

# KARTLÄGGNING OCH ANALYS AV STRÅKUTREDNINGAR AV TRANSPORTSYSTEMET I SKÅNE

Sammanfattning av Sweco Society AB:s rapport  
*Prioritering av stråk utifrån Strategi för ett hållbart transportsystem  
i Skåne 2050 - sammanställning av stråkstudier för Regional  
transportinfrastrukturplan 2018-2029 (2017-01-10)*  
på uppdrag av Region Skåne



## UPPDRAGET

Syftet med denna rapport är att vara ett kunskapsunderlag till inriktning och prioritering av stråk för infrastruktursatsningar inför kommande åtgärdsplanering med nationell transportplan och regional transportinfrastrukturplan för Skåne.

Rapporten är en sammanfattning av *Prioritering av stråk utifrån Strategi för ett hållbart transportsystem för Skåne 2050 – sammanställning av stråkstudier för Regional transportinfrastrukturplan 2018-2029* (Sweco Society AB, 2017-01-10) och redovisar konsultens analys och bedömning.

Analyserna utgår från måluppfyllelsen av de nationella transportpolitiska målen och färdmedelsfördelning samt förutsättningar och riktlinjer i *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050*. Metod för analys finns att läsa om i originalrapporten.

### FRÅGESTÄLLNINGAR

#### Nationella transportpolitiska mål

1. Vilka stråk har störst potential att främja de transportpolitiska målen?

#### Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050

2A. Vilka stråk har störst potential att bidra till att nå de mål om färdmedelsfördelning enligt Strategi för ett hållbart i Skåne 2050?

2B. Färdmedelsfördelning uppdelat i olika geografier

3. Vilka förutsättningar och riktlinjer i Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050 ger störst potential till utveckling för transportsystemet i Skåne?

### VAD HAR STUDERATS?

Rapporten utgår från fyra stråkstudier, en i respektive geografiska hörn gjorda under år 2016 som ett kunskapsunderlag inför framtagandet av kommande regionala transportinfrastrukturplan 2018-2029. Stråkstudierna tillsammans med alla pågående och nyligen gjorda åtgärdsvalsstudier som behandlar stråk har gett 43 stycken identifierade stråk. Stråkstudier samt åtgärdsvalsstudier har bedrivits i nära dialog med tjänstemän från Region Skåne, kommuner och Trafikverket. Genom överlappningar har totalt 34 stycken stråk studerats vidare.

### ÅTGÄRDSVALSSTUDIE

Den formella fysiska planeringen bör föregås av en förberedande studie som innebär en förutsättningslös transportslagsövergripande analys med tillämpning av fyrstegsprincipen. Åtgärdsvalsstudier förväntas säkra kostnadseffektiva lösningar som beaktar alla trafikslag och färdmedel liksom alla typer av åtgärder. Det handlar både om resurshushållning och om bidrag till hållbar samhällsutveckling.

### FYRSTEGSPRINCIPEN – FÖRBÄTTRA DET VI HAR!

Åtgärderna ska analyseras enligt den så kallade fyrstegsprincipen, vilket innebär att möjliga förbättringar i transportsystemet ska prövas stegvis enligt följande;

1. För att styra efterfrågan (attityd och beteendepåverkan banavgifter, administrativa styrmedel etc.),
2. För att optimera användningen av befintlig infrastruktur (t ex betydande satsningar på underhåll och reinvesteringar),
3. För att trimma och på så sätt förbättra den befintliga infrastrukturen,
4. samt för att investera i ny infrastruktur

## TRANSPORTPOLITISKA MÅL

### Övergripande mål

Att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet.

### Funktionsmål

Att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet och bidra till utvecklingskraft i hela landet.

Transportsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.

### Hänsynsmål

Ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljökvalitetsmålen uppnås och att ökad hälsa uppnås.



## STRATEGI FÖR ETT HÅLLBART TRANSPORTSYSTEM I SKÅNE 2050

### Förutsättningar

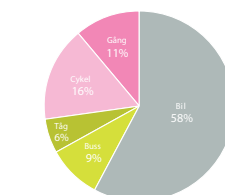
- Ett transporteffektivt samhälle
- Ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter
- Bibehålla kvalitén i befintlig infrastruktur

### Riktlinjer

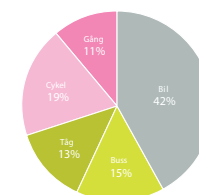
- Påverka resandet – steg 1 och 2 enligt fyrstegsprincipen
  - Effektivare användning av transportsystemet
  - Omställning till förnybara drivmedel
- Bygg resurseffektivt – steg 3 och 4 enligt fyrstegsprincipen
  - Utveckla möjligheten till att röra sig till fots
  - Bygg ut cykelinfrastrukturen
  - Binda samman Skåne med kollektivtrafik
  - Främja klimatsmarta godstransporter
  - Skapa hållbara förutsättningar för bilen

### Färdmedelsfördelning

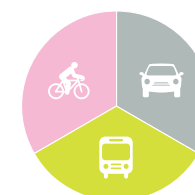
I Skåne finns det olika förutsättningar för valet av färdmedel, både geografiska och fysiska förutsättningar. På landsbygden är kollektivtrafiken mycket mindre än i storstäderna och avstånden är längre, vilket medför att cykeln oftast inte är ett alternativ som huvudfärdmedel. I arbetet med att nå den gemensamma färdmedelsfördelningen på Skånenivå behöver olika geografiska områden i Skåne arbeta mot olika målsättningar. Därför har färdmedelsfördelningen konkretiserats utifrån 4 geografiska uppdelningar



Färdmedelsfördelning 2013  
Andel delresor 2013



Färdmedelsfördelning 2030  
Andel delresor 2030



Färdmedelsfördelning 2050  
Andel delresor 2050

Källa: Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050



# STRÅKSTUDIER

## STRÅKSTUDIER I DE OLIKA HÖRNEN

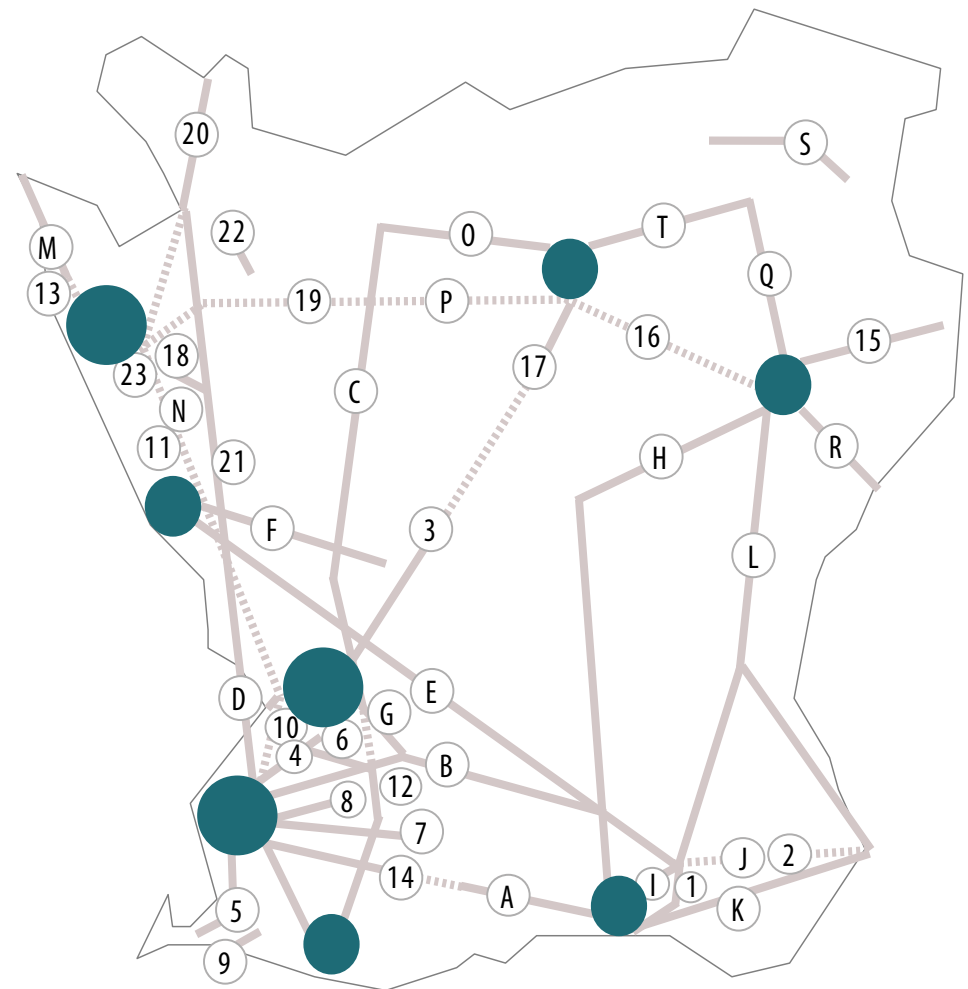
- A Malmö-Ystad
- B Malmö-Sjöbo
- C Trelleborg-Svedala-Lund-Kävlinge, Malmö-Örkelljunga
- D Lomma-Lund
- E Landskrona-Sjöbo-Tomelilla (inklusive E1 Tomelilla-Sjöbo)
- F Landskrona-Eslöv
- G Lund-Dalby
- H Kristianstad-Ystad (inklusive H1 Sjöbo-Ystad och H2 Sjöbo - Kristianstad)
- I Ystad-Tomelilla
- J Tomelilla-Simrishamn
- K Ystad-Simrishamn
- L Tomelilla-Kristianstad, Simrishamn-Kristianstad
- M Helsingborg-Höganäs/Mölle
- N Helsingborg/Ängelholm-Malmö inkl Söderåsbanan
- O Örkelljunga-Hässleholm
- P Helsingborg-Kristianstad, Kristianstad-Hässleholm
- Q Kristianstad-Broby
- R Kristianstad/E22-Åhus
- S Osby-Olofström
- T Hässleholm-Broby

## ÅTGÄRDSVALSSTUDIER SOM BEHANDLAR STRÅK

- 1 ÄVS Österlenbanan
- 2 ÄVS väg 11 Anklam-Tomelilla
- 3 ÄVS Södra Stambanan Hässleholm-Lund, kapacitetsåtgärder
- 4 ÄVS Malmö-Lund
- 5 ÄVS Malmö-Falsterbo.
- 6 ÄVS 108 Staffanstorp-Lund
- 7 ÄVS Tillgänglighet till Malmö Airport
- 8 ÄVS Malmö-Bara väg 841
- 9 ÄVS Väg 517 och 519 (Rängs sand och Kämpinge by)
- 10 ÄVS 108 mellan E22-103
- 11 Hantering av E6 stråket Malmö-Helsingborg
- 12 Staffanstorp-Åkarp, GC
- 13 Maria - Helsingborg Väst kustbanan
- 14 E65 Börringe-Skurup
- 15 ÄVS Blekinge kustbana BKB
- 16 ÄVS Skånebanan, Hässleholm – Kristianstad
- 17 Rv 23 Ekeröd-Sandåkra
- 18 Ekeby-Kågeröd, Utveckling Lv 109 Kågeröd

## INGÅENDE INFRASTRUKTUR

- Väg E65, Ystadbanan
- Väg 11
- Väg 108
- Väg 103
- Väg 104, väg 11 (E1 Väg 11)
- Väg 17
- Väg 102
- Väg 19 (H1 Väg 13; H2 Väg 13, väg E22)
- Väg 19, Österlenbanan
- Väg 11, Österlenbanan
- Väg 9, Österlenbanan
- Väg 9, väg 19
- Väg 111
- Väg E6, Väst kustbanan, Söderåsbanan
- Väg 24
- Väg 21, Skånebanan
- Väg 19, väg 118
- Väg 118 + vägar med 4-nummer
- Väg 15 "Tvärleden"
- Väg 119



# RESULTAT

## 1. VILKA STRÅK HAR STÖRST POTENTIAL ATT FRÄMJA DE TRANSPORTPOLITISKA MÅLEN?

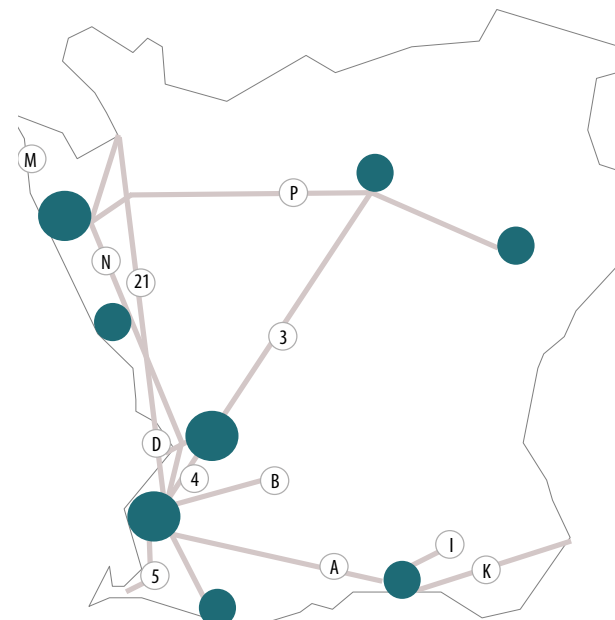
1. N Helsingborg/Ängelholm–Malmö inkl Söderåsbanan
2. 21 Godsstråket i Skåne (ÅVS Persontrafik på Söderåsbanan, Lommabanen, Trelleborgsbanan och Marieholmsbanan)
3. M Helsingborg–Höganäs/Mölle
4. P Helsingborg – Kristianstad
5. B Malmö–Sjöbo
6. A Malmö – Ystad
7. 3 och 4 Malmö-Kristianstad/Hässleholm
8. D Lomma-Lund
9. 5 Malmö-Falsterbo
10. K Ystad-Simrishamn
11. I Ystad- Tomelilla

## 2A. VILKA STRÅK HAR STÖRST POTENTIAL ATT BIDRA TILL ATT NÅ DE MÅL OM FÄRDMEDELSFÖRDELNING ÅR 2030 OCH ÅR 2050 ENLIGT STRATEGIER FÖR ETT HÅLLBART TRANSPORTSYSTEM I SKÅNE 2050?

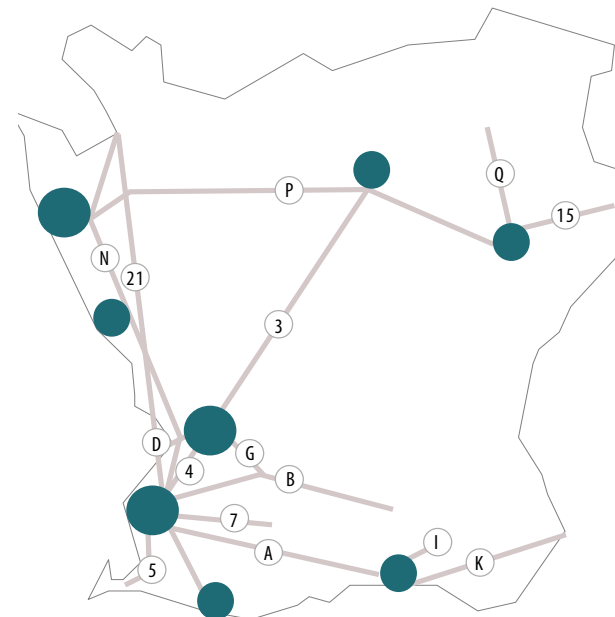
1. N Helsingborg/Ängelholm-Malmö inkl Söderåsbanan
2. P Helsingborg – Kristianstad
3. M Helsingborg-Höganäs/Mölle
4. A Malmö- Ystad och B Malmö-Sjöbo
5. 21 Godsstråket i Skåne (ÅVS Persontrafik på Söderåsbanan, Lommabanen, Trelleborgsbanan och Marieholmsbanan)
6. 5 Malmö-Falsterbo
7. 3 och 4 Malmö-Kristianstad/Hässleholm och
8. Q Kristianstad-Broby
9. D Lomma-Lund
10. K Ystad-Simrishamn, I Ystad – Tomelilla och 7 Tillgänglighet till Malmö Airport
11. 15 Blekinge kustbana och G Lund-Dalby

Nummer 7 i ovanstående lista visar Malmö-Kristianstad/Hässleholm består av två stråk och stråket Q, de två stråk har en delad sjundeplats.

1.



2A.



## 2B. FÄRDMEDELSFÖRDELNING UPPDELAT I OLIKA GEOGRAFIER (TOPP 3):

### MALMÖ, LUND & HELSINGBORG

1. N Helsingborg/Ängelholm-Malmö inkl Söderåsbanan
2. M Helsingborg-Höganäs/Mölle
3. B Malmö-Sjöbo

### TÄTORT MED STADSBUSS

1. N Helsingborg/Ängelholm-Malmö inkl Söderåsbanan
2. P Helsingborg – Kristianstad & S21 Godsstråket i Skåne (ÅVS Persontrafik på Söderåsbanan, Lommabanen, Trelleborgsbanan och Mariefholmsbanan)
3. A Malmö-Ystad

### LÄNDSBYGD

1. N Helsingborg/Ängelholm-Malmö inkl Söderåsbanan
2. M Helsingborg-Höganäs/Mölle
3. B Malmö-Sjöbo

### TÄTORT UTAN STADSBUSS

1. N Helsingborg/Ängelholm-Malmö inkl Söderåsbanan
2. M Helsingborg-Höganäs/Mölle
3. B Malmö-Sjöbo

## 3. VILKA FÖRUTSÄTTNINGAR OCH RIKTLINJER GER STÖRST UTVECKLING FÖR DET SKÅNSKA TRANSPORTSYSTEMET I FORM AV DE STUDERADE STRÅKEN?

1. Bygg ut cykelinfrastrukturen
2. Ett transporteffektivt samhälle
3. Binda samman Skåne med kollektivtrafik
4. Effektivare användning av transportsystemet
5. Skapa hållbara förutsättningar för bilen
6. Ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter
7. Omställning till förnybara drivmedel
8. Bibehålla kvalitén i befintlig infrastruktur
9. Främja klimatsmarta godstransporter
10. Utveckla möjligheten till att röra sig till fot



## SLUTSATS OCH DISKUSSION

---

### Transportpolitiska mål och färdmedelsfördelning 2030 och 2050

Hög potential att uppfylla de transportpolitiska målen samvarierar till stor del med de stråk som har störst potential att uppfylla målen om färdmedelsfördelning.

### Förutsättningar och riktlinjer i

#### Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050

Förutsättningarna och riktlinjerna är tre till fyra gånger så effektiva i Skånes tre största städer som i de mindre tätorterna utan stadsbuss.

Den förutsättning/riktlinjer som sticker ut avseende effekt i tätorter är Bygg ut cykelinfrastrukturen, vilket får nästan dubbelt så stor utvecklingspotential som övriga förutsättningar och riktlinjer. Det är värt att notera att samma riktlinje bedöms ha en stor effekt för att kunna utveckla de studerade stråken. Resultatet indikerar att cykeln som färdmedel har goda möjligheter att utveckla den skånska infrastrukturen.

### ATT BEAKTA VID VAL AV STRÅK OCH ÅTGÄRDER

#### Vem/vilka planerar vi för?

Ska vi satsa på att göra små förbättringar för många eller stora förbättringar för en mindre grupp? Vissa förändringar kan bli knappt märkbara för var och en men får ändå stor effekt i samhällsekonomiska beräkningar genom att många berörs. Detta bör även ställas i relation till regional fördelning och mål om att hela Skåne ska ges goda förutsättningar att utvecklas.

#### Hur påverkas hela Skåne av prioritering av starka stråk?

Hur påverkas befolkningsfördelningen över Skåne och trängseln i städerna om de stråk som redan idag är mest trafikerade prioriteras högst för framtida åtgärder? Hur påverkas valet av stråk och åtgärder av Region Skånes rådighet över frågorna?

#### Vilka personresor ska prioriteras?

Hur stort fokus ska vi ha på arbetspendling kontra rekreation, turism och besöksnäring? Vad är mest utvecklande för Skånes ekonomi och vad ger störst incitament för hållbara transporter?

#### Fördelning mellan personresor och godstransporter?

Hur ska förhållandet mellan satsningar på persontransporter kontra godstransporter se ut?

### SLUTSATSER FRÅN STRÅKSTUDIERNAS GJORDA I RESPEKTIVE HÖRN

#### Tågtrafik krävs för att skapa en hållbar tillgänglighet mellan sydöstra och västra Skåne

För att skapa hållbar tillgänglighet till och från sydöstra Skåne krävs tågtrafik. Det är bara tågtrafik i allmänhet och Simrishamnsbanan i synnerhet som har potential att skapa en tillgänglighet till västra Skåne inom acceptabla pendlingstider.

#### Satsa på steg 2- åtgärder, optimera transportsystemet

Stråkstudierna och åtgärdspaketen visar att många åtgärder kan genomföras med stor samhällsekonomisk nytta. Det gäller kanske i synnerhet steg 2-åtgärder, som handlar om att med mindre åtgärder få befintlig infrastruktur att fungera mer effektivt. Det kan handla om trimningsåtgärder inom respektive trafikslag eller att främja samspelet mellan olika trafikslag genom att underlätta byten. Likaså finns det en stor mängd regleringar som har potential att ge positiva effekter både samhällsekonomiskt och med avseende på de transportpolitiska målen.

Det gäller exempelvis parkeringsregleringar, som dock kan vara svåra att få politisk acceptans för i mindre orter och som kan ge oönskade fördelningspolitiska effekter om de genomförs utan att kompensera med åtgärder som främjar mobilitet med andra trafikslag.

### **Stor potential för Skånes tillgänglighet finns i storstäderna**

Stråkstudierna visar att restiden inom de stora städerna i västra Skåne spelar stor roll för tillgängligheten både inom respektive delregion, men också mellan Skånes fyra hörn. Det finns en risk att denna typ av åtgärder riskerar att hamna ”mellan stolarna”, eftersom närliggande regioner kan ha svårt att vara tillräckligt konkreta kring åtgärder i Malmö, Helsingborg eller Lund, samtidigt som de större kommunerna har fler utmaningar att hantera. Det finns dock starka synergier av att exempelvis skapa prioriterade infarter för regionbussar i de större städerna, vilket både ökar tillgängligheten till staden och reducerar trängseln i den.

### **Inför åtgärder som begränsar biltrafiken – parallellt med satsningar på kollektivtrafiken**

I synnerhet de större städerna och västra Skåne har goda möjligheter att utveckla kollektivtrafikens marknadsandel ytterligare. Spännande och delvis innovativa satsningar har gjorts i form av exempelvis Malmöexpressen och den kommande spårvägen i Lund. Trelleborgsbanan och Lommabanan stärker kollektivtrafikens attraktivitet betydligt. Fortfarande är dock marknadsandelen relativt liten och flera åtgärds paket i stråkstudierna gynnar bilister mer än kollektivtrafikresenärer. Det är sannolikt nödvändigt att införa olika åtgärder som begränsar biltrafiken parallellt med satsningar på kollektivtrafiken. Sådana begränsande åtgärder måste genomföras med varsamhet för att inte ge negativa effekter på tillgängligheten i regionen, men med ett bra kollektivtrafiksystem som grund finns en potential att skapa en positiv utvecklingsspiral.

### **Tillgänglighet behövs i olika relationer**

Tillgänglighet behövs i olika geografier, vilket är särskilt tydligt i Skåne som både utgör en strategisk mål- och startpunkt för resor och transporter och samtidigt har Sveriges största transittrafik. Skåne kan utveckla ett antal relationer inom länet, till grannlänerna, med Danmark och andra länder i Östersjöregionen. Överhuvudtaget är det tydligt att ett stort antal stråk som studeras i denna studie och de fyra stråkstudierna för Skånes ”hörn” både utgör länkar i interregionala sammanhang och integrerande stråk inom Skåne och dess närmaste omland. Detta är en viktig observation, eftersom det indikerar en samhällsekonomisk nytta som skapas på flera nivåer i transportsystemet.

### **Planera för människan - tillgänglighet skapas i flera dimensioner**

I stråkstudierna har det framkommit behov att utveckla tillgängligheten inte enbart med fokus på restider, utan också med avseende på tidsmässig och funktionell tillgänglighet. Det förra kan avse öppettider i kollektivtrafiken för att göra det möjligt att dra fördel av attraktiva boende- och livsmiljöer i nordöstra Skåne och samtidigt nyttja storstadens nöjes- och kulturutbud i Malmö/Lund/Köpenhamn. Tillgänglighet måste också avse möjligheter för alla människor att förflytta sig och under hållbara förutsättningar. Det kan gälla att beakta villkoren för grupper med olika fysiska och ekonomiska förutsättningar och underlätta tillgången till effektiv kollektivtrafik, men innebär också att ge även biltrafiken förutsättningar att vara så hållbar som möjligt, exempelvis genom att erbjuda en mångfald av alternativa bränslen, bilpooler eller andra åtgärder som exploaterar bilens flexibilitet och andra fördelar och samtidigt minimerar de negativa effekterna.



**PROJEKTANSVARIG:**

Therese Andersson, Region Skåne

**MEDVERKANDE:**

Emelie Petersson, Nicolas Cronberg, Kerstin Åklundh  
och Malin Aparicio, Region Skåne

**FOTOGRAF:**

Roger Nellsjö

**FÖR MER INFO VÄNLIGEN KONTAKTA**

Malin Aparicio, Infrastrukturstrateg  
[malin.aparicio@skane.se](mailto:malin.aparicio@skane.se)  
tel: 040 675 33 31

