädie-Lund	84	4,34	
108	Genom Svedala	75	0,78	
21	Vanneberga-Önnestad	82	0,80	
19	Bjälöv-Hanaskog	138	0,00	
1137	Löddeköpinge-Kävlinge	82		-25%
	Tvärleden förbifart Lönsboda	55	-1,50	
13	Förbi Assmåsa	31	0,57	
11	Tomelilla-Gärnsås	44	1,00	
23	Ekeröd-Sandåkra	173	0,50	
23/13	Ö Höör/Höör-Hörby (start under planperioden)	100	-0,20	0-nivå
23/13	Ö Höör/Höör-Hörby (slutförande)	222	-0,20	
11	Malmö-Staffanstorps	182	0,44	
19	Härlöv-Karpalund	53	3,01	
9	Förbi Kivik	27	1,16	
19	Förbi Degeberga	57	0,14	
21	Klippan-Hyllstofta	45	1,60	25%
Investeringar i nationell infrastruktur		Kostnad Mkr	NNK	
E22	Rolsberga-Fogdarp	220	-0,50	
	Väst kustbanan Ängelholm-Maria	50		
	Trimningsåtgärder för Pågatågstrafik i Nordöstra Skåne	15		0-nivå
	Lätt spårtrafik	50		
	Förbigångsspår Tjörnarps	65		
	Simrishamnsbanan	50		
	Söderåsbanan	50		25%

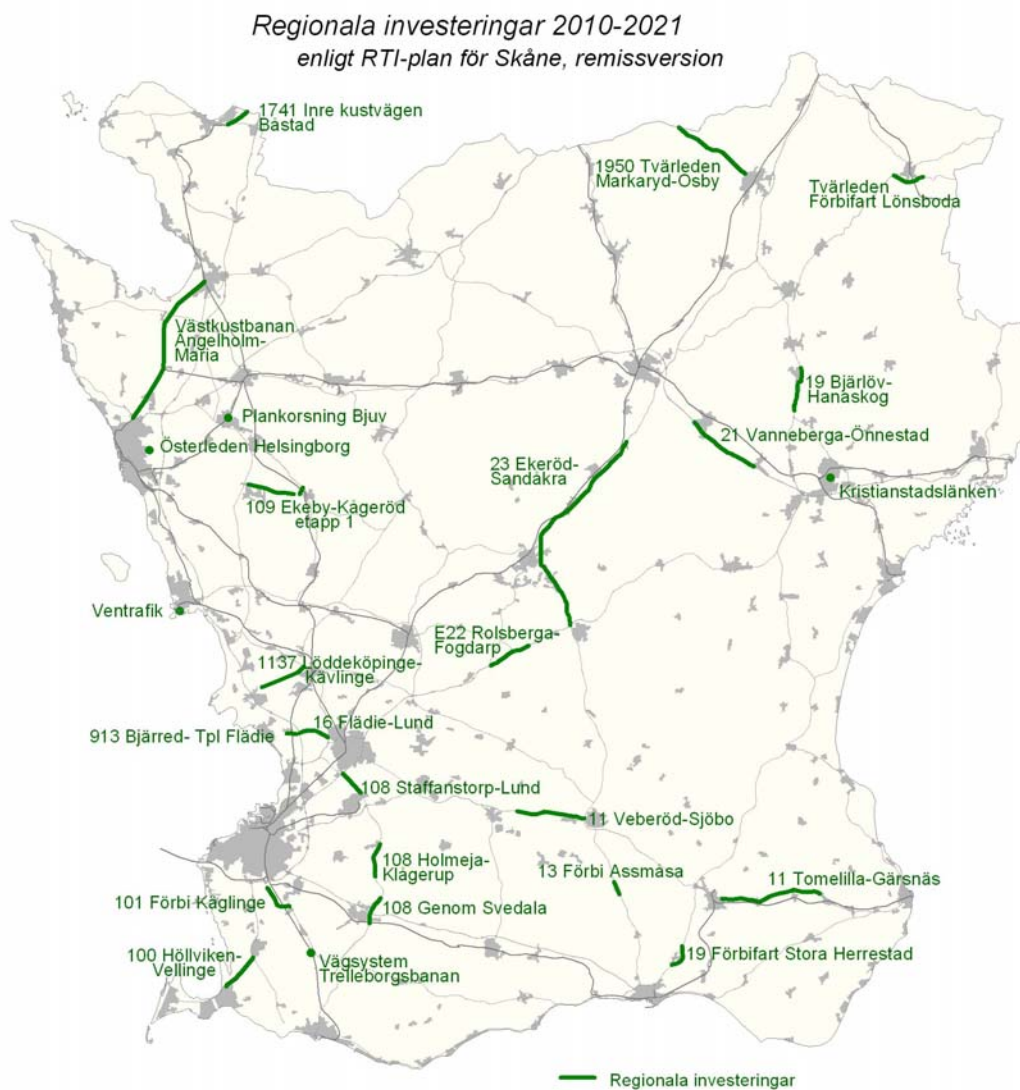
Tabell 10. Översikt av planinnehåll i -25 % -nivån

Totalt större ny- och ombyggnader på regionala vägar	1288
Riktade åtgärder på statligt vägnät	800
Säker tillgänglighet i vägsystemet	175
Tätortsåtgärder	75
Cykelvägar	275
Kollektivtrafik	275
Medfinansiering till kommunal infrastruktur	800
Bidrag kollektivtrafik	400
Trafiksäkerhet & Miljö	400
Övrigt	35
Bidrag till enskilda vägar	20
Övrigt	15
Marknadsanpassning	50
TOTALT -25 %-nivå	3023
Utanför ramen	
Driftbidrag till flygplatser	30

Tabell 11. Planinnehåll i +25 % -nivån

Totalt större ny- och ombyggnader på regionala vägar	2347
Investeringar i nationell infrastruktur	500
Riktade åtgärder	975
Säker tillgänglighet i vägsystemet	200
Tätortsåtgärder	100
Cykelvägar	350
Kollektivtrafik	325
Medfinansiering till kommunal infrastruktur	1000
Bidrag kollektivtrafik	500
<i>Kristianstadslänken</i>	
Trafiksäkerhet & Miljö	500
<i>Ny terminal Ventrafiken</i>	
<i>Österleden Helsingborg</i>	
Övrigt	35
Bidrag till enskilda vägar	20
Övrigt	15
Marknadsanpassning	175
TOTALT +25 %-nivå	5032
Andel av planeringsramen för Skåne	125%
Utanför ramen	
Driftbidrag till flygplatser	30

3.5.3. Större ny- och ombyggnader av regionala vägar



Figur 28. Regionala objekt 2010-2021

11 Veberöd-Sjöbo

Väg 11 är en viktig regional väst-östlig förbindelse som knyter samman Malmö/Lundområdet med Österlen. Nuvarande väg 11 mellan Veberöd och Sjöbo är hårt trafikerad och endast 7 m bred med skyltad hastighet 70 respektive 90 km/h. Vägen har skiftande plan- och profilstandard och i kombination med den smala vägbredden är framkomligheten och trafiksäkerheten låg. Sårbarheten med avseende på förorening av Vombs vattentäkt från väg 11 karaktäriseras som hög (klass 3). Åtgärden omfattar breddning av väg 11 från 7 till 13 m och ombyggnad till mötesfri landsväg (2+1) med hastighetsstandard 100 km/h. I samband med breddningen utförs åtgärder för att skydda vattentäkten i form av täta diken och skyddsvallar från föroreningar från väg 11 i första hand från olyckor med farligt gods. Utbyggnaden pågår och är förskotterad av Sjöbo kommun.

19 Förbi St Herrestad

Väg 19 utgör en viktig regional förbindelse mellan Österlen och nordöstra Skåne samt vidare norrut. Den utnyttjas vidare för långväga transporter till Polen och övriga Östeuropa via Ystad. Den potentiella utvecklingen av handeln med länderna i östra Europa kan få stor betydelse för vägens framtida funktion och trafikbelastning. Vägen genom Stora Herrestad är idag 6,5 - 9 m bred med mycket dålig geometri. Genom tätorten finns sammanhängande bebyggelse på en längd av ca 1 km. Vägen är där hastighetsbegränsad till 50 km/h. Vägutbyggnaden avses förbättra tätortsmiljön och framkomligheten för den överordnade trafiken. Åtgärden består i utbyggnad av riksväg 19 till mötesfri landsväg med hastighetsstandard 100 km/h i nytt läge öster om Stora Herrestad på en sträcka av knappt 3 km.

108 Holmeja-Klågerup

Nuvarande väg 108 sträcker sig i nord-sydlig riktning genom i stort sett hela Skåne. Delen mellan Trelleborg och Lund är av stor betydelse för såväl den nationella som den regionala trafikförsörjningen. Vägen betjänar idag bland annat transporter till Trelleborgs hamn och Sturups flygplats förutom tätorterna längs vägen. De största tätorterna är Lund, Staffanstorp, Svedala och Trelleborg. På sträckan mellan Holmeja och Klågerup är

vägbredden 7,5 m och skyltad hastighet är 90 km/h. Vägen har till stor del dålig linjeföringsstandard med många korsningar och utfarter. Detta i kombination med stora trafikströmmar skapar begränsad framkomlighet. Vägen ligger delvis inom riksintresset "Backlandskapet söder om Romeleåsen". Ombyggnaden syftar till att öka trafiksäkerheten och framkomligheten för trafik bla till och från Sturups flygplats. Förslag till åtgärd innebär en ombyggnad av väg 108 i befintlig sträckning till mötesfri landsväg (2+2) med hastighetsstandard 100 km/h.

1950 Tvärleden Osby-Markaryd

De öst - västliga förbindelserna i gränsbygderna mellan Småland, Skåne och Blekinge är idag mycket dåliga. Befintliga vägar, framför allt mellan Markaryd och Osby har till stora delar låg standard. Behovet av bra förbindelser ökar i takt med regionens utveckling och transportsystemets förändring. Det befintliga vägnätet medger inga gena och säkra transporter mellan berörda kommuner. Syfte med projektet är att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten. Vägen byggs i ny vägsträckning från väg 571, 3 km öster om Markaryd vidare i en sträckning norr om Visseltofta till väg 1950, 3 km väster om Osby. Vägbredd 8 m och hastighetsstandard 90 km/h. Utbyggnaden pågår och beräknas bli klar sent 2010.

108 Staffanstorp-Lund

Väg 108 är på det aktuella avsnittet vanlig landsväg med skyltad hastighet 90 km/h. En ombyggnad föreslås i befintlig sträckning till mötesfri väg (2+2) från cpl Gullåkra till korsningen med vägarna 883/885. Hastighetsstandard 100 km/h. Breddning utförs på den sydvästra sidan för att minimera intrång i Vesums mosse. Anslutningen av vägarna 883 och 885 löses i samband med ombyggnaden av trafikplats Lunds södra (E22). Utbyggnaden av dessa båda projekt förutsätts samordnas tidsmässigt.

913 Bjarred-Tpl Flädie

Väg 913 är den primära tillfarten till Bjarred både vad avser trafik från Lund och trafik som kommer från väg E6. Vägen är en ca 8 m bred tvåfältsväg med skyltad hastighet 90 km/h på större delen av den aktuella sträckan. Söder om Flädie korsas väg 913 av järnvägen

Lommabanan i en plankorsning med bomanläggning. Järnvägen trafikeras i nuläget inte av Pågatåg, men Banverket studerar möjligheten till en framtida ökning av tågtrafiken på Lommabanan. Ett lämpligt hållplatsläge är Flädie gamla stationsläge söder om tätorten. En planskild korsning är en förutsättning för ökad tågtrafik på Lommabanan. Förslag till åtgärd är att väg 913 byggs om i en nordligare sträckning mellan väg 907 och väg 914. Korsningen med järnvägen sker planskilt och i direkt anslutning till stationsområdet söder om Flädie. I anslutning till denna anordnas busshållplatser. Vägen utformas som en mötesfri landsväg (1+1) med hastighetsstandard 90 km/h. Separat gång- och cykelväg anläggs.

1741 Inre kustvägen Båstad

En riktig vägförbindelse mellan Båstad och Skummeslövsstrand saknas idag. Trafiken mellan bebyggelseområdena är hänvisad till två dåliga alternativ. Det ena via väg E6 som ger en lång omväg, det andra via enskilda vägar i Eskilstorpsstrand och Skummeslövsstrand. Det senare alternativet löper delvis genom tätbebyggda bostadsområden. I samband med utbyggnaden av järnvägstunneln genom Hallandsåsen, med planerad trafiköppning 2014, kommer Båstads järnvägsstation att flyttas till ett nytt läge. Anslutningsvägar till stationen saknas. Förslag till åtgärd är att en ny väg byggs från väg 115 och ansluter till befintligt vägnät i Hallands län med koppling till trafikplats Skottorp på väg E6. På sträckan väg 115-Mellanvägen byggs ny väg 6,5 m bred med hastighetsstandard 50 km/h. På sträckan Mellanvägen-Allarp blir ny väg 7,0 m bred med en hastighetsstandard på 60-70 km/h. Befintlig väg mellan Allarp och väg 516 förstärks och breddas till 7,0 m. Korsningen med Mellanvägen utformas som cirkulationsplats. Totalt är den nya vägens längd ca 4 km, 3 km ny väg och 1 km förstärkning/breddning av befintlig väg. Det byggs ca 4 km separat gång- och cykelväg samt busshållplats i anslutning till järnvägsstationen. Projektet samfinansieras med nationell plan och Båstads kommun. Angiven kostnad är preliminär.

Vägsystem Trelleborgsbanan

Utbyggnaden av Trelleborgsbanan för att bli möjliggöra regional tågtrafik i relationen Trelleborg-Malmö, vilken också berör orter i

Vellinge kommun, är högt prioriterad och bör ingå i den nationella planen. Projektet är också viktigt för godstrafiken. Utbyggnaden medfinansieras av Trelleborgs, Malmö och Vellinge kommun samt av Region Skåne. I projektet ingår upprustning av järnvägen och utbyggnad av stationer. I anslutning till järnvägsutbyggnaden krävs också åtgärder i det lokala vägnätet, på både statliga och kommunala delar. De statliga delarna inordnas i den regionala planen och samordnas tidsmässigt med järnvägsutbyggnaden i den nationella planen. Åtgärderna avser omläggning av lokala vägar för att möjliggöra planskilda korsningar med järnvägen samt övrig anpassning av vägnätet i Östra Greve och Västra Ingelstad.

101 Förbi Käglinge

Väg 101 är en viktig förbindelselänk till Malmö för orterna Arrie, Västra Ingelstad, Östra Greve, Alstad och Anderslöv. Den befintliga sträckningen av väg 101 går rakt genom Käglinge samhälle, här uppgår trafikmängden till mellan 6000 och 7000 fordon per dygn. Merparten av trafiken är genomfartstrafik mellan Malmö och orterna söder om kommungränsen. Det relativt stora trafikflödet orsakar problem vad gäller både trafiksäkerhet och boendemiljö. Vidare finns det ett stort antal näraliggande bostäder som utsätts för buller och luftföroreningar. I samband med Citytunnelprojektet byggs anslutningsspår i Lockarp från Öresundsbanan till Kontinentalbanan vilket medför att Lockarps Kyrkoväg måste dras i ny sträckning, den s k tvärförbindelsen. Idag utnyttjas Lockarps Kyrkoväg som smitväg trots att hastigheten är begränsad till 30 km/h genom guppåtgärder i Lockarp. Huvudsyftet med projektet är att öka trafiksäkerheten och boendemiljön i Käglinge. Vidare syftar projektet till att öka framkomligheten på väg 101 och förbättra kopplingen till det överordnade vägnätet, samt att skapa en öst-västlig förbindelse som ersättning för Lockarps Kyrkoväg. Projektet möjliggör dessutom en framtida utbyggnad av Glostorps industriområde. Förslag till åtgärd är en ny sträckning av väg 101 väster om Kontinentalbanan. Vägen föreslås bli 8 m bred och få hastighetsstandard 80 km/h. Sträckningen ansluter i norr vid korsningen mellan Arrievägen och Lockarps Kyrkoväg

och i söder till befintlig väg 101 strax norr om Arrie.

109 Ekeby-Kågeröd etapp 1

Det saknas en bra väg mellan Helsingborgsområdet och Mellanskåne. Nuvarande väg 109 fyller inte de krav som ska ställas på en förbindelse med regional karaktär. I dagsläget får man söka sig fram på småvägar eller köra långa omvägar. Utbytet längs det aktuella stråket försvåras av den dåliga vägstandarden, bl a dålig sikt. Norr om Kågeröd och fram till Billesholm finns mycket randbebyggelse. En ny väg mellan Helsingborg och Ekeby öppnades för trafik 1998. Detta objekt utgör en fortsättning österut fram till Kågeröd. Förslaget är att en ny väg byggs från Ekeby fram till Kågeröd. Vägen görs 9 m bred med hastighetsstandard 90 km/h. Trafiken in till Kågeröd leds på befintlig väg 1232, Olstorpsvägen.

100 Höllviken-Vellinge

Vägen mellan cpl Höllviken och tpl Vellinge är 13 m bred och sträckningen är gen och rak. Längs sträckan finns en trevägskorsning (väg 510) samt en trafikplats (Kungstorp). Mellan tpl Vellinge och tpl Kungstorp är vägen mötesfri motortrafikled (2+1). Mellan tpl Kungstorp och cirkulationsplats Höllviken är vägen mötesfri landsväg 2+1. Under rusningstid på morgon och kväll uppstår ofta köbildning. Gång och cykeltrafik är endast tillåten väster om väg 510. Förslag till åtgärd är att ombyggnad sker i befintlig sträckning till mötesfri motortrafikled (2+2) med hastighetsstandard 100 km/h. Väg 510 ansluts till cpl Höllviken.

16 Flädie-Lund

Väg 16 tpl Flädie - Lund är idag en 13-metersväg, hastigheten är 90 km/h förutom i anslutning till trafikplats Flädie (E6) där hastigheten är begränsad till 50 km/h. Väster om väg 108 övergår vägsektionen till en fyrfältig tätortsgata vid infarten till Lund. Trafikmängden är ca 14 000 fordon/dygn varav 6 % utgörs av tung trafik. Sträckan har kapacitetsproblem pga mycket stor pendlingstrafik vilket bla resulterar i att bilar blir stående på ramperna i tpl Flädie vid högttrafik. Bilar från anslutande vägar, främst i Fjellie, har även svårt att komma ut på väg 16. Dessa kapacitetsproblem medför att

olycksrisken är hög. Förslag till åtgärd är att väg 16 breddas i befintlig sträckning till mötesfri landsväg (2+2) med hastighetsstandard 100 km/h. Antalet åker- och tomtutfarer reduceras kraftigt. Parallella enskilda utfartsvägar byggs för att undvika anslutande vägar. Korsningarna i Fjellie och Gammelmark byggs om till mindre planskilda trafikplatser. I anslutning till dessa byggs busshållplatser. Samordning bör ske med utbyggnad av trafikplats och rastplats Flädie samt eventuellt nytt läge för pendlarparkeringen. Sträckan är ca 3,8 km.

108 Genom Svedala

Nuvarande väg 108 förbi Svedala, korsas i plan av Ystadbanan. Pendeltågstrafiken Malmö-Ystad innebär ett störningsmoment vid korsningen järnväg/väg och medför en begränsning i framkomligheten. Vägsträckan har också en delvis låg geometrisk standard med begränsade omkörningsmöjligheter, samt en hög andel trafikolyckor. Förslag till åtgärd är att väg 108 söderifrån och fram till korsningen med väg 662 byggs om till mötesfri landsväg (2+1) med hastighetsstandard 100 km/h. Norr om korsningen med väg 662 genomförs en enklare form av mötesseparering med spärrmålad mittlinje. Hastighetsstandarden blir här 80 km/h. Den ombyggda vägen passerar planskilt under Ystadbanan och Börringevägen.

21 Vanneberga-Önnestad

Väg 21 förbinder östra och västra Skåne i den norra delen av regionen. Den är också en viktig förbindelse för det pärlband av tätorter som den förbinder. Väg 21 är starkt trafikerad på sträckan mellan Kristianstad och Hässleholm med omfattande pendlingstrafik och lastbilstrafik. Flera regionbusslinjer trafikerar vägen. Ombyggnad till mötesfri landsväg (2+1) har skett på stor del av sträckan Hässleholm-Kristianstad. En ny trafikplats färdigställdes under 2009 vid Önnestad. Den återstående delen Vanneberga-Önnestad har omfattande randbebyggelse och många utfarter. Det nu föreslagna projektet innebär att även denna del byggs ut till mötesfri landsväg (2+1) med hastighetsstandard 100 km/h, inklusive ombyggnad av korsningar och utbyggnad av planskilda gång- och cykelförbindelser. Omläggning görs av parallellvägnät för att få säkra anslutningar och för oskyddade trafikanter och långsamgående

fordon. Det främsta syftet med åtgärden är att öka trafiksäkerheten. Total längd 7,3 km .

19 Bjärlöv-Hanaskog

Riksväg 19 utgör en viktig nordsydlig regional förbindelse mellan Småland, nordöstra Skåne och Österlen. Den utnyttjas för långväga transporter från Småland och Blekinge till Polen via Ystad. Befintlig väg 19 från Bjärlöv till Hanaskog är smal i förhållande till sin trafikbelastning, vilket ger dålig framkomlighet och låg trafiksäkerhet. Vägen passerar nära orterna Hanaskog och Bössebacken, vilket medför betydande buller- och barriäreffekter. Nuvarande väg är 7 - 13 m bred, hastigheten varierar mellan 70 och 90 km/h. Trafikmängden på befintlig väg är mellan 6000 och 7000 fordon/årsmedeldygn. Förslag till åtgärd är att byggas om till mötesfri landsväg (2+1) med hastighetsstandard 100 km/h.

1137 Löddeköpinge-Kävlinge

Väg 1137:s funktion är dels att utgöra en förbindelse mellan Kävlings och Löddeköpinge och dels att leda regional trafik från mellersta Skåne längs väg 108 och väg 104 som har Center Syd och väg E6 som målpunkter. Befintlig väg går igenom Kävlings, Hög, och Löddeköpinge och har viss randbebyggelse längs vägen. Vägen är smal och har dålig linjeföring. Trafiken mellan Kävlings och handelsområdet med bland annat Center Syd är omfattande. Nuvarande väg har till största delen en bredd av 7,5 m och hastigheten är begränsad till 70 km/h väster om Hög, 90 km/h öster om Hög och 50 km/h genom Hög. Parallellt med vägen går det en separat gång- och cykelväg mellan Kävlings och Löddeköpinge. Trafikflödet är 4800 – 5100 fordon per dygn (ÅDT). Förslag till åtgärd har utretts och två huvudinriktningar finns, en med en ny sträckning från cirkulationsplatsen mellan väg 104 och 108 norr om Kävlings tätort till norra delarna av Löddeköpinge. Ett annat alternativ är att genomföra en kortare utbyggnad som från nuvarande väg 1137 mellan Kävlings och Hög går i ny sträckning norr om Hög och ansluter till Lagervägen i Löddeköpinge. Slutligt val av sträckning har inte gjorts. I föreliggande förslag till plan ingår kostnaden för det kortare utbyggnadsalternativet som avser utbyggnad av en 8 m bred väg med hastighetsstandard 80 km/h.

Tvärleden Förbifart Lönsboda

Förbättringar på vägsystemet mellan Osby – Länsgränsen mot Blekinge är delar i den så kallade Tvärleden mellan Halmstad och Karlshamn. Syftet med att bygga ut Tvärleden är att förbättra framkomligheten både för den långväga trafiken och för den regionala trafiken. Under planperioden prioriteras en utbyggnad av förbifart förbi Lönsboda. Nuvarande genomfartsväg genom Lönsboda är nyligen ombyggd för att förbättra boendemiljön, men framkomligheten för genomfartstrafiken är dålig. Godstrafiken genom Lönsboda centrum förväntas öka när sträckan av Tvärleden mellan Osby-Markaryd är färdigbyggd. Förbifarten får en standard om 8 m bredd med en hastighet 90 km/h..

13 Förbi Assmåsa

Riksväg 13 utgör en diagonal förbindelse från Nordvästskåne till Sydöstskåne. Det aktuella projektet på väg 13 sträcker sig förbi Assmåsa, mellan Ystad och Sjöbo. Vägbredden varierar mellan 6 och 8 m. Skyltad hastighet är 90 km/h på huvuddelen av vägen med en lokal begränsning till 70 km/h på delen genom Assmåsa. Den befintliga vägen, som passerar igenom Assmåsa gård, har en sträckning som inte är gen samtidigt som linjeföringen är dålig vilket ger otillfredsställande framkomlighet och trafiksäkerhet. Vägombyggnaden syftar till att öka framkomligheten och höja trafiksäkerheten på den aktuella sträckan. Förslag till åtgärd är en ny genare 9 m bred väg med hastighetsstandard 90 km/h förbi Assmåsa.

11 Tomelilla-Gärnsås

Väg 11 utgör en viktig regional östvästlig förbindelse som knyter samman Österlen med Malmö/Lundområdet. Vägen har stor regionalpolitisk betydelse. Viktiga målpunkter längs vägen är Malmö, Staffanstorp, Dalby, Veberöd, Sjöbo, Tomelilla och Simrishamn. Delen Tomelilla - Gärnsås har en vägbredd runt 7 m. Delen Ö Tommarp till Simrishamn håller 9- metersstandard och likaså delarna av väg 11 väster om Tomelilla. Syftet med en åtgärd är att öka framkomligheten och trafiksäkerheten. Förslag till åtgärd är utbyggnad till mötesfri landsväg med hastighetsstandard 100 km/h.

23 Ekeröd-Sandåkra

Väg 23 är en viktig interregional förbindelse från sydvästra Skåne (Malmö/Lund) via nordöstra Skåne (Höör, Hässleholm, Osby) till Småland. Vägen är utpekad som särskilt viktig regional väg och ingår dessutom i landtransportnätet för långväga godstransporter. På delen mellan Höör och Hässleholm är befintlig vägstandard inte tillfredsställande i förhållande till trafikmängd och vägens regionala betydelse. Sträckan är dessutom relativt olycksdrabbad. Den aktuella sträckan mellan Ekeröd och Sandåkra är ca 30 km och har en varierande vägbredd mellan 9-13 m. Trafikmängden uppgår till ca 6 700-8 000 fordon/dygn med en andel tung trafik på ca 16 %. Hastigheten är begränsad till 90 km/h, men kommer troligtvis att sänkas till 80 km/h om inga åtgärder genomförs för att höja befintlig vägstandard. Längs sträckan ansluter ett antal allmänna och enskilda vägar. Förslag till åtgärd är en ombyggnad av väg 23 mellan korsningen med väg 1324 mot Norra Rörum norr om Höör och korsningen med väg 2010 norr om Sandåkra. Vägen utformas som mötesfri landsväg (2+1), vilket innebär att vägen behöver breddas på stora delar av sträckan. Hastighetsstandard 100 km/h. Parallell gång- och cykelväg anläggs på sträckan mellan Höör och södra infarten till Tjörnarps. Syftet med projektet är främst att säkra hastighetsanspråken och öka trafiksäkerheten längs väg 23 samt i korsningar med anslutande vägar.

23/13 Ö Höör/Höör-Hörby

Väg 23 är en viktig interregional förbindelse från sydvästra Skåne (Malmö/Lund) via nordöstra Skåne (Höör, Hässleholm, Osby) till Småland. Vägen är utpekad som särskilt viktig regional väg och ingår dessutom i landtransportnätet för långväga godstransporter. Befintlig väg 23 går genom flera samhällen (Höör, Sätöfta, Ringsjösundet, Snogeröd) med trafiksäkerhetsproblem och miljöstörningar för de boende. Framkomligheten är begränsad då den geometriska standarden på långa sträckor är låg med många anslutningar. Vägen går genom det känsliga Ringsjösundet. Där råder det förbud för transport med farligt gods, då Ringsjön är en viktig vattentäkt. Nuvarande väg har en bredd på ca 9 m och en hastighetsbegränsning på 50 till 90 km/h. Huvudsyftet med åtgärden är att leda om

stråket Malmö-Växjö till att gå via Hörby och E22 i stället för via Ringsjösundet. Förslag till åtgärd är en mötesfri motortrafikled (2+1) med hastighetsstandard 100 km/h mellan Fogdaröd och Lilla Holma samt trafikplatser i bägge ändar. Utmed befintlig väg 23 införs hastighetsdämpande åtgärder. Samordning bör ske med utbyggnad av väg 13 Höör-Hörby till mötesfri landsväg (2+1) med hastighetsstandard 100 km/h. Stråkets nya sträckning blir ca 5 km längre än nuvarande mellan Ringsjöarna.

E22 Rolsberga-Fogdarp

E22 utgör en viktig länk mellan de sydvästra och de nordöstra delarna av Skåne, samt mot Blekinge i öster. Det är en väg med stor regional och interregional betydelse både för person- och godstransporter. Sträckan mellan Rolsberga och Fogdarp utgör en del av utbyggnaden av E22 till motorväg genom hela Skåne. Mellan Rolsberga och Fogdarp har vägen låg framkomlighet och bristande trafiksäkerhet. Vägen är en 13-metersväg, varav den största delen inte är mötesseparererad. Trafikflödet varierar mellan 10 100-11 900 fordon. Förslag till åtgärds innebär att vägen byggs om till motorväg, 18,5 m. På sträckan förbi Fogdarp byggs en förbifart på 3,5 km. Trafikplats byggs i ny korsning med väg 17.

Trimningsåtgärder för Pågatågstrafik i Nordöstra Skåne

En utbyggd Pågatågstrafik är en viktig åtgärd för att utveckla kollektivtrafiken i Skåne. I Nordöstra Skåne finns idag ett antal järnvägar som har potential för en utbyggd Pågatågstrafik. I planen prioriteras en utbyggnad av mindre trimningsåtgärder som innebär att trafik kan öppnas på sträckorna Hässleholm-Alvesta och Hässleholm-Sölvesborg 2011.

Följande objekt ryms enbart i +25 %-nivån:

11 Malmö-Staffanstorp

Väg 11 utgör en viktig regional väst-östlig förbindelse som knyter samman Malmö/Lund-området med Österlen. Trafiken på den aktuella sträckan utgörs av en stor mängd pendlingstrafik och vägens kapacitet är nådd. Aktuellt projekt startar strax öster om trafikplats Sunnanå Ö (858) och sträcker sig till trafikplats Staffanstorp Ö. På sträckan finns en fyrvägs korsning vid Särslöv (865 & 862)

samt en cirkulationsplats vid södra infarten till Staffanstorp (842). På den aktuella sträckan byggdes i början av 2000-talet den befintliga 13m-vägen om till mötesfri landsväg (2+1). Skyltad hastighet är 90 km/h, även i korsningen vid Särslöv. Vid cirkulationsplatsen är hastigheten sänkt till 70 km/h. Förslag till åtgärd är en ombyggnad i befintlig sträckning till mötesfri motortrafikled (2+2) med hastighetsstandard 100 km/h.. Breddning från 13 m till 16 m krävs. De två plankorsningarna, vid sydvästra Staffanstorp och vid Särslöv, byggs om till trafikplatser.

19 Härlöv-Karpalund

Riksväg 19 utgör en viktig nord-sydlig förbindelse mellan sydvästra Småland, nordöstra Skåne och Österlen. Förbindelsen utnyttjas även av långväga transporter i riktning mot Polen via Ystad.

Väg 19 har dessutom en viktig funktion för samhällen längs vägen. Mellan Kristianstad och Broby har huvuddelen av sträckan en vägbredd på ca 9 m samt ojämn profilstandard. Skyltad hastighet varierar mellan 50 km/h och 70 km/h. Förslag till åtgärd är en ny och genare vägsträckning öster om befintlig väg 19. Den nya vägen sträcker sig norrut från cirkulationsplatsen norr om tpl Härlöv till befintlig järnvägsviadukt i Karpalund. Vägen utformas som mötesfri landsväg (2+1) med hastighetsstandard 100 km/h.

9 Förbi Kivik

Befintlig väg 9 går genom Kiviks samhälle med bullerstörningar och förhöjda olycksrisker som följd. Ett flertal fastigheter på båda sidor om vägen har direktutfarter till väg 9. Sikten är dålig i fyrvägskälet i Skogsdala, pga intilliggande byggnader. Vid Killebacken finns en besvärlig anslutning till befintlig väg 9. Befintlig väg utgör en barriär för bebyggelsen på ömse sidor om vägen. Befintlig väg har en bredd på 6,5-7,5 m och är hastighetsbegränsad till 50 km/h. Förslag till åtgärd är en ny förbifart väster om Kivik. Vägen blir 1,4 km lång och 7,5 m bred med hastighetsbegränsning på 70 km/h. Cykeltrafiken leds på befintlig väg 9.

19 Förbi Degeberga

Riksväg 19 utgör en viktig nordsydlig regional förbindelse mellan Växjöområdet, nordöstra Skåne och Österlen. Den utnyttjas för långväga transporter från Småland och Blekinge till

Polen via Ystad. Riksväg 19 passerar idag genom Degeberga, som är en trång passage med många hus nära vägen. Vägen lutar kraftigt inne i samhället och detta ger upphov till buller från den tunga trafiken. Vägen ger även upphov till betydande barriäreffekter och dålig trafiksäkerhet för de boende. Framkomligheten begränsas av den smala sektionen, lutningarna, GC-signalen och det stora antalet utfarter. Vägen är 7-9 meter bred och har ett trafikflöde på 5600-5900 fordon per dygn. Förslag till åtgärd är att en 2,8 km lång förbifart byggs i form av en mötesfri landsväg (2+1) med hastighetsstandard 100 km/h. Förbifarten viker av från befintlig sträckning norrut 1,4 km sydöst om anslutningen med väg 1617. Den nya sträckningen ansluter åter till befintlig strax norr om Degeberga.

21 Klippan-Hyllstofta

Väg 21 förbinder östra och västra Skåne i den norra delen av regionen. Den är också en viktig förbindelse för det pärlband av tätorter som den förbinder. Väg 21 är starkt trafikerad av pendlingstrafik och lastbilstrafik. I den gällande RTI-planen har väg 21 prioriterats. Ombyggnad till mötesfri landsväg (2+1) har skett på stora delar. Klippan-Hyllstofta är en av få återstående sträckor som inte är mötesseparerade. Det berörda avsnittet har varierande bredd och varierande linjeföringsstandard. Trafiksäkerheten behöver förbättras. Vägen byggs ut till sk gles 2+1-väg med mötesseparering. Breddstandarderna på befintlig väg utnyttjas genom att omkörningssträckor förläggs till befintliga breda sträckor. På de smala delarna av vägen blir vägen mittseparerad med 1+1 körfält. Tillåten hastighet kan preliminärt bli 100 km/h. Ombyggnaden berör 14 km.

Södra stambanan, Förbigångsspår i Tjörnarp

Ett förbigångsspår i Tjörnarp är en viktig åtgärd för att skapa ökad kapacitet på Södra stambanan genom Skåne. Kapacitetsförstärkningar är viktigt på Södra stambanan som är en vital förbindelse för både regional och långväga persontrafik samt för godstrafikförsörjningen i Sverige. Ett förbigångsspår i Tjörnarp möjliggör också utbyggd tågtrafik mellan Hässleholm-Höör, som ett led i utbyggd Pågatågstrafik i Nordöstra Skåne.

3.5.4. Riktade åtgärder

Riktade åtgärder för säker tillgänglighet

- Förbättrad framkomlighet på det regionala vägnätet

Vägverket genomförde under 2008 en översyn av gällande hastighetssystem på nationella stamvägar. Under 2009 breddas denna översyn till att även gälla regionala vägar. Översynen innebär att vägarnas hastighet i större omfattning än innan ska anpassas till vägarnas utformning och säkerhet. I många fall kommer det att innebära en sänkning av den skyltade hastigheten.

För att förbättra säkerheten och samtidigt öka hastigheten och framkomligheten på de vägar som har en viktig funktion avsätts pengar i planen på mindre åtgärder, i främsta hand om sidoräcken för skydd mot skog och sidohinder. På de vägar som åtgärdas under de första åren av planperioden kommer ingen omskytning av hastigheten ske i väntan på att vägen ska byggas om.

Som ett underlag för vilka vägar som är prioriterade för utbyggnader finns bland annat de större utpekade regionala stråken. Vid sidan om dessa har Region Skåne och Vägverket tillsammans fört en dialog med kommunerna i Skåne om vilka vägar som fyller en viktig funktion. I Nordöstra Skåne har ett arbete

bedrivits för att titta på hur en säker framkomlighet kan skapas på det mindre vägnätet, som om inga åtgärder görs, kommer att drabbas av sänkningar i samband med hastighetsöversynen.

En viktig aspekt är också att de åtgärder som genomförs är lönsamma i förhållande till ombyggnadens storlek och trafikflödet på den aktuella vägen.

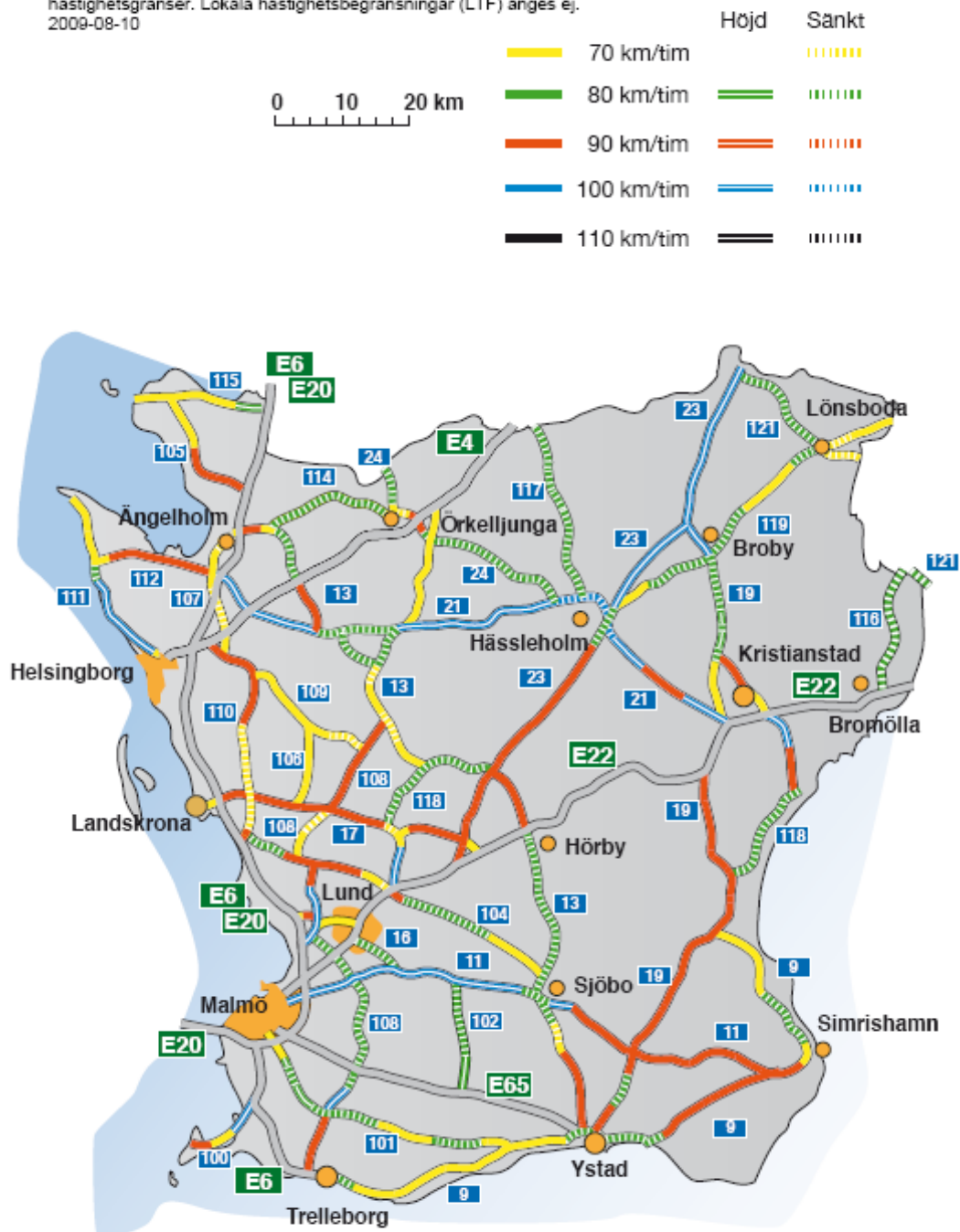
125 miljoner avsätts i den regionala planen för utbyggnaden. En pott för mindre åtgärder på det statliga vägnätet är utpekade i den nationella planen. Med bidrag från den nationella planen utöver den regionala potten kan åtgärder genomföras på samtliga riksvägar, och länsvägar och ett antal utpekade mindre vägar, däribland vägarna 11, 13, 17, 19, 21, 23, 119 och Tvärleden.

Ett antal vägsträckor kan också behöva åtgärdas i väntan på en ombyggnad som sker sent under planperioden. Det rör sig om sträckorna Ekeby-Sandåkra och Tomelilla-Gärnsås. På Tvärleden är ambitionen att vidta mindre åtgärder på de sträckor som inte ryms i planen.

En närmare precisering av vilka vägsträckor som kommer att åtgärdas kommer att bestämmas i årliga genomförandeplaner som utarbetas av Region Skåne och Vägverket.

Nya hastighetsgränser - större vägar (ej nationella vägar) i Skånes län

Kartan visar både förslag till förändrade hastighetsgränser och förslag att behålla nuvarande hastighetsgränser. Lokala hastighetsbegränsningar (LTF) anges ej.
2009-09-10



- Mötesseparering

En satsning på utbyggnad av mitträcken av högrafikerade vägar har genomförts under planperioden 2004-2015. En fortsatt utbyggnad av mitträcken innebär i de flesta fall större fysiska ombyggnader av vägarna och kommer därför i den nya planen uteslutande att finnas bland större namngivna objekt. Fortfarande återstår ett fåtal 13-metersvägar där mitträcken kan byggas utan större åtgärder.

- Övriga

Det kommer under planperioden bli mycket fokus på kompensationsåtgärder så som iordningställande av sidoområden för att kunna följa hastighetssättnings strategi. Korsningsåtgärder så som cirkulationsplatser och ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter på landsbygd ligger som en viktig roll i trafiksäkerhetsarbetet. Framtagning av platser som passar dessa kriterier är förutom

grundläggande prioriteringsramar också en dialog med anslutande väghållare. En översyn av vårt prioriterade vägnät bör genomsyra den långsiktiga planeringen.

En total ram på 200 Mkr inom Riktade åtgärder för ökad tillgänglighet fördelas enligt följande:

Åtgärd	Kostnad
Åtgärder för förbättrad framkomlighet på det regionala vägnätet	125 Mkr
Mötesseparering	25 Mkr
Övrigt	50 Mkr

Styrande principer för verksamhetsplaneringen:

- Åtgärder som är kostnadseffektiva ska särskilt prioriteras.
- Även övriga transportpolitiska mål ska beaktas.
- Vägens nuvarande standard och målstandard ska beaktas.
- Åtgärderna ska bidra till att säkerheten i alla delar av Skåne förbättras.

Tätortsåtgärder

Skåne är ett län bestående av ett stort antal tätorter på en liten yta. 1990 bodde 82% av skåningarna i någon av de 160 lite större tätorterna. Ett stort antal orter utmed det skånska vägnätet präglas i hög utsträckning av betydande genomfartstrafik vilket medför avsevärda säkerhets- och trygghetsbrister för

de boende. Livskvaliteten i orten ställs mot pendlarnas och andra trafikanters behov av framkomlighet.

Riktade åtgärder för ombyggnader genom tätorter har för avsikt att under de närmaste åren arbeta med tätortsmiljön i ett antal av de småbyar som finns utmed de skånska statliga vägarna. Målet är att åstadkomma förbättrad trafiksäkerhet, ökad trivsel och trygghet för de boende, ökad tillgänglighet för oskyddade trafikanter och en vackrare vägmiljö i dessa tätorter. Åtgärderna ska skapa en miljö där vägen och orten tilldelas ett utrymme som är väl avvägt och där åtgärderna är förankrade med bla de som bor och verkar i orten.

Arbetet drivs i dialog med många aktörer, tex representanter från skola, funktionshindrade, kollektivtrafik, näringsidkare och kommun. Samarbetet är en förutsättning eftersom förståelsen för orten som helhet, både dess funktion och fysiska egenskaper, är grundläggande för att genomföra lyckade åtgärder.

100 miljoner avsätts till tätortsåtgärder under perioden 2010-2021.

De tätorter där uppsatta åtgärder ger högst måluppfyllelse utifrån uppsatta mål ska prioriteras.

Måluppfyllelsen bedöms utifrån en inventering av tätorter som har gjorts av Vägverket Region Skåne där bl a effekterna på barriäreffekter, trafiksäkerhet och slitenhet har bedömts

Tabell 12. Tätortståtgärder under de första åren av planperioden

Vägnr	Ort	ÅDT	Andel tt	Befolkning		
102	Veberöd	5920	5	3604		
9	Smyge			1174		
9	Beddingestrand			644		
9	Svarte	2950 (-02)	8%	803		
1248/ 1370	Mörarp	4170/3240	6%	1677		
1791	m fl Munka-Ljungby	1590	6%	2701		
23	Höör			7379		
106	Svalöv	3070/3260	6%	3211		
9	Trelleborg Ö Inf	5000	10	25643		
115	Båstad	8020	3%	4745		
19	Degeberga	5000 (-02)	9%	1344		
111	Nyhamnsläge	2160	5%	1800		
19	Knislinge	4960 (-02)	10%	3068		
119	Glimmåkra			1483		
841	Bara/ Klågerup	6300	4	3254		
1723/ 1710	Förslöv	2630/4240	6%/5%	2036		

Cykelvägar

Skåne är ett län med goda förutsättningar för cykeltrafik. Ett gynnsamt klimat och ett kort avstånd mellan de större tätorterna är exempel på fördelar. De flesta cykelresorna sker i större tätorter. Av naturliga skäl fler också de flesta cykelresor på sträckor som är kortare än 5 km. Samtidigt görs 54 % av alla resor mellan 1 och 5 kilometer med bil. Motsvarande siffra för resor kortare än 1 km är 30 procent.

Bil användningen på korta resor är vidare mer än dubbelt så vanlig på landsbygden än i tätorter. Därför är det också på korta sträckor och i städerna som den största potentialen för ökad cykling finns.

Cykeltrafikens förutsättningar kan förbättras bl a genom utbyggnad av cykelvägar med medel från den regionala infrastrukturplanen. En finansieringsprincip som innebär att statlig och kommunal finansiering kombineras har tillämpats i den föregående regionala planen och kommer att tillämpas även i planen 2010-2021. Medel till cykelvägar avsätts också inom ramen för medfinansiering till kommunal infrastruktur (tidigare statsbidrag).

Vägverket tog 2006 fram en ny cykelledsplan, som var en revidering av den gamla planen från 2002. Denna utgår från en dialog med samtliga kommuner i Skåne där ett önskemål om utbyggnad av cykelvägar för ca 1 miljard har inkommit. Planen utgör en samlad bank av projekt som bedöms som angelägna att genomföra. Under 2008 genomförde Vägverket en schablonmässig inventering av utbyggnadsbehoven längs med det statliga vägnätet som visade på ännu större behov, ca 2 miljarder kronor.

- Långväga cykelturistleder
De långväga cykelturistlederna Kattegattleden och Sydostleden kan delvis finansieras via den gällande cykelledsplanen. De totala investeringsbehovet för cykellederna i Skåne är ca 50 Mkr.

Under 2010 kommer en revidering av den gällande cykelledsplanen att göras. Prioriterade trafikantgrupper för cykelvägs satsningarna i Skåne är barn, pendlare och turister.

En total ram om 275 miljoner satsas på cykelväguthbyggnader. Detta innebär en bibehållen ambitionsnivå under den nya planperioden jämfört med planen 2004-2015. Vid en högre ramnivå, +25 %, höjs ramen för cykelvägsåtgärder till 350 miljoner. Då kan bland annat Sydostleden och Kattegattleden på skånska sidan färdigställas mot 50 % kommunal medfinansiering.

Riktade kollektivtrafikåtgärder

- Handikappanpassning av busshållplatser Riksdagen har beslutat att kollektivtrafik ska vara handikappanpassad till 2010. För busstrafiken kommer detta mål att nästan nås på fordonssidan, medan mycket återstår när det gäller hållplatserna. Cirka ¼ av Skånes busshållplatser var anpassade vid årsskiftet 2008/2009.

Målsättningen bör vara att merparten av hållplatserna anpassas under planperioden. Anpassningen omfattar även en allmän modernisering och upprustning. På det statliga vägnätet (exkl nationella stamvägar) återstår ca 3 600 busshållplatser att anpassa. Dessa kan delas upp i större hållplatser (minst 5 av- och påstigande) och mindre hållplatser (mindre än 5 av- och påstigande).

De större hållplatserna, som utgör ca hälften, bör få en fullständig handikappanpassning med hög kantsten, taktila stråk mm. Kostnaden för detta är ca 150 000 kr per hållplatsläge. Totalkostnaden för att bygga om dessa hållplatser blir då **270 mkr**.

På nationell nivå har ett utpekade nät, KOLL Framåt, tagits fram. De vägar som ingår i KOLL framåt- nätet ska finansieras via den nationella planen.

I schablonkostnaderna för hållplatser enligt ovan ingår trafiksäkerhetsåtgärder. Det finns åtskilliga hållplatser längs de statliga vägarna som av trafiksäkerhetsskäl måste byggas om eller flyttas. Andra hållplatser behöver ges trafiksäkra gångpassager över hårt trafikerade vägar. Vissa större hållplatsåtgärder (t ex expressbusshållplatser med planskild gångförbindelse) ingår också i genomsnittsvärdena.

- Framkomlighetsåtgärder på det statliga vägnätet

Investeringsbehoven inom busstrafiken är små jämfört med järnvägstrafiken. Investeringar för busstrafiken är dock av mycket stor betydelse för att kunna öka konkurrenskraften, inte minst beroende på att trängseln på vägarna stadigt ökar.

Ett 20-tal starka eller medelstarka busstråk behöver åtgärdas under planperioden. På den statliga delen av vägnätet bedöms investeringsbehovet för förbättrad framkomlighet till i genomsnitt 5 mkr per stråk. Det ger ett investeringsbehov på **100 mkr**.

Totalt sett satsas 325 miljoner kronor under planperioden 2010-2021 på riktade kollektivtrafikåtgärder. Drygt 200 miljoner från den regionala planen avsätts till handikappanpassning av det nät som inte ingår i de nationellt utpekade stråken. Drygt 100 miljoner avsätts till framkomlighetsåtgärder och till pendlarparkeringar.

3.5.5. Statlig medfinansiering till kommunal infrastruktur

3.5.5.1 Kollektivtrafikåtgärder

Behoven av att stärka framkomligheten för busstrafiken på det kommunala väg- och gatunätet är stora. De totala inventerade behoven under planperioden uppgår till över 3 miljarder kronor. Under planperioden 2010-2021 satsas **475 miljoner kronor** på statsbidrag för kollektivtrafikåtgärder, vilket kommer att minska de största framkomlighetsbristerna.

Bidrag förutsätter att det finns en statlig medfinansiering för varje objekt på 50 %. I de fall då en satsning innebär en stor förbättring för den regionala busstrafiken som även påverkar grannkommuner är det möjligt med en bidragsdel på 75 %.

- Satsning på högklassiga busstråk Under de senaste åren har en långsiktig strategi mot att öka framkomligheten för busstrafiken i starka stråk varit framgångsrik. Denna satsning kommer nu att fortsätta i enlighet med

Skånetrafikens busstrategi. En stor del av de fortsatta behoven av förbättringar på busstråken finns på det kommunala väg- och gatunätet, där stora restidsvinster på stråken kan göras.

- Framkomlighet i städerna
En satsning görs på att öka framkomligheten för busstrafiken i städerna. Dessa åtgärder innebär bland annat bussgator och busskörfält i korsningar.

- Hållplatser och terminaler
En satsning på terminaler görs för att förbättra byten mellan transportslag, ökad komfort och handikappanpassning.

- Handikappanpassning av busshållplatser
Enligt riksdagens beslut ska samtliga hållplatser moderniseras för anpassning till funktionshindrade innan 2020. Detta kräver en fortsatt satsning på hållplatser som ligger på det kommunala vägnätet.

- Pendlarparkeringar
Utbyggnaden av pendlarparkeringar sker enligt en strategi som har tagits fram av Region Skåne, Vägverket och Banverket. Merparten av de pendlarparkeringar som behöver byggas ut finns på det kommunala väg- och gatunätet.

- Större satsningar under planperioden:
Kristianstadslänken är en bussgata genom centrala Kristianstad som byggs ut i två etapper.

Trafiksäkerhet och miljö

475 miljoner kronor satsas på bidrag till att förbättra trafiksäkerheten och miljön på det kommunala väg- och gatunätet. Bidragen fördelas enligt ansökningar från kommunerna och förutsätter att det finns en statlig medfinansiering för varje objekt på 50 %.

Prioriterade satsningar är de som leder mot uppsatta miljö- och trafiksäkerhetsmål, förbättring av framkomligheten för oskyddade trafikanter och bullerskyddsåtgärder. En satsning på trafiksäkerhetsåtgärder bedöms ha en stor påverkan på möjligheten att minska antalet dödade och svårt skadade. En viktig bedömningsgrund är styrande dokument som kommunala trafiksäkerhetsprogram.

Ett antal större satsningar kommer att göras under planperioden:

- I Bjuv kommer en ny planskild korsning med järnvägen att byggas. Total kostnad ca 25 Mkr.
- Ny terminal för Ventrafiken och angöring för bussar pågår vid planperiodens början. Total kostnad under planperioden 54 miljoner kronor.
- Utbyggnad av Österleden i Helsingborg.

3.5.6. Övrigt

En mindre summa avsätts för bidrag till enskilda vägar under planperioden. Det bedömda behovet uppgår till 20 miljoner kronor i bidrag. Inom övrigt ryms också en satsning på Mobility Management-åtgärder avsätt för att kunna arbeta med samtliga steg i fyrstegsprincipen.

3.5.7. Marknadsåtgärder

En summa på 100 miljoner avsätts i planen för marknadsanpassningsåtgärder. Dessa pengar ska kunna användas för att genomföra mindre åtgärder som aktualiseras under planperiodens gång i samband med exploateringar eller förändringar i företagets transportförsörjning. Denna pott är inte bunden över tiden i planen utan kan användas som en reserv när behov uppstår.

3.6. Miljöbedömning

3.6.1. Metod och process

En utmaning har varit att bedöma *planens* miljöpåverkan utan att föregripa den miljökonsekvensbeskrivning som bättre görs i anslutning till varje *objekt*. För att kunna göra en samlad bedömning av planen har det varit nödvändigt att översiktligt bedöma varje objekts miljöpåverkan, men själva bedömningen av planens samlade miljöpåverkan sker utifrån en aggregering till åtgärdsområden. Genom att redovisningen sker på den övergripande nivån är det möjligt att få

en överblick, samtidigt som beskrivningen är fokuserad på nyckelfrågorna.

En svårighet har varit att göra effektbedömningar av olika åtgärdsgrupper. De EVA-kalkyler som görs för varje objekt i planen ger en bedömning av effekten på olika emissioner. Dock utgörs 60 % av den regionala transportinfrastrukturplanen av potter för riktade åtgärder på det statliga vägnätet, statlig medfinansiering av kommunal infrastruktur samt satsningar på järnvägar eller nationella vägar. De mindre åtgärder som ingår i pottorna kan inte effektbedömas på samma sätt och därför har den generella påverkan av olika åtgärdestyper bedömts.

Indikatorer och bedömningsgrunder för att bedöma olika åtgärdestypers påverkan på miljön har tagits fram med koppling mot de utpekade miljöaspekterna i miljöbalken, miljökvalitetsmålen samt med koppling mot regionala miljömål.

3.6.2. Betydande miljöpåverkan

En central del i framtagandet av miljökonsekvensbeskrivningen är att precisera vad som kan anses vara betydande miljöpåverkan. För de flesta miljöaspekter finns det ingen entydig definition av vad som är betydande miljöpåverkan av föreslagna åtgärder i den regionala transportinfrastrukturplanen. Vid överväganden om olika åtgärders och åtgärdsområdets eventuella positiva eller negativa miljökonsekvenser är bilden sällan entydig. Som exempel kan nämnas byggande av en ny väg förbi en tätort. Blir vägen kortare minskar utsläppen till luften, medan en ökad hastighet ökar utsläppen. I tätorten minskar buller och utsläpp när genomfartstrafiken går utanför tätorten. Samtidigt görs intrång i landskapet.

Betydande miljöpåverkan på klimat kan bedömas genom förändrade utsläpp av CO₂ från de effektbedömningarna (EVA-kalkyler) som har gjorts för varje objekt. För andra åtgärder har bedömningen utgått från ett antal grundläggande antaganden:

- Satsning på kollektivtrafikåtgärder som ökar kollektivtrafikens attraktivitet och framkomlighet kan attrahera fler att åka kollektivt och är därför positivt för miljön.

- Satsning på cykelvägsåtgärder leder till ökad möjlighet att cykla i förhållande till andra transportmedel. Cykelvägsåtgärder i större tätorter har en generellt sett större påverkan på möjligheten att välja cykeln som transportmedel och är också ett viktigt komplement till kollektivtrafiken.

Betydande miljöpåverkan på hälsa kan bedömas genom förändrade utsläpp av partiklar och kvävedioxid från de effektbedömningarna (EVA-kalkyler) som har gjorts för varje objekt. En viktig bedömningsgrund är också om åtgärden påverkar trafik inom tätorter där problemen med bulleremissioner och luftkvalitet är störst. För andra åtgärder har bedömningen utgått från ett antal grundläggande antaganden:

- Satsningar på cykelvägar i tätorter kan leda till en ökad andel cykelresor och kan därför ha positiv påverkan på luftkvalitet.
- Riktade åtgärder i tätorter leder till jämnare och lägre hastigheter och kan därför leda till minskade bulleremissioner och förbättrad luftkvalitet.
- Satsning på kollektivtrafik i starka resandestråk kan öka kollektivtrafikandelen.
- En ombyggnad av större objekt leder ofta till att åtgärder också görs för att minska bullerpåverkan.
- Förbifarter leder till minskad bullerpåverkan i berörda tätorter.

En viktig aspekt är också om en åtgärd ingår i handlingsprogram för miljökvalitetsnormer för kvävedioxid. Sådana handlingsprogram finns i två skånska städer; Malmö och Helsingborg.

Betydande miljöpåverkan på landskap kan bedömas genom åtgärdernas påverkan på olika områdesskydd, exempelvis *Riksintressen för Natur och kultur*, *Skydd av Natura 2000-områden och riksintressen för natur*, samt *Intrång i naturresurser som grundvatten, samt jord- och skogbruksmark*. De som framförallt är intressant att beskriva med koppling till landskapspåverkan är barriärernas påverkan på områdesskydden. En minskad landskapspåverkan kan skapas genom att undvika nya barriärer, men det är lika viktigt

att påverkan mildras av de redan befintliga barriärerna. I många fall rör sig ombyggnadsåtgärder av relativt små förändringar eller ombyggnad i redan befintliga barriärer.

I en bilaga till miljökonsekvensbeskrivningen finns en redovisning av de utpekade objektens påverkan på områdesskydd. Den betydande miljöpåverkan är dock framförallt den som skapas av helt nya barriärer i jungfrulig mark.

3.6.3. Slutsatser av miljökonsekvensbeskrivningen

Den regionala transportinfrastrukturplanen för Skåne 2010-2021 påverkan på klimat är måttligt negativ. Utsläppsökningar av regionala vägobjekten leder till ökade utsläpp av CO₂. Dock är den totala påverkan endast ca 1 % av den förväntade utsläppsminskningen i en förväntad utveckling utan plan. En

betydande del av planen avsätts till åtgärder som leder till en positiv påverkan på klimatet genom förbättrad framkomlighet och attraktivitet för kollektivtrafiken samt en satsning på cykelvägsåtgärder.

En förbättrad luftkvalitet i tätorter möjliggörs genom satsningar på framkomlighet för kollektivtrafik och cykelvägar i större tätorter, samt bullerskyddsåtgärder inom ramen för medfinansiering till trafiksäkerhet och miljö.

Vissa intrång sker i områdesskydd och ökade barriäreffekter som en följd av de regionala vägobjekten. Det är dock svårt att bedöma hur stor påverkan blir med hänsyn till att en stor del av ombyggnaderna sker i redan befintliga stråk och barriärer. Ett litet antal vägobjekt innebär helt nya barriärer i jungfrulig mark

3.7. Effektbeskrivningar

3.7.1. Samhällsekonomiska analyser

Tabell 13. Sammanställning av effekter för de större vägobjekten (några mindre kompletteringar ska göras i tabellen)

	Nettonvärdeskvote	EFFEKTER; förändring av effekterna för år 2020 (-) =minskning (+) = ökning									Värderade effekter och samhällsekonomisk nytta, nuvärde (Mkr)						Tillgänglighet kollektivtrafik
		Total restid (kmtim/år)	Antal dödade och skadade			Totalt sk	Kväveox. NOx kg	Koldioxid ton	Partiklar kg	Restid	Fordons-kostnad	TS	Drift- och underhåll	Goods	Avgasermissioner		
Skåne	9																
19	Förbi St Herrestad	0,77	-47,0	0,0	-0,2	-0,7	-0,8	-35	76	0,1	159,2	-2,2	26,7	-6,2	2,1	-1,5	A 0
108	Holmeja Klågerup	0,45	-8,4	-0,2	-1,0	-1,7	-2,6	726	415	13,2	26,8	-39,1	194,1	-9,5	-0,2	12,8	B -
1950	Osby-Markaryd	1,50															
11	Verberöd-Sjöbo	1,30	-53,5	-0,1	-0,5	-0,3	-0,8	234	254	8,5	185,9	-17,3	89,5	-19,7	1,9	-7,9	
108	Staffanstorp - Lund	2,67	-50,6	-0,1	-0,7	-0,9	-1,7	401	271	9,5	179,1	-16,5	142,9	-10,3	1,7	-8,6	A 0
913	Bjärred-Tpl Flädie	-0,46	-3,2	0,0	-0,1	-0,1	-0,3	-34	-28	-2,5	10,6	5,8	21,0	-1,9	0,1	0,8	A ++
1741	Inre Kustvägen Båstad	-0,45	-6,8	0,0	0,0	0,1	0,1	87	-101	-3,5	23,6	38,1	2,2	-8,4	0,0	2,2	B ++
101	Förbi Käglinge	-0,54	-19,5	0,0	-0,1	-0,9	-1,1	130	167	8,0	66,8	-35,9	17,7	-6,6	1,1	-4,4	C (-)

109	Ekeby - Kågeröd, Etapp 1	0,57	-19,5	0,0	-0,1	-0,4	-0,4	-113	-42	-3,1	67,0	17,4	8,7	-5,0	0,9	1,5	B (-)
100	Höllviken- Vellinge	-0,50	-9,2	0,0	0,0	0,0	0,1	10	15	-5,8	42,8	8,1	-0,4	-0,2	0,1	-0,9	A +
16	Flädie -Lund Genom	2,57	-56,6	-0,1	-0,7	-0,9	-1,6	175	215	9,2	186,2	-11,2	144,1	-5,6	0,8	-5,9	B (-)
108	Svedala	0,89	-15,7	0,0	-0,2	-0,8	-1,0	-185	-70	-3,6	53,3	5,3	44,9	0,3	0,8	2,6	
21	Vanneberga- Önnestad																
19	Bjälöv- Hanaskog	-0,07	-33,9	0,0	-0,3	-0,4	-0,7	239	294	5,5	117,1	-23,8	52,2	-17,9	1,5	-8,1	
1137	Löddeköpinge- Kävlinge		150,8	-0,1	-0,6	-2,6	-3,2	-436	-250	17,6	476,2	76,4	113,7	-10,4	3,6	8,6	
	-25%	0,63	-475	-1	-5	-9	-14	1199	1215	18	1595	5	857	-101	14	-34	
13	förbi Assmäsa	0,54	-7,3	0,0	0,0	-0,2	-0,2	-64	-17	-0,8	26,7	7,6	10,2	0,1	0,6	0,7	A +
15	Tvärleden förbi Lönsboda	-1,50															
11	Tomelilla- Gärnsås	1,00															
23	Ekeröd- Sandåkra	0,50															
23/13	Ö Höör/Höör- Hörby	-0,21	122,4	-0,1	-1,1	-1,1	-2,1	2996	1920	42,2	442,1	270,1	177,9	-46,3	6,7	54,6	A (-)
	0-alternativet	0,44	-604	-0,8	-5,6	-10,7	-16,4	4131	3119	59,3	2063,5	257,6	1045,3	147,4	21,7	88,1	
11	Malmö - Staffanstorp	0,02	-44,3	0,0	-0,2	-0,6	-0,8	-255	-124	4,6	159,9	-3,8	37,5	-3,5	2,0	3,7	A 0
19	Härlöv- Karpalund	2,06	-29,1	0,0	-0,2	-0,5	-0,6	-223	-45	-4,5	106,0	26,4	27,6	-4,1	1,9	2,2	C 0
9	Förbi Kivik	0,98	-14,3	0,0	0,0	-0,2	-0,2	-19	28	0,6	51,6	6,5	-6,3	0,6	0,8	-0,4	A --
19	Förbi Degeberga	0,10	-18,4	0,0	0,0	-0,1	-0,1	198	113	0,5	66,3	5,6	-2,8	-7,0	1,5	-3,4	A --
21	Klippan- Hyllstofta	1,60															
	25%	0,46	-710,5	-0,8	-6,0	-12,0	-18,0	3830	3091	60,4	2447,4	222,9	1101,4	161,5	27,9	86,1	
E22	Rolsberga- Fogdarp	-0,50	-18,8	-0,1	-0,4	-0,8	-1,3	429	316	7,9	61,6	-28,6	93,4	-14,0	0,1	-9,3	

Samhällsekonomiska analyser har genomförts på alla de större projekten, (>25 Mkr).

Analyserna har genomförts av Vägverket. Man har använt enhetliga beräkningsförutsättningar för såväl nationella som regionala projekt, i olika delar av landet för att på ett så långt möjligt jämförbart sätt beskriva olika typer av åtgärder. Analyserna bygger på gemensamma antaganden om trafikens utveckling, om åtgärd/effektsamband och på gemensamma värderingar av olika effekter. På detta sätt kvalitetssäkras underlaget och man får så långt som möjligt jämförbara resultat. I analyserna kvantifieras effekter och man sätter monetära värden på restidsförändringar, olycksrisker, emissioner mm.

Beräknade effekter räknas om till nuvärden för en antagen ekonomisk livslängd med hjälp av en kalkylränta och jämförs med anläggningskostnaden. På detta sätt räknar man fram nettonuvärdeskvoter. En

nettonuvärdeskvot på 0 innebär att de samhällsekonomiska nyttorna och kostnaderna är lika stora. Kvoten 1 innebär att man får dubbelt så stora nyttor som kostnader. I de objektbeskrivningar som görs i anslutning till de samhällsekonomiska analyserna redovisas de olika komponenter som ingår även separat. På detta sätt blir det möjligt att se beräknade effekter av en åtgärd på olycksrisker, restider, fordonskostnader, utsläpp av luftföroreningar och CO₂ mm.

De samhällsekonomiska analyserna ger viktig information som underlag för prioritering. Det är samtidigt viktigt att som komplement till lönsamhetsberäkningen beskriva på vilket sätt åtgärderna bidrar till olika mål. Som framgått av kapitel 2 är det en komplex målbild som ska beaktas i planeringen. Det är inte heller entydigt vilka förutsättningar man ska utgå ifrån när man värderar åtgärderna. Till detta kommer att infrastrukturåtgärderna har

samband med andra åtgärder som kan hanteras i andra beslutsprocesser. Därför är bred delaktighet i planeringsprocessen och dialog mellan aktörerna en viktig grund för prioriteringen.

I tabell 10 visas en översikt av resultaten från de samhällsekonomiska analyserna av investeringsprojekten i den regionala planen. Där anges kvantifierade effekter för de viktigaste komponenterna – restider, förväntat antal dödade och skadade, fordonskostnader och CO₂-utsläpp. Där anges också värderande effekter där restidsvinster och olycksrisker har värderats monetärt. Kolumnen längst till vänster visar det sammanvägda måttet – nettonuvärdeskvoten. I tabellen visas också en bedömning av hur varje projekt påverkar busstrafikens förutsättningar.

Den totala restidsvinsten för objekten är minst 600 000 tim/år. I en +25%-nivå ökar restidsvinsterna med ytterligare 100 000 tim/år.

Effekter på antalet dödade är mycket liten totalt sett. Antalet svårt skadade minskar med 5-6 personer per år.

Den totala nettonuvärdeskvoten i 0-alternativet är 0,44. Detta är en jämförelsevis hög siffra.

Totalt sett ökar utsläppen av CO₂ med mer än 300 000 kg per år i 0-alternativet.

Värderingen i kolumnen för kollektivtrafik har gjorts enligt följande:

Restidsvinst och restidskvot är sorterade efter en skala med fem steg, från -- till ++, med (-) och en (+)-kategori också. Objekten har också bedömts efter om de finns på ett starkt (A) eller medelstarkt (B) stråk eller svag busstrafik (C).

För de riktade åtgärderna och pottorna för medfinansiering är det inte lika enkelt att kvantifiera effekter i detta skede. Innehållet kommer huvudsakligen att preciseras i den kortsiktiga planeringen. I samband därmed görs en prioritering byggd på åtgärdernas effekter och bidrag till måluppfyllelse.

- Trafiksäkerhetsåtgärder och mindre åtgärder för ökad framkomlighet
Historiskt har riktade trafiksäkerhetsåtgärder haft stor effekt per satsad krona. Pottens

inriktning förändras i den nu föreslagna planen och kommer att till relativt stor del inriktas på att söka bibehålla hastigheten på viktiga vägar som riskerar att få försämrade tillgänglighet i samband med den planerade hastighetsöversynen. Trafiksäkerhetseffekten får därför ses tillsammans med den administrativa förändringens effekter.

Effekten av sidoräcksåtgärder är beroende av hur långa eller sammanhängande sidoräcken som behövs samt hur höga flöden som finns på vägen. Om det behövs begränsade åtgärder på vägar med relativt höga flöden är sidoräcken i allmänhet en mycket lönsam åtgärd. Även den samlade nyttan av sidoräcksåtgärder i planen är hög.

- Tåtortsåtgärder

Tåtortsåtgärder bedöms leda till minskade barriäreffekter och ökad trygghet för oskyddade trafikanter. De orter som åtgärdas väljs ut med dessa kriterier. Efterfrågan från berörd kommun och från lokalbefolkningen vägs också in som grund för värderingen av behov och effekt. Valet av åtgärder och deras utformning grundas på erfarenheter och utvärderingar av tidigare genomförda förändringar.

- Cykelåtgärder

Om fler cyklar erhålls positiva effekter på miljö och folkhälsa. Om cyklingen kan ersätta bilen på korta sträckor kan den förbättra luftkvaliteten i städer och tätorter. Cykeln är också ett mycket viktigt komplement till kollektivtrafiken och därför är också tillgängligheten med cykel till stationer och bytespunkter en prioriterad fråga.

- Riktade kollektivtrafikåtgärder på statliga vägar

Genom den föreslagna satsningen blir huvuddelen av alla busshållplatser i Skåne handikappanpassade inom planperioden.

Genom åtgärder för ökad framkomlighet för bussar uppnås ökad tillgängligheten genom minskade restider. Dessutom minskar utsläppen av CO₂.

- Statlig medfinansiering av kollektivtrafikanläggningar

Den föreslagna ramen medför att den pågående utvecklingen av starka busstråk kan utvecklas vidare, särskilt med åtgärder för bussarnas framkomlighet inne i tätorterna. Även på annat sätt förbättras busstrafikens förutsättningar. Handikappanpassning kan ske på en betydande del av återstående hållplatser på kommunala vägar. Utbyggnad av pendelparkeringar kan ske med den nyligen framtagna strategin som grund. Detta väntas leda till mera kundpassade resmöjligheter, ökat resursutnyttjande och att kollektivtrafiken blir attraktivare.

- Statlig medfinansiering av trafiksäkerhets- och miljöåtgärder

Betydande behov av förbättringar finns på det kommunala väg- och gatunätet. Erfarenheterna av hittillsvarande arbete är goda. Det faktum att berörd kommun betalar, normalt 50%, innebär i sig en prövning av angelägenheten. Större projekt utvärderas med effektberäkningar på samma sätt som statliga projekt.

3.7.2. Effekter gentemot de nationella transportpolitiska målen

Funktionsmål - tillgänglighet

- Väginvesteringarna i regionala vägar ger stora restidsbesparingar. De leder också till ökad trygghet och bekvämlighet.
- Flera av investeringsprojekten ger förbättrade restider för kollektivtrafikresenärer. Vissa projekt ger dock omvänd effekt
- Väginvesteringarna ger också förbättringar för godstrafiken.
- De riktade åtgärderna och statlig medfinansiering för kollektivtrafik-åtgärder ger snabbare och bekvämare kollektivresor. Funktionshindrade kan använda kollektivtrafiken i ökad utsträckning. En bättre kollektivtrafik ger förbättrad tillgänglighet för ungdomar och bidrar även till ett jämställt samhälle.
- De riktade trafiksäkerhetsåtgärderna bidrar till säker tillgänglighet och innebär att människor kan bibehålla sin tillgänglighet samtidigt som säkerheten i vägtransportssystemet höjs. Detta är särskilt viktigt i orter där alternativa sätt att resa är få.
- Satsningen på utbyggnad av cykelvägar innebär en ökad tillgänglighet och trygghet för särskilt barn och unga.
- De riktade åtgärderna för mindre tätorter bidrar till säker tillgänglighet och trygghet särskilt för oskyddade trafikanter.
- Potten för statlig medfinansiering av trafiksäkerhets- och miljöåtgärder bidrar till tillgänglighet för oskyddade trafikanter och för barns möjlighet att vistas i trafiken.

Hänsynsmål – säkerhet, miljö och hälsa

- De riktade trafiksäkerhetsåtgärderna och statlig medfinansiering bedöms ge goda effekter på säkerhet och trygghet.
- De riktade åtgärderna för kollektivtrafik och statlig medfinansiering ger bättre förutsättningar för busstrafiken vilket bidrar till säkerhet, bättre miljö och bättre hälsa.
- Väginvesteringarna ger ökad trafiksäkerhet
- Vissa av väginvesteringarna ger positiv effekt på miljön främst genom effekter i den lokala miljön.
- Vissa av väginvesteringarna ger intrång i områden med natur- och kulturintressen
- Väginvesteringarna leder total sett till ökade CO₂-utsläpp från biltrafiken. Förändringen är dock marginell i relation till utsläppens storlek.
- Satsningen på cykelåtgärder bidrar till förbättrad folkhälsa och bättre miljö.
- De riktade åtgärderna för mindre tätorter bidrar till bättre lokal miljö i mindre tätorter.

4. NATIONELL PLAN

4.1. Investeringar nationellt

Ett förslag till nationell plan för transportsystemet 2010-2021 har tagits fram av trafikverken. Planförslaget, daterat 2009-08-31, har behandlats i trafikverkens styrelser och överlämnats till Näringsdepartementet som utsänt planförslaget på remiss. Remissvar ska vara Näringsdepartementet tillhanda den 2 november 2009. Efter bearbetning överlämnas förslaget till regeringen i början av år 2010 för beslut.

Planförslaget med underlagsmaterial utgör en omfattande materia och kan inte här återges i sin helhet. Förslaget och underlagsmaterial finns tillgängliga på www.banverket.se.

Den trafikslagsövergripande statliga ramen för planeringsperioden uppgår till 417 miljarder kronor, varav 395 miljarder kronor är anslagsmedel och 22 miljarder kronor är lånemedel. Lånemedel finansierar vissa prioriterade väg- och järnvägsobjekt, samt el- och teleinvesteringar för järnväg.

Den statliga ramen omfattar följande delar (prisnivå juni 2009):

- Drift och underhåll av statliga vägar inklusive bärighet, tjälsäkring och

rekonstruktion av vägar och statlig medfinansiering till enskilda vägar uppgår till 136 miljarder kronor.

- Drift och underhåll av det statliga järnvägsnätet uppgår till 64 miljarder kronor.
- Åtgärder för utveckling av transportsystemet inklusive räntor och amorteringar uppgår till 217 miljarder kronor, varav ramar för utveckling i länsplaner omfattar 33,1 miljarder kronor och ram för utveckling i nationell plan omfattar 183,9 miljarder kronor.

Utöver den statliga ramen för utveckling av transportsystemet på 217 miljarder kronor, tillkommer ytterligare medel genom medfinansiering.

Nedanstående tabell beskriver situationen i juni 2009, arbetet med medfinansiering kommer att bedrivas kontinuerligt. Sverige har de senaste åren också erhållit bidrag från EU för projekt inom TEN-T på cirka 200–300 miljoner kronor per år. En försiktig bedömning ger att Sverige skulle kunna få ett tillskott till finansieringen av infrastruktur från EU med 2,7 miljarder kronor för planperioden.

Tabell 14. Medfinansiering utöver statlig ram

JÄRNVÄG OCH SJOFART			
Typ av medfinansiering	-10%	0	+10%
Kommun/privata intressanter	7 252	10 046	12 225
Brukaravgifter	2 184	3 122	3 122
Trängselskatt	-	-	-
Brukaravgifter/Trängselskatt	-	-	-
Summa	9 436	14 008	15 347
VÄG			
Typ av medfinansiering	-10%	0	+10%
Kommun/privata intressanter	3 110	4 228	4 348
Brukaravgifter	2 097	4 000	4 000
Trängselskatt	21 354	21 354	21 354
Brukaravgifter/Trängselskatt	2 273	2 273	2 273
Summa	28 834	31 855	31 975

4.1. Investeringar i Skåne

Pågående investeringar, närtidssatsning och särskilt utpekade objekt

Med utbyggnaden av E6 delen Trelleborg–Vellinge till motorväg kommer den sista flaskhalsen på E6 genom Skåne att försvinna. Tillgänglighet och tillförlitlighet för godstransporter till den strategiskt viktiga färjehamnen i Trelleborg förbättras därigenom väsentligt. Utbyggnaden ger också en kraftigt förbättrad trafiksäkerhet på sträckan samt kortare restider för arbetspendling med bil och buss i relationen Trelleborg–Malmö. Boendemiljön i orterna Håslöv, Skegrie och Maglarp förbättras.

Genom regeringens utpekande i närtidsatsningen startar en utbyggnad av två etapper på väg E22, Hurva–Rolsberga och Hörby N–Linderöd. Det innebär att en flaskhals med dagliga trängselproblem i anslutningen mellan vägarna E22 och 23 i Rolsberga elimineras. Tillgängligheten och trafiksäkerheten längs E22-stråket förbättras.

Södra stambanan mellan Malmö och Lund är en av Sveriges mest trafikerade sträckor som på grund av överbelastning utgör en flaskhals för såväl internationell som nationell och regional tågtrafik. Sträckan är störningskänslig och ger ofta upphov till förseningar för både godstrafiken och tågresenärerna. Utbyggnaden till fler spår ger möjlighet till utvecklad trafik med högre kvalitet och tillförlitlighet. Det förbättrar ytterligare arbetspendling i och effektiva godstransporter genom regionen.

Citytunneln i Malmö och anpassningen av Malmö bangård för att koppla Citytunneln till Södra stambanan kommer att innebära en strukturförändring i järnvägssystemet som effektivt knyter ihop tågtrafiken till och från Köpenhamn och trafiken söder och norr om Malmö. Citytunneln kommer att möjliggöra utvecklad regionaltågstrafik som vidgar arbetsmarknadsregionen och gör det attraktivt för fler att resa kollektivt.

Västkustbanan mellan Göteborg och Lund är en viktig länk för både person- och godstrafik i västra Sverige. Hallandsås och sträckan Förslöv–Ängelholm är viktiga för att kapaciteten för godstrafiken ska öka och för att

förkorta restiderna mellan Göteborg och Malmö. Dessutom kommer arbetsmarknadsregionen Helsingborg och Halmstad/Båstad att knytas samman.

För att ytterligare öka kapaciteten i regionaltågstrafiken på belastade banor pågår åtgärder för att förlänga plattformarna så att tågen kan förlängas och rymma fler resenärer.

Ytterligare investeringar i ramnivån

En av de två sista återstående enkelspårssträckorna på Västkustbanan med otillräcklig kapacitet är Ängelholm–Helsingborg. En utbyggnad av dubbelspår på delsträckan Ängelholm–Maria norr om Helsingborg samt ombyggnad i anslutning till stationen i Maria, innebär möjlighet att utöka tågtrafiken med bättre kvalitet. Stadsutvecklingsprojektet Södertunneln möjliggör exploatering av attraktiv statsmiljö genom att järnvägen förläggs i en tunnel söder om Helsingborg Central. Detta medför också att prognostiserade trafikströmmar 2021 i resecentrum Knutpunkten kan hanteras. Dessa satsningar stärker framför allt arbetsmarknadsregionen genom bättre möjligheter till arbetspendling och stadsutveckling. Projekten finansieras med hög andel medfinansiering.

Utbyggnaden av väg E4 infart Helsingborgs hamn svarar upp mot det växande behovet av godstransporter till den strategiskt viktiga hamnen, Sveriges andra största containerhamn, samtidigt som stadens utvecklingsbehov tillgodoses. Hamnverksamheten kommer successivt att förskjutas söderut och ge plats åt ny centrumnära bebyggelse. Utbyggnaden säkrar en god tillgänglighet för transporter till hamnen och bidrar till en förbättrad stadsmiljö genom att minska trängsel och luftföroreningar i staden.

Utbyggnaden av E6.01 trafikplats Spillepengen löser upp en av de största flaskhalsarna på infartslederna till Malmö. Nuvarande cirkulationsplats som knyter samman den norra infarten till Malmö med Inre ringvägen runt staden och anslutningen till den strategiskt viktiga Malmö hamn har i dag alltför låg kapacitet med långa köer morgon och kväll. Utbyggnaden är förutsättning för att klara dagens problem och för att hamnens planerade

expansion ska kunna genomföras. Den medför avsevärt förkortade restider för arbetspendlare med bil och buss till och från Malmö och väsentligt förbättrad tillgänglighet för godstransporter till och från hamnen.

Väg E22 utgör en strategisk förbindelselänk mellan tillväxtcentrat i Öresundsområdet och nordöstra Skåne och Blekinge. Region Skåne har framhållit en utbyggnad av E22 Malmö–Kristianstad som en av de viktigaste satsningarna för att främja sysselsättning och tillväxt i regionen. Planförslaget innehåller totalt tre utbyggnadsetapper på väg E22, Hurva–Rolsberga, Hörby N–Linderöd och Linderöd–Vä. De två första etapperna ingår i närtidssatsningen och den tredje etappen inryms i ramnivån. Sammantaget innebär dessa åtgärder en minskad restid (cirka åtta minuter) och vägförkortning (cirka tre kilometer) för resor mellan nordöstra och sydvästra Skåne. Det ger bättre förutsättningar för arbetspendling och för näringslivets utveckling i hela Skåne. Framkomligheten och tillförlitligheten förbättras väsentligt för de långväga godstransporterna. Utbyggnaderna medför en kraftigt förbättrad trafiksäkerhet och förbättrad boendemiljö i orterna Rolsberga, Linderöd, Sätaröd och Tollarp.

Väg E65 har under de senaste tio åren haft en mycket stark trafiktillväxt med en begynnande trängsel som följd, framförallt vid anslutningen till Sturups flygplats. Utbyggnaden av delen Svedala–Böringe till fyra körfält med en trafikplats vid Sturupsavfarten kommer att lösa dessa problem. Det innebär kortare restider för arbetspendling i relationen Ystad–Malmö och för anslutningsresor till Sturups flygplats. Tillgängligheten för godstransporter till hamnen i Ystad förbättras.

Trafiksituationen på väg E22 genom Lund är ansträngd som en följd av stadens dynamiska utveckling. Den befintliga mycket gamla trafikplatsen Lund S som öppnades för trafik 1953 är i behov av ombyggnad av såväl trafikmässiga som konstruktionsmässiga skäl. Åtgärden måste samordnas med utbyggnaden av väg 108 Staffanstorp–Lund, som ingår i gällande länsplan och som förväntas prioriteras in i den kommande planen.

Trafikplats Lund N är hårt belastad och har inte kapacitet att klara den planerade kraftiga

utbyggnaden av verksamhetsområden. En ny avlastande trafikplats Ideon krävs. Utbyggnaderna av de båda trafikplatserna medför förbättrad tillgänglighet för en stor mängd arbetspendlare såväl i bil som i buss till och från Lund och en säkerställd god framkomlighet för den genomgående trafiken på väg E22.

I nuvarande trafiksystem saknas goda anslutningar från Åkarp till södra Lomma till E6 och vidare norrut samt söderut mot Yttre ringvägen runt Malmö. En ny trafikplats vid Lommas södra infart (Lomma Södra) medför förbättrad tillgänglighet för Lomma och Åkarp till det överordnade vägsystemet. Det utgör en viktig komponent för att möjliggöra etablering av en högklassig busslinje i relationen Löddeköpinge–Bjärred–Lomma–Malmö. Objektet initierades ursprungligen i samband Banverkets planer på en utbyggnad av Södra Stambanan genom Burlövs kommun. Beroende på utformningen järnvägen genom Åkarp kan det finnas behov av att samordna dessa båda projekt.

Investeringar som tillkommer vid en 15 procent högre ramnivå

I den nationella planen för vägtransportssystemet 2004–2015 ingick objektet E22 Fjälkinge–Gualöv. Objektet låg sent i nämnd plan och har i enlighet med planeringsdirektivet prövats i denna plan. Objektet har idag en nettonuvärdekvot på -0, och inryms inte i plannivå eftersom trafikverken prioriterat objekt med positiv nettonuvärdekvot, högre trafikvolym och högre godsvolymer. Delen Fjälkinge–Gualöv har idag en trafikbelastning som ligger nära kapacitetstaket vilket innebär risk att kapacitetsproblem uppstår under planperioden. Avsnittet utgör en flaskhals i ett vägstråk som på ömse sidor har motorvägsstandard. Långsamtgående fordon orsakar tidvis långa köer på de avsnitt med endast ett körfält i vardera riktning. Tillsammans med övriga åtgärder på E22 under planperioden skulle objektet leda till sammanhängande motorvägsstandard vilket verksamt bidrar till att knyta samman arbetsmarknadsregionerna i Skåne och att stimulera näringslivets utveckling.

Väg E6 delen Malmö-Helsingborg har under den senaste tio till femtonårsperioden haft en kraftig trafiktillväxt. Den stora mängden tung trafik (6 000–7 000 lastbilar per vardagsdygn) i kombination med en omfattande pendlingstrafik har lett till begynnande trängselproblem som riskerar att förvärras under planperioden. Genom kapacitetsförbättrande trimningsåtgärder på den mest belastade delen Alnarp–Löddeköpinge kan framkomligheten och tillförlitligheten i stråket förbättras för såväl den tunga trafiken som för pendlarna

Trelleborgs hamn avser att bygga ut hamnen österut och flytta all färjetrafik dit och bygga om bangården för att möjliggöra en rationellare hantering av de ökande godsvolymerna och kunna erbjuda attraktiva kombitrafiklösningar. Flyttningen av hamnverksamheten möjliggör samtidigt att stadens utvecklingsambitioner för de centrala delarna kan förverkligas. En utbyggd väg E6 utformad som en ringled runt staden möjliggör effektiva transporter till hamnen med minskade störningar i de centrala delarna av staden. Lösningen öppnar för en positiv utveckling av stadsmiljön med attraktiva exploateringsmöjligheter i havsnära lägen. Dessutom ger åtgärden möjlighet att fördela om trafikströmmarna i staden till mera trafiktåliga leder.

Godsstråket genom Skåne kommer med Hallandsås att bli länken för godstrafiken från västra Sverige till Europa via Köpenhamn och Trelleborg och på så sätt avlasta Södra stambanan. Kapacitetshöjande åtgärder för att kunna köra den framtida godstrafiken och även ny planerad regionaltågstrafik kan genomföras med den utökade planeringsnivån på sträckorna Kävlinge–Arlöv och Åstorp–Teckomatorp samt Fosieby–Trelleborg, Regionaltågstrafiken som är kopplade till Citytunneln bidrar till förstörd arbetsmarknad samt förbättrad miljö och säkerhet då det blir attraktivt för fler att pendla med tåg.

Genom att minska restiden och förseningsriskerna på Skånebanan genom hastighetshöjande åtgärder ges ökad möjlighet att pendla mellan Helsingborg och Kristianstad, och på så sätt kan arbetsmarknadsregionen utvidgas.

Kvarstående större investeringsbehov efter genomförd plan enligt högre ramnivå

Det finns ett stort behov av nya och kompletterade trafikplatser och andra trimningsåtgärder på europavägnätet i Skåne. Behoven initieras ofta av den bebyggelseutveckling som är en följd av den starka tillväxten i Öresundsregionen och av kommunerna exploateringar för att stödja den nya bebyggelsen. Trafikverket bedömer att dessa utbyggnader kan rymmas i pottorna för trimnings- eller marknadsåtgärder.

I planen har inte kunnat inrymmas en förbättring för godstrafiken genom nytt förbigångsspår på Södra stambanan mellan Hässleholm och Lund. Detta innebär fortsatt problem med att köra godstågen i optimalt läge för kunderna.

Citytunneln ger förbättrade möjligheter att utveckla den regionala tågtrafiken också i sydöstra Skåne genom en utbyggnad av järnvägen Malmö–Staffanstorps–Dalby. Banan har inte kunnat inrymmas i planen vilket medför att ökat kollektivtrafikresande och möjligheten till en utvidgad arbetsmarknad för framförallt kvinnor uteblir.

God tillgänglighet till flygplatsen, Sturup, är en viktig åtgärd för regionen. På vägsidan görs ombyggnad av sträckan Svedala–Böringe, via nationell plan. Åtgärder är även nödvändiga på övrigt regionalt vägnät för att nå såväl Sturup som andra flygplatser.

Delen Rolsberga–Fogdarp är den enda återstående delen av E22 i Skåne som inte är mötesseparerad. Vägen har hög trafikbelastning med dålig säkerhetsstandard och boendemiljö. Vägen finansieras i den regionala transportinfrastrukturplanen. E22 mellan Fogdarp–Hörby N är idag en mötesseparerad 2+1-väg. Med en utbyggnad av väg 23 öster om Höör (regional plan) kommer delen Fogdarp–trafikplats Norrehe (väg 13) att få kraftigt ökad trafikbelastning med åtföljande risk för trängsel och störningar, som även kommer att påverka E22. Projektet att bygga motorväg mellan Fogdarp–Hörby N har inte kunnat inrymmas i planen.

På väg E6 finns begynnande trängselproblem förutom på delen ovan även på delen Landskrona N–Helsingborg S. Genom trimningsåtgärder förbättras framkomligheten och tillförlitligheten även på denna del.

Ystads hamn har ambitiösa utvecklingsplaner för att ta hand om de ökande godsvolymererna samtidigt som stadens utvecklingsbehov

behöver tillgodoses. Det ställer krav på förbättrade anslutningsväg till hamnen. Nuvarande anslutningsväg till hamnen, väg E65 Dragongatan passerar genom staden med åtföljande störningar på bostadsbebyggelse och framtida utvecklingsområde (regementsområdet). För närvarande studeras olika tänkbara lösningar.

**Investeringar i Skåne -
Objekt som kan ingå i föreslagen ramnivå**



Nr Objektnamn, åtgärd:

- | | |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none"> 1. Tunnel genom Hallandsås 2. Förslöv-Ångelholm, dubbelspår 3. E4 Infart Helsingborgs hamn, fyrfältsväg i ny sträckning 4. Åstorp-Teckomatorp, etapp 1 5. Flackarp-Arlöv, utbyggnad till flerspår 6. E6 Tpl Lomma södra, ny trafikplats 7. E6 Tpl Spillepengen, ny trafikplats 8. Citytunneln i Malmö 9. Malmö C, bangårdsanpassning 10. E6 Trelleborg-Vellinge, motorväg i delvis ny sträckning 11. E65 Svedala-Böringe, motorväg i ny sträckning | <ul style="list-style-type: none"> 12. E22 Tpl Ideon, ny trafikplats 13. E22 Tpl Lund södra, ombyggnad av befintlig trafikplats 14. E22 Hurva-Rolsberga, fyrfältsväg i befintlig sträckning 15. E22 Hörby N-Linderöd, motorväg i befintlig sträckning 16. E22 Linderöd-Vä, motorväg i ny sträckning 17. Ångelholm-Maria, dubbelspår 18. Södertunneln i Helsingborg 19. Trelleborg, bangårdsombyggnad 20. ERTMS Stockholm-Hallsberg-Malmö
Plattformsförlängningar i Skåne
Kraftsamling Öresund. |
|--|---|

Om den ekonomiska ramen ökas med 15% kan även följande objekt ingå:

- E6 Infart Trelleborg, ny ringled runt staden
- E6 Alnarp-Löddeköpinge, breddning motorväg 6kf
- E22 Fjälkinge-Gualöv, motorväg i ny sträckning

- Hässleholm-Helsingborg, ökad kapacitet
- Kävlinge-Arlöv, kapacitetshöjande åtgärder
- Åstorp-Teckomatorp, etapp 2+3
- Fosieby-Trelleborg, hastighetshöjning

5. PLANERNAS MÅLUPPFYLLELSE - DISKUSSION

5.1. Skånes helhetsbild jämfört med planernas preliminära innehåll

I verkens förslag saknas följande större satsningar, som pekats ut som centrala i den skånska helhetsbilden, se kapitel 2.

- E22 motorväg genom hela Skåne
- Trelleborgsbanan
- Lommabanan
- Kapacitetsförstärkning av E6 Malmö – Helsingborg
- Söderåsbanan
- Skånebanan
- Simrishamnsbanan

Satsningarna är avgörande för att kunna nå de skånska målsättningarna för integration, tillgänglighet, utveckling och miljöanpassning. Flertalet av dessa satsningar fanns med i planerna för perioden 2004-2015.

Även den regionala planens ekonomiska möjligheter är avsevärt mindre än den presenterade helhetsbilden. Ramen räcker i stora drag till att genomföra planinnehållet för gällande plan för åren 2004-2015. Inga nysatsningar utöver det blir möjligt.

5.2. Konsekvenser för Skånes målsättningar

5.2.1. Fortsatt regionförstoring och regionintegrering

”Utveckla integreringen av Skåne till en sammanhållen funktionell region med större arbetsmarknad, med utgångspunkt från ett flerkärnt Skåne. Stärka förhållandena mot Sydsverige. Utveckla beredskap för en snabb befolkningsökning under planperioden, samt metoder att sprida befolkningsstillväxten till hela regionen. Utveckla tågtrafiken så att den kan möta en fördubblad efterfrågan.”

Viktiga satsningar saknas i många av de stråk som är viktiga för att knyta ihop Skåne. Framförallt gäller detta på järnvägssidan där ett antal angelägna objekt saknas.

Den uteblivna banupprustningen av Skånebanan innebär att restiderna inte kan förkortas mellan Hässleholm och Helsingborg. Detta är ett viktigt stråk för att knyta samman Nordöstra och Nordvästra Skåne.

Den regionalt viktiga satsningen på Söderåsbanan, som redan senarelagts flera gånger, skjuts ytterligare på framtiden.

Uteblivna Pågatågssatsningar på Trelleborgsbanan, Lommabanan och Malmö-Dalby innebär samtliga att tunga pendlingsstråk med buss inte kan föras till tåg vilket leder till ökad trängsel i Malmö på grund av bussarna. Det blir svårt att klara miljö kvalitetsnormerna i flera utsatta platser i Malmö. Dessutom kan inte Citytunnelns potential för ökat resande utnyttjas fullt. Tillgängligheten till övriga Skåne och Danmark från de berörda orterna blir sämre ur ett hela resan-perspektiv.

Sammantaget innebär avsaknaden av järnvägsinvesteringar att:

- Trängsel med bussar och bilar ökar i de större inpendlingsorterna med försämrade tätortsmiljö som följd.
- Det saknas satsningar i stråk som är viktiga både för att knyta samman Skåne och för att öka tillgängligheten till större inpendlingsorter.

Det saknas fortfarande ett antal sträckor för att skapa motorvägsstandard på E22 genom hela Skåne.

Den regionala planen innebär att ett antal viktiga flaskhalsar kan åtgärdas på det regionala vägnätet. Fortfarande återstår dock ett par viktiga sträckor att byggas ut, som inte kan rymmas i planen. Vissa regionala vägar kommer att ha fortsatta kapacitetsproblem vid

planperiodens slut och det kommer fortfarande att finnas stora investeringsbehov för att uppnå den långsiktiga målstandarden om 90-100 km/h på de viktiga regionala stråken.

En fortsatt hög ambitionsnivå i den regionala planen för satsningar på busstråk och framkomlighet för kollektivtrafiken ökar den regionala tillgängligheten.

5.2.2. Utveckla ett miljöanpassat och säkert transportssystem

”Utveckla arbetet och insatser på samtliga relevanta områden för att nå ett miljöanpassat och säkert transportsystem. En viktig del i lösningen är en fortsatt utveckling av snabba regionala resmöjligheter i kollektivtrafiken, som erbjuder bättre alternativ och tar marknadsandelar från bilen.”

Avsaknaden av järnvägsinvesteringar gör det svårt att skapa de strukturer som behövs för att skapa en hållbar tillgänglighet. Den potential för klimatpåverkan som finns för överflyttning från väg- till spårtrafik går inte att ta tillvara på genom de uteblivna järnvägssatsningarna.

I den nationella planen ingår viktiga åtgärder för att förbättra miljön längs det statliga vägnätet. Passagemöjlighet för vilda djur vid statliga vägar i Skåne kan ha avgörande betydelse för möjligheterna att nå ett regionala miljö kvalitetsmålen *Levande sjöar och vattendrag, Myllrande våtmarker, Levande skogar, Ett rikt odlingslandskap och Ett rikt växt- och djurliv*. I dagsläget finns det ingen detaljredovisning av de nationella åtgärdsområdena.

Viktiga satsningar för att öka kapaciteten för person- och godstrafik saknas i det nationella planförslaget. Framförallt gäller detta på de Södra stambanan och Godsstråket genom Skåne.

Satsning på spårtrafik i städer kan göras möjlig genom en samverkan mellan nationell, kommunal och privat finansiering.

Trafiksäkerheten förbättras genom en satsning på ombyggnad av de mest trafikerade nationella stamvägarna, samt genom en fortsatt

satsning på att göra de regionala stråken säkrare med mötesseparering och sidoräcken.

5.2.3. Öka integrationen i Öresundsregionen

”Verka för en ökad integration i regionen och ha en beredskap för att transportmönstren i ökad utsträckning sträcker sig över Öresundsregionen. Sörja för att förutsättningar för ökat resande tvärs Öresund är goda.”

Liksom för de tidigare målsättningarna gäller att avsaknaden av återupptagen persontågstrafik på Trelleborgsbanan, Lommabanan, Söderåsbanan, Simrishamnsbanan mfl, begränsar möjligheten att nå målsättningen. Den uteblivna satsningen förhindrar den mycket viktiga utvecklingen av de samverkande Pågatågs- och Öresundstågssystemen. Då Pågatågstrafiken inte kan etableras såsom planerat, blir matningen till det Öresundsövergripande tågssystemet svag. Tillgängligheten med kollektivtrafik över Öresund begränsas.

Skåne knyts mot Själland via Yttre Ringvägen. Yttre Ringvägen övergår strax efter brofästet till E6 mot Helsingborg/Göteborg. Från Lomma till Helsingborg behöver E6 kapacitetsförstärkas på i stort sett hela sträckan under planperioden. Yttre Ringvägen kopplar också mot E22 mot Lund, Kristianstad och Kalmar. På sträckan Malmö – Lund samt genom Lund behöver kapacitetsförstärkningar genomföras inom några år. För både E6 och E22 gäller i första hand en utökning från 4 till 6 körfält, kombinerat med kapacitetsförstärkningar i viktiga trafikplatser. Dessa viktiga satsningar ryms inte i verkens förslag till plan. Uteblir denna satsning fungerar inte det allra viktigaste vägsystemet i Sydvästra Skåne, vilket också återverkar på och begränsar tillgängligheten mellan Skåne och Själland.

5.2.4. Utveckla infrastrukturen i Skånes tillväxtcentra

”.....utifrån de specifika krav ett storstadsområde har, så att

infrastrukturbrister hanteras och flaskhalsar i transportsystemet undviks. Verka för att de stora och växande tätorternas transport-system kan upprätthålla en god tillgänglighet både inom sig och i relation till omgivningen, samt att det kan ske på ett miljömässigt bra sätt.”

Återigen är det utbyggd kollektivtrafik, som är en viktig del för en positiv måluppfyllelse. Utbyggd kollektivtrafik som stärker infrastruktur i Skånes tillväxtcentra, förbättrar tillgängligheten för hela regionen och sprider effekterna av tillväxten till andra delar av Skåne. Fyrpårsutbyggnaden mellan Malmö och Lund är den allra viktigaste satsningen under planperioden, men övriga viktiga satsningar för Skånes tillväxtcentra såsom Västkustbanan Maria – Ängelholm, Trelleborgsbanan, Lommabana, Simrishamnsbanan uteblir. En annan viktig del i städernas kollektivtrafik är återupptagen spårvagnstrafik, som i en första etapp görs inom tätorten med järnvägsstationen som nod. I senare etapper kan system även utvecklas till delar i den regionala kollektivtrafiken. Om de stora och växande tätorternas transportsystem kan upprätthålla en god tillgänglighet både inom sig och i relation till omgivningen, skapar detta en utveckling med ekonomiska värden, som kan motivera kostsamma insatser i transportsystemet. Region Skåne ska tillsammans med kommunala intressenter och Skånetrafiken göra fördjupade studier i möjligheterna kring olika spårvägssystem.

För Skånes tillväxtcentra är ett stärkt kollektivtrafiksystem möjligt med utvecklade busstråk och framkomlighetsåtgärder inom tätort. Viktiga delar till detta finns i den regionala planen i form av statlig medfinansiering (statsbidrag). Den regionala planens innehåll i dessa bitar värnas, men anspråken är många, inte minst att genomföra de viktiga objekt på det regionala vägsystemet som finns i gällande planer för åren 2010-2021. Relevant för Skånes tillväxtcentra är att den regionala planen också har utrymme till investeringsåtgärder på de viktigare pendlingsvägarna.

5.2.5. Utveckla ett transportsystem för alla

”Transportsystemet skall bli mer jämställt såväl mellan kön som mellan olika åldersgrupper. Handikappanpassningen av transportsystemet skall utvecklas ytterligare. Genom infrastruktur även stärka den sociala hållbarheten.”

Tillgängligheten med kollektivtrafik är i flera avseenden en viktig komponent för att skapa ett transportsystem för alla. För den regionala tågtrafikens utveckling innebär det presenterade förslaget till nationell plan allvarliga begränsningar eftersom investeringar i spårkapacitet och anpassning för ny persontrafik skjuts på framtiden. Den utveckling av kollektivtrafiksystemet som Region Skåne vill genomföra - och som bl a skulle innebära bättre tillgänglighet för ungdomar, äldre, funktionshindrade, grupper med små ekonomiska resurser och som också skulle bidra till jämställdhet - den utvecklingen kan inte fullt ut genomföras. Statens insatser blir begränsande för utvecklingen.

Många viktiga åtgärder hanteras också genom den regionala planen. De förslag som nu finns innebär ett lägre utrymme och därmed en lägre volym på de insatser som kan genomföras. Det gäller:

- Handikappanpassningen av busstrafikens infrastruktur
- Utbyggnadstakten för cykelvägar
- Utrymmet för trafiksäkerhetshöjande åtgärder

Det är bra att verken avser driva ett aktivt arbete med handikappanpassning där ett prioriterat nationellt nät ingår. Innehållet i detta arbete är inte precist definierat i det presenterade materialet. Det är viktigt att fortsatt arbete samordnas med Region Skånes arbete med de konkreta åtgärderna inom kollektivtrafikområdet och med den regionala infrastrukturen.

En aspekt av ett transportsystem för alla är den hastighetsöversyn som är under genomförande på vägarna och som innebär att särskilt vissa mindre orter får sämre tillgänglighet. Möjligheten att möta detta med fysiska förbättringar är beroende av den totala ekonomiska ram som är tillgänglig för den regionala planen.

Verkens engagemang på regional nivå inom sektorarbetet då det gäller trafiksäkerhet t ex för barn och inom den fysiska samhällsplaneringen är viktigt för utvecklingen av ett transportsystem för alla. Det är svårt att utläsa vad underhandsförslaget konkret innebär men de ambitioner som uttrycks är positiva.

5.2.6. Förbättra Skånes förbindelser med omvärlden

”Förbättra förbindelserna till Skånes hamnar och flygplatser, samt hamnarna och flygplatserna i sig. Verka för ett mer utvecklat snabbtågssystem till övriga Sverige och Europa.”

Det är positivt att verken föreslår ett gemensamt nationellt nät för godstransporter. Det föreslagna nätet fångar in de största flödena. Det finns dock betydande transporter på vägar också utanför det utpekande nätet. Det gäller för E22 och E65 men även för vissa vägar utanför det nationella stamvägnätet. Även i järnvägsnätet finns viktiga frågor som inte kommer med såsom att upprätthålla en järnvägskoppling till Åhus hamn och Hässleholms möjlighet att utvecklas som gods-knutpunkt.

Det är också positivt att det pågår utredning om höghastighetståg. Denna fråga bör fullföljas och drivas vidare utifrån de resultat som kommer från det pågående arbetet. Det är viktigt att det även inkluderar frågan om förbindelser mot Danmark och Tyskland. I verkens förslag finns inga initiativ som rör utvecklingen av den gemensamma infrastrukturen i Öresundsregionen. Initiativ bör tas till utvecklad svensk-dansk planering och en gemensam utredning om HH.

Den mycket låga volymen av nya investeringsprojekt i Skåne i den nationella planen får stora konsekvenser för transportsystemets funktion då det gäller tillgängligheten till och från omvärlden, ett både regionalt och nationellt intresse.

Upprustningen av de för gods viktigaste järnvägsstråken skjuts på framtiden:

- Godsstråket genom Skåne dvs Trelleborgsbanan, Lommabanan, Söderåsbanan
- Kapacitetsförstärkningar av Södra stambana norr om Lund

Västkustbanans utbyggnad Helsingborg-Ängelholm är av stor betydelse för trafiken längs Västkusten och kopplingen från norr mot Helsingborg, Köpenhamn och söderut. Det är en stor brist att den inte ingår i verkens nollalternativ.

Utbyggnaden av vägar för effektiva lastbilstransporter anpassade till omgivningen skjuts också på framtiden. Det gäller utbyggnaden av

- E22 genom hela Skåne
- kapaciteten på E6
- hamnanslutningar i Trelleborg och Ystad

En regional ram enligt föreslagen volym hade möjliggjort förbättringar även på några för Skånes tillgänglighet till omgivningen viktiga regionala vägar, såsom

- Väg 23
- Tvärleden
- Väg 108

6. SAMVERKAN KRING GENOMFÖRANDET

De åtgärder som omfattas av de långsiktiga infrastrukturplanerna ingår i ett sammanhang med starka samband till den regionala utvecklingsarbetet, kollektivtrafiken och den kommunala planeringen. Många frågor aktualiseras också löpande mellan de beslutstillfällen som finns i den ordinarie långsiktiga planeringen. Det löpande samspelet mellan Region Skåne, trafikverken, kommunerna, regering och riksdag är därför viktigt. Detta gäller såväl konkreta frågor kring genomförandet av de olika projekten och precisering och uppföljning av planinnehåll som mera strategiska frågor.

Frågor om ansvarsavgränsning och samverkan i finansieringen som ingår i många projekt har diskuterats särskilt intensivt under åtgärdsplaneringen men behöver också behandlas i det löpande utvecklingsarbetet och inte enbart knutet till revideringar av långsiktplanerna.

I genomförandet av den regionala planen finns en viktig relation mellan Region Skåne som planägare och Vägverket som den huvudsakliga genomförandeansvariga parten. I den kortsiktiga planeringen preciseras RTI-planens innehåll vad gäller projekt i potter, statsbidrag, projektutformning mm. Samverkan mellan Vägverket och kommunerna ingår då som en viktig del. Vägverket kan sägas ha en ”delegation” från Region Skåne att precisera planen. Skånetrafiken spelar en viktig roll i genomförandeskedet för de insatser som rör kollektivtrafikens infrastruktur. I kollektivtrafiken finns också ett viktigt samband mellan Banverket och Region Skåne genom Skånetrafiken som ansvarig för den regionala persontågstrafiken.

Nuvarande samarbetsmodell innehåller en rapportering från Vägverket till Region Skåne av genomförda insatser och information i samband med verkets årliga budgetarbete för

den regionala planen. Det finns positiva erfarenheter kring nuvarande arbetsmodell. Inför den nya planperioden föreslås en genomgång av hur samarbetet ska ske och ett tydliggörande av rollfördelningen. Det är också viktigt att knyta uppföljningen av genomförandet till det regionala utvecklingsprogrammets mål.

Sambanden mellan den svenska och danska delen av Öresundsregionen och den dynamiska utveckling som pågår och förestår ställer särskilda krav på samverkan och samordning mellan svenska och danska aktörer. Samarbetet mellan regioner, kommuner och lokalt näringsliv är aktivt. De statliga myndigheternas och de nationella beslutsorganens engagemang i dessa frågor är också mycket viktigt, inte minst mot bakgrund av de stora och strukturellt viktiga utvecklingsfrågorna kring fasta förbindelser över Fehmarn Bält och Helsingborg-Helsingör.

De utfall som de nu föreliggande planresultaten pekar mot aktualiserar också frågan om det nuvarande planerings- och beslutssystemet verkligen förmår hantera de utvecklingsfrågor och att få till stånd de infrastrukturåtgärder som är motiverade. I Skåne är skillnaden mellan den regionala utvecklingsstrategins inriktning och de insatser som nu redovisas i planerna stor. Det behövs bl a av detta skäl en förnyelse av beslutsprocessen. Den bör tydligare utgå ifrån regionen som funktionell enhet och ta samlade grepp för de olika typer av insatser som behövs inom transportområdet och hur finansieringen av dessa kan vidareutvecklas. Region Skåne kan i samspel med kommunerna utveckla sin roll i denna riktning. Det förutsätter samtidigt ett tydligt engagemang från regeringens sida. Ett sätt kan vara att tillskapa någon form av förhandlare eller koordinator för Skåne direkt knuten till regeringen.