

DOKUMENTINFORMATION

Titel: Prioritering av stråk utifrån Strategi för hållbart transportsystem för Skåne 2050 - sammanställning av stråkstudier för regional transportinfrastrukturplan 2018-2029

Uppdragsnummer: 7001632600

Beställare: Region Skåne

Kontaktpersoner: Emelie Petersson och Nicolas Cronberg, Region Skåne

Sweco uppdragsgrupp

Uppdragsledare: Henrik Andersson

Experter: Daniel Henricson
Gabriel Rye-Danjelsen

Kvalitetssäkring: Ola Wilhelmsson

DOKUMENTHISTORIK

Version 0.9	Granskningsversion	2016-12-16
Version 1.0	Slutrapport	2017-01-10

Innehållsförteckning

1	Bakgrund, syfte och förutsättningar	5
1.1	Bakgrund	5
1.2	Syfte	8
1.3	Förutsättningar för arbetet och avgränsningar	8
2	Metod – övergripande beskrivning	9
3	Kategorisering av stråk, tätorter och användarfaktorn	11
4	Samband mellan förutsättningar/riktlinjer och transportpolitiska mål samt färdmedelsfördelning	18
4.1	Samband mellan förutsättningar/riktlinjer och transportpolitiska mål	18
4.2	Samband mellan förutsättningar/riktlinjer och färdmedelsfördelning	18
4.3	Finns det målkonflikter mellan olika förutsättningar och riktlinjer?	19
5	Resultat	21
5.1	Stråk med störst potential att främja transportpolitiska mål och färdmedelsfördelning	21
5.2	Effekter på färdmedelsfördelningen	25
5.3	Stråk med störst potential utifrån olika transportpolitiska mål	27
5.4	Förutsättningar och riktlinjer med störst potential att utveckla de studerade stråken	35
5.5	Förutsättningar och riktlinjer tillämpade på grupper av tätorter	37
6	Slutsatser och användning av rapporten	38
7	Referenser	41
	Bilaga 1. Värdering av målluppfyllelse transportpolitiska mål och färdmedelsfördelning	43
	Bilaga 2. Rangordning av stråken utifrån värdering av målluppfyllelse transportpolitiska mål och färdmedelsfördelning	46
	Bilaga 3. Förutsättningar, riktlinjer och konkretisering	49
	Bilaga 4. Sammanställning av åtgärdsvalsstudier och stråkstudier	55

1 Bakgrund, syfte och förutsättningar

1.1 Bakgrund

I *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050* har Region Skåne identifierat tre förutsättningar och sju riktlinjer för utveckling av infrastruktur och transporter i länet¹. Förutsättningarna påverkar möjligheten att utveckla transportsystemet och skall ses som genomgående i de sju riktlinjerna. Riktlinjerna skall fungera som vägledning för planeringen av transportsystemet och har en nära relation till Trafikverkets fyrstegsprincip, som syftar till att säkerställa en resurseffektiv planering ur ett samhällsperspektiv.

Förutsättningar

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

Riktlinjer

Påverka resandet - Steg 1 och 2

- Effektivare användning av transportsystemet
- Omställning till förnybara drivmedel

Bygg resurseffektivt – Steg 3 och 4

- Utveckla möjligheten till att röra sig till fots
- Bygg ut cykelinfrastrukturen
- Binda samman Skåne med kollektivtrafik
- Främja klimatsmarta godstransporter
- Skapa hållbara förutsättningar för bilen

På uppdrag av Region Skåne och de fyra kommunsamarbetena MalmöLundregionen, Familjen Helsingborg, Skåne Nordost och Sydöstra Skånes samarbetskommitté har Sweco under framför allt 2016 studerat sammantaget drygt 20 transportstråk. Studierna har bedrivits i nära dialog med tjänstemän från olika delar av Region Skåne, kommunerna och Trafikverket. Det primära målet har varit att ta fram ett fördjupat kunskapsunderlag för Region Skåne och Trafikverket att använda för de kommande nationella och regionala planerna för åren 2018-2029.

Under de senaste åren har ytterligare ett stort antal stråk studerats i olika åtgärdsvalsstudier. Baserat på en sammanställning av dessa studier har Region Skåne gjort ett urval av stråk som kompletterar de som analyserats i nämnda studier för de fyra

¹ Se närmare beskrivning i Region Skåne (2016).

delarna av Skåne. Utifrån sammanställningen har Region Skåne valt ut ett antal stråk som studeras i denna rapport tillsammans med stråken från de olika studierna i Skånes hörn, se Figur 1.

I bilaga 4 redovisas de stråkstudier och åtgärdsvalsstudier som nyligen avslutats eller som är pågående i Skåne. Det skall understrykas att det kan finnas andra stråk och behov som inte täcks av denna sammanställning.



Figur 1. Sammanställning av stråk som behandlas i denna rapport.

Stråk - stråkstudier

- 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

Stråk - åtgärdsstudier

- S1 ÅVS Österlenbanan
- S2 ÅVS väg 11 Anklam-Tomelilla
- S3 ÅVS Södra Stambanan Hässleholm-Lund, kapacitetsåtgärder
- S4 ÅVS Malmö-Lund
- S5 ÅVS Malmö-Falsterbo.
- S6 ÅVS 108 Staffanstorp-Lund
- S7 ÅVS Tillgänglighet till Malmö Airport
- S8 ÅVS Malmö-Bara väg 841
- S9 ÅVS Väg 517 och 519 (Rängs sand och Kämpinge by)
- S10 ÅVS 108 mellan E22-103
- S11 Hantering av E6 stråket Malmö-Helsingborg
- S12 Staffanstorp-Åkarp, GC
- S13 Maria - Helsingborg Västkustbanan
- S14 E65 Börringe-Skurup
- S15 ÅVS Blekinge kustbana BKB
- S16 ÅVS Skånebanan, Hässleholm – Kristianstad
- S17 Rv 23 Ekeröd-Sandåkra
- S18 Ekeby-Kågeröd, Utveckling Lv 109 Kågeröd

- S19 ÅVS för Skånebanan Helsingborg-Kristianstad
- S20 Åtgärdsval Väst kuststråket Göteborg-Malmö
- S21 ÅVS för godsstråket i Skåne (Åtgärdsvalsstudie för persontrafik på Godsstråket genom Skåne och Marieholmsbanan)
- S22 Gc-väg Östra LjungbyGråmanstorp
- S23 ÅVS E6/E4/E20 förbi Helsingborg

1.2 Syfte

Syftet med denna analys är att tillämpa de tre förutsättningarna och sju riktlinjerna för infrastrukturens och transportsystemets utveckling från *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050* på de stråk som behandlats i någon av studierna som nämns ovan. Dessutom tillämpas förutsättningarna och riktlinjerna på de grupperingar av tätorter samt landsbygd som Region Skåne definierat:

- Malmö, Lund och Helsingborg
- Övriga tätorter med stadsbuss (Eslöv, Hässleholm, Kristianstad, Landskrona, Trelleborg, Ystad, Ängelholm)
- Tätorter utan stadsbuss (> 200 invånare)
- Landsbygd

Resultatet av tillämpningen presenteras i denna rapport för att besvara följande frågor:

- Vilka stråk har störst potential att främja de transportpolitiska målen?
- Vilka stråk har störst potential att bidra till att nå de mål om färdmedelsfördelning som Region Skåne formulerat?
- Vilka riktlinjer ger störst utveckling för det skånska transportsystemet i form av de studerade stråken?
- Vilka stråk har bäst förutsättningar att bidra till specifika transportpolitiska mål?

Sammantaget är rapporten tänkt att kunna användas för prioritering av stråk för infrastrukturopsattningar i Skåne genom att på ett så objektivt sätt som möjligt väga de olika stråkens möjlighet att uppfylla de transportpolitiska målen samt målen om färdmedelsfördelning.

1.3 Förutsättningar för arbetet och avgränsningar

Denna studie är på en övergripande och strategisk nivå. Det innebär bland annat följande:

- Det är förutsättningar och riktlinjer och inte enskilda åtgärder som studeras.
- Stråken har värderats översiktligt och inte i detalj.
- Det är storleksordningen av effekter samt tendenser och riktningar som är relevanta, inte detaljerade eller små skillnader.

Region Skåne anger att förutsättningarna skall vara genomgående för de sju riktlinjerna. Sweco har valt att behandla förutsättningarna på samma sätt som riktlinjerna i rapporten, vilket säkerställer att de uppmärksammas på ett adekvat sätt. Det ger en viss överlappning men i och med Swecos konkretisering av förutsättningar och riktlinjer (se bilaga 3) blir de också kompletterande.

Arbetet utgörs av en kombination av kvalitativ metod i form av expertbedömningar och en hårt strukturerad process för att kunna göra de jämförelser som fyller rapportens syfte.

Det är Swecos bedömningar och värdering av effekter som uttrycks i rapporten.

2 Metod – övergripande beskrivning

De sammanlagt 43 stråken som beskrivs i kapitel 1 har vissa överlappningar, vilket gör att de kan kombineras till 34 stråk som studeras vidare. Stråken har kategoriserats utifrån deras funktioner, geografiska sammanhang och storleken på flödena. Detta beskrivs i kapitel 2.

Förutsättningarna och riktlinjerna från Transportstrategin har konkretiserats av Sweco utifrån vilka parametrar som definierar effektiviteten eller potentialen hos en förutsättning/riktlinje. Det kan också uttryckas som ett antal villkor som gör förutsättningen/riktlinjen mer eller mindre effektiv beroende på vilket stråk som analyseras. Dessutom har Sweco definierat ett antal karakteristiska åtgärder för respektive förutsättning och riktlinje. Åtgärderna skall endast ses som exempel och är inte på något sätt uttömmande. Konkretiseringen av förutsättningarna och riktlinjerna beskrivs i bilaga 3.

Därefter har de olika stråken analyserats både utifrån hur väl de uppfyller förutsättningarna/riktlinjerna i dagsläget och vilka möjligheter som finns att tillämpa de olika förutsättningarna/riktlinjerna i respektive stråk. Skillnaden mellan ett möjligt framtidsläge och dagens situation utgör förutsättningens/riktlinjens *potential* och bygger på stråkets sammanhang, funktion och nuvarande standard i form av brister och utmaningar/möjligheter. Potentialen beskrivs som en siffra mellan 0 (ingen potential) och 3 (mycket stor potential).

Den sammanlagda potentialen för de tre förutsättningarna och de sju riktlinjerna i ett stråk summeras och ger en indikation på hur utvecklingsbart stråket är. Därefter har den sammanlagda potentialen kombinerats med en bedömning av storleken på trafikflödena i stråket (den så kallade användarfaktorn) för att värdera hur stor del av trafiken i Skåne som kan påverkas om förutsättningen/riktlinjen appliceras på stråket. Användarfaktorn ges ett värde mellan 1 och 4 utifrån en sammantagen bedömning av storleken på flödena i stråket i form av total trafik, tung trafik, resande i kollektivtrafiken och pendling. Produkten av sammanlagd potential och användarfaktor benämns *total utvecklingspotential*.

Sammantaget innebär ovanstående att en förutsättning eller riktlinje som mest kan ge en total utvecklingspotential om $3 * 4 = 12$ poäng, där 3 anger maximal potential och 4 anger det största värdet för användarfaktorn. I ett stråk kan den sammantagna totala

utvecklingspotentialen av tre förutsättningar och sju riktlinjer som mest bli $(3 + 7) * 12 = 120$ poäng. Det teoretiskt lägsta värdet för utvecklingspotentialen i ett stråk är 0. I rutan nedan beskrivs metoden för ett fiktivt stråk mellan orterna "A" och "B".

Exempel: Stråk mellan ort A och ort B.

Förutsättning 1: Ett transporteffektivt samhälle

Bedömning avdagsläge: 1 (en del åtgärder har genomförts för att säkerställa ett transporteffektivt samhälle)

Bedömning avframtidsläge: 3 (mycket goda förutsättningar att utveckla stråket i riktning mot ett transporteffektivt samhälle).

Beräkning av utvecklingspotential: framtidsläge – dagsläge = $3 - 1 = 2$

Förutsättning 2: Ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter

Bedömning avdagsläge: 2 (trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter bedöms god och strukturella brister saknas)

Bedömning avframtidsläge: 2 (goda förutsättningar att behålla en god trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter)

Beräkning av utvecklingspotential: framtidsläge – dagsläge = $2 - 2 = 0$

Förutsättning 3 samt Riktlinje 1-7 behandlas på samma sätt.

Den sammanlagda potentialen beräknas genom att de tio utvecklingspotentialerna summeras.

Användarfaktor: 2 (medelstort flöde, baserat på en bedömning av total trafik, tung trafik, resande i kollektivtrafiken och pendling)

Total utvecklingspotential för stråket: Den sammanlagda potentialen multipliceras med användarfaktorn 2 och ger värdet X.

Metoden gör det möjligt att studera vilka förutsättningar/riktlinjer som kan ha störst påverkan på det skånska transportsystemet. Detta värde fås genom att summera utvecklingspotentialen för en förutsättning/riktlinje i alla de stråk som studeras. Det teoretiskt största värdet för en förutsättning/riktlinje blir därmed den totala utvecklingspotentialen multiplicerat med antalet stråk, det vill säga $12 * 34 = 408$ poäng.

I nästa skede har förutsättningarnas/riktlinjernas utvecklingspotential för varje stråk värderats mot de mål om färdmedelsfördelning som Region Skåne har satt upp för år 2030 samt mot de transportpolitiska målen. Resultatet kan beskrivas som svaret på följande fråga: "Om man tillämpar de tre förutsättningarna och de sju riktlinjerna från Transportstrategin på stråket X, vilka blir då effekterna på färdmedelsfördelningen respektive på de transportpolitiska målen?"

Det är inte alla förutsättningar/riktlinjer som har bäring mot alla transportpolitiska mål eller mot färdmedelsfördelningen. Swecos bedömning av vad förutsättningarna/riktlinjerna

påverkar beskrivs i kapitel 4. Om alla förutsättningar/riktlinjer påverkar ett transportpolitiskt mål med mesta möjliga potential blir det största värdet $10 * 3 = 30$ poäng. Det lägsta värdet för effekten på ett transportpolitiskt mål blir 0, vilket innebär att ingen förutsättning/riktlinje har någon utvecklingspotential i det aktuella stråket. Resultaten av ovanstående presenteras i kapitel 5.

3 Kategorisering av stråk, tätorter och användarfaktorn

Sweco har på uppdrag av Region Skåne och kommunerna i de fyra delarna av Skåne² studerat sammanlagt drygt 20 stråk. Utöver dessa har ytterligare stråk definierats av Region Skåne baserat på en bruttolista med åtgärdsvalsstudier eller stråkstudier som har genomförts de senaste åren eller som pågår för närvarande, se Figur 1. Bruttolistan har sammanställts av Sweco med hjälp av Trafikverket, Region Skåne och de kommuner som medverkat i de fyra studierna, se bilaga 4.

Stråken har klassificerats i grupper utifrån ett antal kriterier:

- Koppling till Region Skånes tillväxtmotorer³ eller regionala kärnor.⁴
- Funktioner i transportsystemet och för regional utveckling som exempelvis arbets- och studiependling, godstransporter, tillgänglighet till transportnoder, rekreation och besöksnäring och integration över Öresund.
- Roll i transportsystemet ur olika geografiska perspektiv som internationellt resande/transporter (över nationsgräns), nationellt/interregionalt (mellan Skåne och andra regioner i Sverige), regionalt (mellan olika delar av Skåne) samt delregional/lokalt (inom en del av Skåne).

Ovanstående kriterier har kombinerats för att skapa tre grupper av stråk:

Grupp A: Dessa stråk binder samman Skånes tillväxtmotorer och/eller regionala kärnor. De täcker alla eller nästan alla funktioner i transportsystemet och spelar en roll i flera geografiska dimensioner inklusive den internationella och nationella/interregionala. De har ofta stora trafikflöden.

Grupp B: Dessa stråk skapar tillgänglighet till en regional tillväxtmotor eller regional kärna. De har flera funktioner i transportsystemet och spelar en roll i fler än en geografisk dimension alternativt har mycket stor betydelse i en geografi.

Grupp C: Dessa stråk binder samman orter som inte behöver vara tillväxtmotorer eller regionala kärnor. De har ofta en tonvikt på någon eller ett par funktioner i transportsystemet och kan även fungera parallellt med mer typiska huvudstråk.

Det skall understrykas att gruppindelningen i A, B eller C inte behöver spela någon roll för exempelvis prioritering av investeringar eller andra insatser. I den fortsatta rapporten

² Sydöstra, sydvästra, nordvästra samt nordöstra Skåne.

³ Skånes tillväxtmotorer är Malmö, Lund, Helsingborg och Kristianstad-Hässleholm.

⁴ Som regionala kärnor räknas Ystad, Landskrona och Trelleborg.

analyseras alla stråk mot de transportpolitiska målen och färdmedelsfördelningen oavsett gruppstillhörighet.

Inom respektive grupp har stråken sorterats utifrån deras geografiska funktion och storleken på flödena. Klassificeringen av flöden har gjorts baserat på uppgifter om årsdygnstrafik (total och tung trafik), resande i kollektivtrafiken samt pendling. Flödena delas in i fyra nivåer från 1 till 4, där 1 har minst flöden och 4 störst. Storleksklassen mellan 1 och 4 betecknas *användarfaktorn* och används i den fortsatta analysen genom att *potentialen* för att till exempel använda en riktlinje i ett stråk multipliceras med användarfaktorn.

Skånes infrastruktur finns inte bara i form av stråk mellan orter, utan i mycket hög grad inom orterna. Region Skåne arbetar med en indelning av tätorter kopplat bland annat till färdmedelsmål. Sweco har även bedömt effekterna av de olika riktlinjerna på Skånes tätorter och därför också tagit fram en användarfaktor baserat på framför allt invånarantalet i de olika orterna, men också med viss hänsyn till möjligheten att få utväxling för de olika riktlinjerna beroende på om det handlar om en stor ort eller en mindre ort. Den värderingen innebär framför allt att riktlinjerna bedöms ha en större potential i de orter som har stadsbussar än i de orter som inte har stadsbussar, även om de senare har sammantaget fler invånare. Resultatet framgår av Tabell 1. Det skall understrykas att användarfaktorn för orter/städer inte är jämförbar med användarfaktorn för stråk. Konkret innebär det att potentialen för riktlinjerna i stråken inte är direkt jämförbara med potentialen i olika tätortstyper.

Tabell 1 Region Skånes indelning av olika tätorter med antal invånare och Swecos bedömning av användarfaktorn. Källa: Region Skåne, SCB och Sweco.

Typ av tätort	Antal invånare	Andel av Skånes invånare	Användarfaktor ^{tätort}
Större städer Malmö, Lund, Helsingborg	520 000	40 %	4
Övriga orter med stadsbussar	185 000	14 %	3
Tätorter utan stadsbussar (> 200 invånare)	470 000	36 %	2
Landsbygd	120 000	9 %	(ingår i stråken)

Tabell 2 sammanfattar de olika stråken och gruppbezeichnung A, B eller C kombineras med användarfaktorn så att exempelvis stråket "Helsingborg/Ängelholm-Malmö inkl. Söderåsbanan" får klass A4 medan "Ystad-Simrishamn" får klass B2.

Tabell 2. Studerade stråk i grupperna A, B och C samt deras användarfaktor från 4 till 1 (baserat på storlek på flödena i stråken). Bokstavs- och sifferbeteckningarna på de olika stråken härstammar från tidigare studier (se Sweco 2016a-2016d). Källa: Sweco

Klass	Beskrivning	Primär infrastruktur	Inkluderar andra AVS:er/delstråk	Internationell	Nationell och interregional (Mellan Skåne och andra län/regioner)	Regional (mellan de fyra skånska hörnen, även som länk i regionalt stråk)	Delregional/lokal	Användarfaktor _{stråk} [1,2,3,4]
A4	N Helsingborg/Ängelholm-Malmö inkl Söderåsbanan	Väg E6, Väst kustbanan, Söderåsbanan	S11 Hantering av E6 stråket Malmö-Helsingborg S23 ÅVS E6/E4/E20 förbi Helsingborg S20 Åtgärdsval Väst kuststråket Göteborg-Malmö S13 Maria - Helsingborg Väst kustbanan	x	x	x	x	4
A3	A Malmö-Ystad	Väg E65, Ystadbanan	S14 E65 Börringe-Skurup	x	x	x	x	3
A3	Malmö-Kristianstad/Hässleholm	Väg E22, Södra stambanan	S3 AVS Södra Stambanan Hässleholm-Lund, kapacitetsåtgärder S4 ÅVS Malmö-Lund	x	x	x	x	3
A3	P Helsingborg-Kristianstad	Väg 21, Skånebanan	S16 AVS Skånebanan, Hässleholm – Kristianstad S19 ÅVS för Skånebanan Helsingborg-Kristianstad	x	x	x	x	3

Klass	Beskrivning	Primär infrastruktur	Inkluderar andra AVS:er/delstråk	Internationell	Nationell och Interregional (Mellan Skåne och andra län/regioner)	Regional (mellan de fyra skånska hörnen, även som länk i regionalt stråk)	Delregional/lokal	Användarfaktor _{stråk} [1,2,3,4]
A2	H Kristianstad-Ystad	Väg 19			x	x	x	2
B3	M Helsingborg-Höganäs/Mölle	Väg 11				x	x	3
B3	S5 Malmö-Falsterbo	Väg 100, väg E6				x	x	3
B3	S15 Blekinge kustbana	Blekinge kustbana, väg E22			x	x	x	3
B3	B Malmö-Sjöbo	Väg 11	(Jvgutredning Simrishamnsbanan)			x	x	3
B3	G Lund-Dalby	Väg 102				x	x	3
B3	D Lomma-Lund	Väg 103					x	3
B3	S7 Tillgänglighet till Malmö Airport	Diverse		x	x	x	x	3
B2	R Kristianstad/E22-Ahus	Väg 118 + vägar med 4-nummer			x (goods)	x	x	2

Klass	Beskrivning	Primär infrastruktur	Inkluderar andra AVS:er/delstråk	Internationell	Nationell och Interregional (Mellan Skåne och andra län/regioner)	Regional (mellan de fyra skånska hörnen, även som länk i regionalt stråk)	Delregional/lokal	Användarfaktor _{stråk} [1,2,3,4]
B2	K Ystad-Simrishamn	Väg 9, Österlenbanan	S1 AVS Österlenbanan			x	x	2
B2	I Ystad-Tomelilla	Väg 19, Österlenbanan				x	x	2
B2	Q Kristianstad-Brody	Väg 19, väg 118					x	2
B2	S8 Malmö-Bara väg 841	Väg 841					x	2
B2	H1 Ystad-Sjöbo	Väg 13		x	x	x	x	2
B2	H2 Sjöbo-Kristianstad	Väg 13, väg E22				x	x	2
B1	L Tomelilla/Simrishamn-Kristianstad	Väg 9, väg 19				x	x	1
B1	O Örkelljunga-Hässleholm	Väg 24			x	x	x	1
B1	T Hässleholm-Brody	Väg 119					x	1

Klass	Beskrivning	Primär infrastruktur	Inkluderar andra AVS:er/delstråk	Internationell	Nationell och Interregional (Mellan Skåne och andra län/regioner)	Regional (mellan de fyra skånska hörnen, även som länk i regionalt stråk)	Delregional/lokal	Användarfaktor _{stråk} [1,2,3,4]
C3	S21 Godsstråket i Skåne (ÅVS för persontrafik på Söderåsbanan, Lommabanan och Trelleborgsbanan samt på Marieholmsbanan)	Se beskrivning.		x (goods)	x	x	x	3
C2	C Trelleborg-Svedala-Staffanstorp-Lund-Kävlinge-Örkelljunga	Väg 108	S6 AVS 108 Staffanstorp-Lund S10 AVS 108 mellan E22-103	x		x	x	2
C2	F Landskrona-Eslöv	Väg 17				x	x	2
C2	E1 Sjöbo-Tomelilla	Väg 11	S2 AVS väg 11 Anklam-Tomelilla			x	x	2
C2	J Tomelilla-Simrishamn	Väg 11, Österlenbanan	S1 AVS Österlenbanan			x	x	2
C1	S Osby-Olofström	Väg 15 "Tvärleden"			x	x	x	1
C1	E Landskrona-Sjöbo-Tomelilla	Väg 104, väg 11				x	x	1

Klass	Beskrivning	Primär infrastruktur	Inkluderar andra AVS:er/delstråk	Internationell	Nationell och Interregional (Mellan Skåne och andra län/regioner)	Regional (mellan de fyra skånska hörnen, även som länk i regionalt stråk)	Delregional/lokal	Användarfaktor _{stråk} [1,2,3,4]
C1	S18 Lv 109 Kågeröd	Väg 109					x	1
C2	S17 Rv 23 Ekeröd-Sandåkra	Väg 23			x	x	x	2
C1	S12 Staffanstorp-Akarp (gång och cykel)	Gång- och cykelväg					x	1
C1	S9 Väg 517 och 519 (Rängs sand och Kämpinge by)	Väg 517, väg 519					x	1
C1	S22 GC-väg Ostra Ljungby - Gråmanstorp	Väg 13					x	1

4 Samband mellan förutsättningar/riktlinjer och transportpolitiska mål samt färdmedelsfördelning

4.1 Samband mellan förutsättningar/riktlinjer och transportpolitiska mål

Det är inte alla förutsättningar/riktlinjer i Region Skånes förslag till Transportstrategi för 2050 som har bäring mot alla transportpolitiska mål, även om de typiskt är breda till sin karaktär. Sweco har gjort en bedömning av vilka förutsättningar/riktlinjer som påverkar vilka transportpolitiska mål. Resultatet framgår av Tabell 3.

Tabell 3 De olika förutsättningarna och riktlinjerna påverkar olika transportpolitiska mål. Källa: Sweco.

Riktlinje	Funktionsmål						Hänsynsmål			
	Näringslivets transporter	Tillgänglighet regionalt/nationellt	Jämställdhet	Funktionshindre	Barn och unga	Kollektiv-trafik, gång och cykel	Klimat	Hälsa	Landskap	Trafiksäkerhet
Ett transporteffektivt samhälle	x	x	x	x	x	x	x	x	x	
Ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter			x	x	x	x	x	x		x
Bibehålla kvalitén i befintlig infrastruktur	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Effektivare användning av transportsystemet	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Omställning till förnybara drivmedel							x	x		
Utveckla möjligheten till att röra sig till fots				x	x	x	x	x	x	x
Bygg ut cykelinfrastrukturen	x	x			x	x	x	x	x	x
Binda samman Skåne med kollektivtrafik	x	x	x	x	x	x	x	x		x
Främja klimatsmarta godstransporter	x	x					x			x
Skapa hållbara förutsättningar för bilen		x					x	x		x

Konkret innebär beskrivningen i Tabell 3 att när potentialen för att utveckla ett transportpolitiskt mål i ett stråk skall bedömas räknas bara effekten av de förutsättningar och riktlinjer som har bäring mot det specifika målet.

4.2 Samband mellan förutsättningar/riktlinjer och färdmedelsfördelning

Det är inte alla förutsättningar/riktlinjer som påverkar färdmedelsfördelningen. Sweco har gjort en bedömning av vilka riktlinjer som påverkar färdmedelsfördelningen i linje med de mål som Region Skåne har antagit. Resultatet framgår av Tabell 4.

Tabell 4 Tabellen visar vilka riktlinjer som bedöms påverka färdmedelsfördelningen. Källa: Sweco.

Riktlinje	Färdmedelsfördelning		
	Minskad andel bil	Ökad andel kollektivtrafik	Ökad andel gång- och cykel
Ett transporteffektivt samhälle		x	
Ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter		x	
Bibehålla kvalitén i befintlig infrastruktur			
Effektivare användning av transportsystemet		x	
Omställning till förnybara drivmedel			
Utveckla möjligheten till att röra sig till fots		x	
Bygg ut cykelinfrastrukturen		x	
Binda samman Skåne med kollektivtrafik		x	
Främja klimatsmarta godstransporter			
Skapa hållbara förutsättningar för bilen			

Som framgår av Tabell 4 bedömer Sweco att de förutsättningar/riktlinjer som påverkar färdmedelsfördelningen påverkar samtliga mål, det vill säga att minska bilens andel av resandet och öka andelen för kollektivtrafik, gång- och cykelresor.

Sweco har också bedömt att de förutsättningar och riktlinjer som påverkar färdmedelsfördelningen gör det oavsett om det handlar om stråk, tätorter av olika typ eller landsbygd. Däremot kan *potentialen* variera mellan förutsättningar och riktlinjer variera.

Konkret innebär beskrivningen i Tabell 4 att när potentialen att påverka färdmedelsfördelningen skall bedömas räknas bara effekten av de förutsättningar och riktlinjer som har bäring mot fördelningen.

4.3 Finns det målkonflikter mellan olika förutsättningar och riktlinjer?

Sweco har bedömt om det finns en risk för att olika förutsättningar och riktlinjer står i konflikt med varandra. I korthet kan resultatet sammanfattas med att målkonflikterna är få och att de kan undvikas genom att välja rätt typ av insatser och åtgärder i rätt sammanhang. Detta är också ett grundläggande synsätt i Region Skånes förslag till Transportstrategi för 2050 och speglas bland annat i att Region Skåne har olika ambition för färdmedelsfördelningen beroende på geografi. I större städer med väl utbyggd kollektivtrafik är beroendet av bilen exempelvis mindre än i mer glesbefolkade delar av länet.

Den riktlinje som kan komma i konflikt med andra förutsättningar/riktlinjer är Skapa hållbara förutsättningar för bilen. Riktlinjen kan komma i konflikt med:

- Ett transporteffektivt samhälle,

- Ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter,
- En effektivare användning av transportsystemet,
- Utveckla möjligheten att röra sig till fots,
- Bygga ut cykelinfrastrukturen och
- Binda samman Skåne med kollektivtrafik.

En viktig del av svaret eller lösningen på risken för konflikter är definitionen av hållbara förutsättningar för bilen. Riktlinjen bör till exempel innebära att bilens negativa trafiksäkerhetseffekt för oskyddade trafikanter reduceras och att möjligheten att röra sig till fots inte begränsas. Likaså kan man förvänta sig att många av problemen med bilberoendet kan reduceras med ny teknik som nya bränslen, automatiserade system för ökad trafiksäkerhet och tysta(-re) motorer. Å andra sidan uppstår konkurrens inte bara om ekonomiska medel för investeringar utan även om exempelvis ytor i staden och mark i landskapet, vilket kan innebära att ett färdmedel gynnas på bekostnad av ett annat. Dessutom innebär en fortsatt hög andel bilresande att underlaget för exempelvis kollektivtrafiken inte ökar som önskat, vilket i sin tur leder till att utbudet inte kan ökas utan stora eller större ekonomiska kostnader.

Sammantaget vill Sweco uppmärksamma risken för att riktlinjen Skapa hållbara förutsättningar för bilen kan, med felaktigt genomförande, ge negativa effekter på övriga riktlinjer. Sweco vill samtidigt understryka att bilen i många sammanhang erbjuder en sammantaget effektiv lösning på samhällets transportbehov.

5 Resultat

5.1 Stråk med störst potential att främja transportpolitiska mål och färdmedelsfördelning

I Tabell 5 redovisas den sammanlagda potentialen för olika stråk att bidra till uppfyllelse av de transportpolitiska målen samt målen om färdmedelsfördelning. Dessutom redovisas de förutsättningar och riktlinjer som Sweco har bedömt har störst effekt för respektive stråk. Det bör återigen betonas att det är storleksordningen på de angivna värdena som är intressanta, inte små skillnader i tal.

Tabell 5 Värdering av stråk meststörst potential att bidra till uppfyllelsen av de transportpolitiska målen samt målen om färdmedelsfördelning. Källa: Sweco

	Stråk	Total uppfyllelse transportpolitiska mål	Total måluppfyllelse färdmedelsfördelning	Förutsättningar/riktlinjer med störst potential (för respektive stråk oavsett nivå på potential)
1	N Helsingborg/Ängelholm-Malmö inkl Söderåsbanan	356	112	Ett transporteffektivt samhälle Omställning till förnybara drivmedel Bygg ut cykelinfrastrukturen Främja klimatsmarta godstransporter
2	S21 Godsstråket i Skåne (ÅVS för persontrafik på Söderåsbanan, Lommabanan och Trelleborgsbanan samt på Marieholmsbanan)	317	63	Effektivare användning av transportsystemet Binda samman Skåne med kollektivtrafik
3	M Helsingborg-Höganäs/Mölle	305	81	Effektivare användning av transportsystemet Bygg ut cykelinfrastrukturen Binda samman Skåne med kollektivtrafik

	Stråk	Total uppfyllelse transportpolitiska mål	Total måluppfyllelse färdmedelsfördelning	Förutsättningar/riktlinjer med störst potential (för respektive stråk oavsett nivå på potential)
4	P Helsingborg-Kristianstad	297	84	Ett transporteffektivt samhälle Bygg ut cykelinfrastrukturen Binda samman Skåne med kollektivtrafik
5	B Malmö-Sjöbo	290	72	Ett transporteffektivt samhälle Binda samman Skåne med kollektivtrafik Skapa hållbara förutsättningar för bilen
6	A Malmö-Ystad	258	72	Ett transporteffektivt samhälle
7	Malmö-Kristianstad/Hässleholm	242	48	8 av 10 riktlinjer ger lika stort bidrag
8	D Lomma-Lund	232	42	Bygg ut cykelinfrastrukturen
9	S5 Malmö-Falsterbo	225	54	Effektivare användning av transportsystemet
10	K Ystad-Simrishamn	203	30	Bibehålla kvaliteten i befintlig infrastruktur Bygg ut cykelinfrastrukturen
11	I Ystad-Tomelilla	203	30	Bibehålla kvaliteten i befintlig infrastruktur Bygg ut cykelinfrastrukturen
12	S15 Blekinge kustbana	186	27	7 av 10 riktlinjer ger lika stort bidrag
13	S7 Tillgänglighet till Malmö Airport	186	30	Effektivare användning av transportsystemet
14	R Kristianstad/E22-Åhus	179	24	9 av 10 riktlinjer ger lika stort bidrag

	Stråk	Total uppfyllelse transportpolitiska mål	Total måloppfyllelse färdmedelsfördelning	Riktlinjer med störst potential (för respektive stråk oavsett nivå på potential)
15	Q Kristianstad-Brody	179	48	Ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter Effektivare användning av transportsystemet Bygg ut cykelinfrastrukturen
16	J Tomelilla-Simrishamn	165	20	Binda samman Skåne med kollektivtrafik
17	G Lund-Dalby	147	27	Ett transporteffektivt samhälle Ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter Effektivare användning av transportsystemet
18	H Kristianstad-Ystad	143	24	6 av 10 riktlinjer ger lika stort bidrag.
19	E1 Sjöbo-Tomelilla	136	20	Binda samman Skåne med kollektivtrafik
20	F Landskrona-Eslöv	127	24	5 av 10 riktlinjer ger lika stort bidrag.
21	H1 Ystad-Sjöbo	114	12	5 av 10 riktlinjer ger lika stort bidrag.
22	C Trelleborg-Svedala-Staffanstorps-Lund-Kävlinge-Örkelljunga	114	16	5 av 10 riktlinjer ger lika stort bidrag.
23	S8 Malmö-Bara väg 841	113	20	5 av 10 riktlinjer ger lika stort bidrag.
24	S17 Rv 23 Ekeröd-Sandåkra	95	12	5 av 10 riktlinjer ger lika stort bidrag.
25	E Landskrona-Sjöbo-Tomelilla	93	18	7 av 10 riktlinjer ger lika stort bidrag.

	Stråk	Total uppfyllelse transportpolitiska mål	Total måloppfyllelse färdmedelsfördelning	Riktlinjer med störst potential (för respektive stråk oavsett nivå på potential)
26	H2 Sjöbo-Kristianstad	88	6	Bibehålla kvaliteten i befintlig infrastruktur Binda samman Skåne med kollektivtrafik Främja klimatsmarta godstransporter
27	L Tomelilla/Simrishamn-Kristianstad	85	9	5 av 10 riktlinjer ger lika stort bidrag.
28	O Örkeljunga-Hässleholm	82	15	Bygg ut cykelinfrastrukturen Binda samman Skåne med kollektivtrafik
29	S12 Staffanstorps-Åkarp (gång och cykel)	78	14	Ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter Bygg ut cykelinfrastrukturen
30	S Osby-Olofström	76	6	7 av 10 riktlinjer ger lika stort bidrag.
31	T Hässleholm-Broby	75	9	Ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter Bibehålla kvaliteten i befintlig infrastruktur Bygg ut cykelinfrastrukturen Binda samman Skåne med kollektivtrafik
32	S22 GC-väg Östra Ljungby - Gråmanstorp	74	14	Ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter Bygg ut cykelinfrastrukturen
33	S9 Väg 517 och 519 (Rängs sand och Kämpinge by)	68	10	Ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter
34	S18 Lv 109 Kågeröd	64	10	6 av 10 riktlinjer ger lika stort bidrag.

5.2 Effekter på färdmedelsfördelningen

De olika stråken kan sorteras utifrån vilken/vilka grupper av tätorter respektive landsbygd som de har koppling till. Det sammanlagda värdet på den utvecklingspotential stråket har att påverka färdmedelsfördelningen erhålls genom att de relevanta förutsättningarnas och riktlinjernas potential summeras och därefter multipliceras med antalet typer av tätortsgrupper/landsbygd som stråket berör. Stråket Helsingborg/Ängelholm-Malmö inklusive Söderåsbanan får en utvecklingspotential på 28 som därefter multipliceras med fyra, eftersom stråket berör samtliga geografier. Tabell 6 sammanfattar resultaten. Inom ramen för detta arbete har det inte varit möjligt att göra en mer fördelad effektbedömning mellan geografierna.

Tabell 6 Stråken sorterade efter vilken potential de har att påverka färdmedelsfördelningen i olika geografier. Källa: Sweco

Stråk	Total målpuffyllelse färdmedels-fördelning	Färdmedelsfördelning Malmö, Lund och Helsingborg	Färdmedelsfördelning orter med stadsbuss	Färdmedelsfördelning orter utan stadsbuss	Färdmedelsfördelning landsbygd
N Helsingborg/Ängelholm-Malmö inkl Söderåsbanan	112	28	28	28	28
P Helsingborg-Kristianstad	84	21	21	21	21
M Helsingborg-Höganäs/Mölle	81	27		27	27
A Malmö-Ystad	72	18	18	18	18
B Malmö-Sjöbo	72	24		24	24
S21 Godsstråket i Skåne (ÅVS för persontrafik på Söderåsbanan, Lommabanan och Trelleborgsbanan samt på Marieholmsbanan)	63		21	21	21
S5 Malmö-Falsterbo	54	18		18	18
Malmö-Kristianstad/Hässleholm	48	12	12	12	12
Q Kristianstad-Broby	48		16	16	16
D Lomma-Lund	42	21		21	
K Ystad-Simrishamn	30		10	10	10
I Ystad-Tomelilla	30		10	10	10

Stråk	Total målupp- fyllelse färdmedels- fördelning	Färdmedelsfördelni ng Malmö, Lund och Helsingborg	Färdmedelsfördelni ng orter med stadsbuss	Färdmedelsfördelni ng orter utan stadsbuss	Färdmedelsfördelni ng landsbygd
S7 Tillgänglighet till Malmö Airport	30	15		15	
S15 Blekinge kustbana	27		9	9	9
G Lund-Dalby	27	9	9	9	
H Kristianstad-Ystad	24		8	8	8
R Kristianstad/E22-Åhus	24		12	12	
F Landskrona-Eslöv	24		8	8	8
S8 Malmö-Bara väg 841	20	10		10	
E1 Sjöbo-Tomelilla	20			10	10
J Tomelilla-Simrishamn	20			10	10
E Landskrona-Sjöbo-Tomelilla	18		6	6	6
C Trelleborg-Svedala-Staffanstorps- Lund-Kävlinge-Örkelljunga	16	4	4	4	4
O Örkelljunga-Hässleholm	15		5	5	5
S12 Staffanstorps-Åkarp (gång och cykel)	14			7	7
S22 GC-väg Östra Ljungby - Gråmanstorp	14			7	7
H1 Ystad-Sjöbo	12		4	4	4
S17 Rv 23 Ekeröd-Sandåkra	12			6	6
S18 Lv 109 Kågeröd	10			5	5
S9 Väg 517 och 519 (Rängs sand och Kämpinge by)	10			5	5
L Tomelilla/Simrishamn-Kristianstad	9		3	3	3
T Hässleholm-Broby	9		3	3	3
H2 Sjöbo-Kristianstad	6		2	2	2
S Osby-Olofström	6			3	3

5.3 Stråk med störst potential utifrån olika transportpolitiska mål

5.3.1 Näringslivets transporter

Målet inkluderar godstransporter, men även tjänsteresor och resor kopplade till besöksnäringen. Hälften av stråken får en poängsumma som överstiger 10 för målet "Näringslivets transporter". Det högsta värdet är 32. Resultatet presenteras i Tabell 7.

Tabell 7 Stråk som bedöms ha störst utvecklingspotential avseende funktionsmålet Näringslivets transporter. Källa: Sweco.

Stråk	Näringslivets transporter
N Helsingborg/Ängelholm-Malmö inkl Söderåsbanan	32
S21 Godsstråket i Skåne (ÅVS för persontrafik på Söderåsbanan, Lommabanan och Trelleborgsbanan samt på Marieholmsbanan)	27
M Helsingborg-Höganäs/Mölle	24
P Helsingborg-Kristianstad	24
B Malmö-Sjöbo	21
A Malmö-Ystad	18
Malmö-Kristianstad/Hässleholm	18
D Lomma-Lund	15
S15 Blekinge kustbana	15
S7 Tillgänglighet till Malmö Airport	15
S5 Malmö-Falsterbo	12
K Ystad-Simrishamn	12
I Ystad-Tomelilla	12
Q Kristianstad-Broby	12
J Tomelilla-Simrishamn	12
R Kristianstad/E22-Åhus	10
E1 Sjöbo-Tomelilla	10

5.3.2 Tillgänglighet regionalt/nationellt

För målet tillgänglighet regionalt/nationellt är det högsta värdet 32. 20 stråk får mer än tio poäng och sex stråk får mer än 20 poäng. Resultatet visas i Tabell 8.

Tabell 8 Stråk som bedöms ha störst utvecklingspotential avseende funktionsmålet Tillgänglighet regionalt/nationellt. Källa: Sweco.

Stråk	Tillgänglighet regionalt/nationellt
N Helsingborg/Ängelholm-Malmö inkl Söderåsbanan	32
S21 Godsstråket i Skåne (ÅVS för persontrafik på Söderåsbanan, Lommabanen och Trelleborgsbanan samt på Marieholmsbanan)	30
P Helsingborg-Kristianstad	27
B Malmö-Sjöbo	27
M Helsingborg-Höganäs/Mölle	24
Malmö-Kristianstad/Hässleholm	21
A Malmö-Ystad	18
K Ystad-Simrishamn	18
I Ystad-Tomelilla	18
D Lomma-Lund	15
S15 Blekinge kustbana	15
S7 Tillgänglighet till Malmö Airport	14
S5 Malmö-Falsterbo	14
J Tomelilla-Simrishamn	14
R Kristianstad/E22-Åhus	14
Q Kristianstad-Brody	12
F Landskrona-Eslöv	12
H Kristianstad-Ystad	10
C Trelleborg-Svedala-Staffanstorps-Lund-Kävlinge-Örkelljunga	10
G Lund-Dalby	10

5.3.3 Jämställdhet

Det högsta värdet för funktionsmålet jämställdhet är 21. 14 stråk får mer än tio poäng, vilket framgår av Tabell 9.

Tabell 9 Stråk som bedöms ha störst utvecklingspotential avseende funktionsmålet Jämställdhet. Källa: Sweco.

Stråk	Jämställdhet
S21 Godsstråket i Skåne (ÅVS för persontrafik på Söderåsbanan, Lommabanan och Trelleborgsbanan samt på Marieholmsbanan)	21
B Malmö-Sjöbo	21
P Helsingborg-Kristianstad	18
M Helsingborg-Höganäs/Mölle	18
A Malmö-Ystad	18
N Helsingborg/Ängelholm-Malmö inkl Söderåsbanan	16
S15 Blekinge kustbana	15
Malmö-Kristianstad/Hässleholm	12
I Ystad-Tomelilla	12
D Lomma-Lund	12
J Tomelilla-Simrishamn	12
S7 Tillgänglighet till Malmö Airport	10
S5 Malmö-Falsterbo	10
R Kristianstad/E22-Åhus	10

5.3.4 Funktionshindre

Det högsta värdet för målet Funktionshindre är 21 och 15 stråk får över tio poäng. Resultatet framgår av Tabell 10.

Tabell 10 Stråk som bedöms ha störst utvecklingspotential avseende funktionsmålet Funktionshindre. Källa: Sweco.

Stråk	Funktionshindre
S21 Godsstråket i Skåne (ÅVS för persontrafik på Söderåsbanan, Lommabanan och Trelleborgsbanan samt på Marieholmsbanan)	21
B Malmö-Sjöbo	21
M Helsingborg-Höganäs/Mölle	21
N Helsingborg/Ängelholm-Malmö inkl Söderåsbanan	20
P Helsingborg-Kristianstad	18

Stråk	Funktionshinder
A Malmö-Ystad	18
S15 Blekinge kustbana	18
D Lomma-Lund	15
Malmö-Kristianstad/Hässleholm	12
I Ystad-Tomelilla	12
J Tomelilla-Simrishamn	12
S7 Tillgänglighet till Malmö Airport	10
S5 Malmö-Falsterbo	10
R Kristianstad/E22-Åhus	10
Q Kristianstad-Brody	10

5.3.5 Barn och unga

För funktionsmålet Barn och unga blir det största värdet 28 och 19 stråk får över tio poäng. Resultatet framgår av Tabell 11.

Tabell 11 Stråk som bedöms ha störst utvecklingspotential avseende funktionsmålet Barn och unga. Källa: Sweco.

Stråk	Barn och unga
N Helsingborg/Ängelholm-Malmö inkl Söderåsbanan	28
M Helsingborg-Höganäs/Mölle	27
S21 Godsstråket i Skåne (ÅVS för persontrafik på Söderåsbanan, Lommabanan och Trelleborgsbanan samt på Marieholmsbanan)	24
B Malmö-Sjöbo	24
P Helsingborg-Kristianstad	24
A Malmö-Ystad	21
D Lomma-Lund	21
S15 Blekinge kustbana	18
J Tomelilla-Simrishamn	16
Malmö-Kristianstad/Hässleholm	15
I Ystad-Tomelilla	15

Stråk	Barn och unga
S7 Tillgänglighet till Malmö Airport	14
S5 Malmö-Falsterbo	14
R Kristianstad/E22-Åhus	12
Q Kristianstad-Broby	12
K Ystad-Simrishamn	12
F Landskrona-Eslöv	10
H Kristianstad-Ystad	10
H1 Ystad-Sjöbo	10

5.3.6 Kollektivtrafik, gång och cykel

För målet Kollektivtrafik, gång och cykel är det största värdet 28 och 19 stråk får mer än tio poäng. Sju stråk får mer än 20 poäng. Resultatet framgår av Tabell 12.

Tabell 12 Stråk som bedöms ha störst utvecklingspotential avseende funktionsmålet Kollektivtrafik, gång och cykel. Källa: Sweco.

Stråk	Kollektivtrafik, gång och cykel
N Helsingborg/Ängelholm-Malmö inkl Söderåsbanan	28
M Helsingborg-Höganäs/Mölle	27
S21 Godsstråket i Skåne (ÅVS för persontrafik på Söderåsbanan, Lommabanen och Trelleborgsbanan samt på Marieholmsbanan)	24
B Malmö-Sjöbo	24
P Helsingborg-Kristianstad	24
A Malmö-Ystad	21
D Lomma-Lund	21
S15 Blekinge kustbana	18
J Tomelilla-Simrishamn	16
Malmö-Kristianstad/Hässleholm	15
I Ystad-Tomelilla	15
S7 Tillgänglighet till Malmö Airport	14
S5 Malmö-Falsterbo	14

Stråk	Kollektivtrafik, gång och cykel
R Kristianstad/E22-Åhus	12
Q Kristianstad-Brody	12
K Ystad-Simrishamn	12
F Landskrona-Eslöv	10
H Kristianstad-Ystad	10
H1 Ystad-Sjöbo	10

5.3.7 Klimat

För hänsynsmålet Klimat är det största värdet 71 och 18 stråk får över 30 poäng. Klimat är det transportpolitiska mål som får störst värde över huvud taget, vilket bland annat hänger samman med att samtliga tre förutsättningar och sju riktlinjer bedöms påverka målet positivt. Resultatet framgår av Tabell 13.

Tabell 13 Stråk som bedöms ha störst utvecklingspotential avseende hänsynsmålet Klimat. Källa: Sweco.

Stråk	Klimat
N Helsingborg/Ängelholm-Malmö inkl Söderåsbanan	71
S21 Godsstråket i Skåne (ÅVS för persontrafik på Söderåsbanan, Lommabanen och Trelleborgsbanan samt på Marieholmsbanan)	59
P Helsingborg-Kristianstad	56
M Helsingborg-Höganäs/Mölle	55
B Malmö-Sjöbo	53
Malmö-Kristianstad/Hässleholm	53
A Malmö-Ystad	50
D Lomma-Lund	45
S15 Blekinge kustbana	45
S7 Tillgänglighet till Malmö Airport	45
S5 Malmö-Falsterbo	45
Q Kristianstad-Brody	42
K Ystad-Simrishamn	39
E1 Sjöbo-Tomelilla	37

Stråk	Klimat
I Ystad-Tomelilla	33
R Kristianstad/E22-Åhus	33
J Tomelilla-Simrishamn	32
H Kristianstad-Ystad	31

5.3.8 Hälsa

För hänsynsmålet Hälsa är det största värdet 59 och 17 stråk får 30 poäng eller mer. Resultatet presenteras i Tabell 14.

Tabell 14 Stråk som bedöms ha störst utvecklingspotential avseende hänsynsmålet Hälsa. Källa: Sweco.

Stråk	Hälsa
N Helsingborg/Ängelholm-Malmö inkl Söderåsbanan	59
M Helsingborg-Höganäs/Mölle	51
S21 Godsstråket i Skåne (ÅVS för persontrafik på Söderåsbanan, Lommabanen och Trelleborgsbanan samt på Marieholmsbanan)	50
P Helsingborg-Kristianstad	49
B Malmö-Sjöbo	49
A Malmö-Ystad	46
D Lomma-Lund	43
Malmö-Kristianstad/Hässleholm	42
S15 Blekinge kustbana	42
S7 Tillgänglighet till Malmö Airport	40
S5 Malmö-Falsterbo	40
Q Kristianstad-Broby	36
E1 Sjöbo-Tomelilla	33
I Ystad-Tomelilla	32
J Tomelilla-Simrishamn	31
K Ystad-Simrishamn	30
H Kristianstad-Ystad	30

5.3.9 Landskap

För hänsynsmålet Landskap är det största värdet 24 och 14 stråk får ett värde över tio poäng. Resultatet redovisas i Tabell 15.

*Tabell 15 Stråk som bedöms ha störst utvecklingspotential avseende hänsynsmålet Landskap.
Källa: Sweco.*

Stråk	Landskap
N Helsingborg/Ängelholm-Malmö inkl Söderåsbanan	24
M Helsingborg-Höganäs/Mölle	18
P Helsingborg-Kristianstad	18
S21 Godsstråket i Skåne (ÅVS för persontrafik på Söderåsbanan, Lommabanen och Trelleborgsbanan samt på Marieholmsbanan)	15
B Malmö-Sjöbo	15
A Malmö-Ystad	15
D Lomma-Lund	15
Malmö-Kristianstad/Hässleholm	12
S15 Blekinge kustbana	12
I Ystad-Tomelilla	12
K Ystad-Simrishamn	12
S7 Tillgänglighet till Malmö Airport	10
S5 Malmö-Falsterbo	10
J Tomelilla-Simrishamn	10

5.3.10 Trafiksäkerhet

För hänsynsmålet Trafiksäkerhet är det största värdet 46 och tolv stråk får 30 poäng eller fler. De stråk som har störst potential att utvecklas framgår av Tabell 16.

Tabell 16 Stråk som bedöms ha störst utvecklingspotential avseende hänsynsmålet Trafiksäkerhet.
Källa: Sweco.

Stråk	Trafiksäkerhet
N Helsingborg/Ängelholm-Malmö inkl Söderåsbanan	46
S21 Godsstråket i Skåne (ÅVS för persontrafik på Söderåsbanan, Lommabanen och Trelleborgsbanan samt på Marieholmsbanan)	46
Malmö-Kristianstad/Hässleholm	42
M Helsingborg-Höganäs/Mölle	40
P Helsingborg-Kristianstad	39
B Malmö-Sjöbo	35
S7 Tillgänglighet till Malmö Airport	34
S5 Malmö-Falsterbo	34
A Malmö-Ystad	33
D Lomma-Lund	30
S15 Blekinge kustbana	30
K Ystad-Simrishamn	30

5.4 Förutsättningar och riktlinjer med störst potential att utveckla de studerade stråken

De tre förutsättningarna och sju riktlinjerna har värderats utifrån deras sammantagna utvecklingspotential för de 34 studerade stråken. Resultatet framgår av Tabell 17, där de olika förutsättningarna och riktlinjerna kommenteras kort. Precis som i övriga delar av dokumentet är det storleksordningen på värderingarna som är relevanta snarare än små skillnader i resultaten. Det bör också betonas att utvecklingspotentialen delvis är ett resultat av valet av stråk. Eftersom det i hög grad är regionala eller delregionala stråk om studerats är det naturligt att riktlinjen Utveckla möjligheten att röra sig till fots bedöms ha mindre potential än exempelvis Bygg ut cykelinfrastrukturen.

En grundläggande princip för bedömningen av riktlinjernas potential är att det är den samlade effekten som bedömts oavsett vilken aktör som har rådighet över de åtgärder som kan vara aktuella. Principen kan formuleras som att Region Skåne antas kunna påverka riktlinjens genomförande, antingen på egen hand eller tillsammans med aktörer som Trafikverket eller kommuner.

Tabell 17 De tio riktlinjerna sorterade utifrån deras sammantagna potential att utveckla de 34 stråken. Källa: Sweco.

Riktlinje	Total utvecklingspotential	Kommentar
Bygg ut cykelinfrastrukturen	80	Många stråk bedöms ha potential för ökat cyklande. Potentialen beror både på gynnsamma förutsättningar som avstånd mellan, och storlek på, målpunkter och topografi och nuvarande brister i form av exempelvis felande länkar.
Ett transporteffektivt samhälle	77	Region Skåne ligger långt framme när det gäller att till exempel planera kollektivtrafiknära bebyggelse och bland annat befolkningstätheten i västra Skåne skapar gynnsamma förutsättningar för transportmedel som är energi- och yteffektiva.
Binda samman Skåne med kollektivtrafik	76	Skåne är relativt väl försedd med kollektivtrafik, men det höga värdet indikerar en potential att öka resandet i befintliga kollektivtrafikstråk, att utveckla existerande utbud och att utveckla infrastrukturen i nya sträckningar.
Effektivare användning av transportsystemet	72	Även för denna riktlinje har Skåne nytta av att vara en storstadsregion med stor befolkningstäthet och relativt hög befolkningstäthet.
Skapa hållbara förutsättningar för bilen	53	Skåne har på många sätt goda förutsättningar för denna riktlinje, som bygger på att bilen skall användas där den är som mest effektiv och nödvändig.
Ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter	49	Relativt stor potential, bland annat i stråk med bristande cykelinfrastruktur.
Omställning till förnybara drivmedel	46	Skåne har goda förutsättningar för att främja en omställning till förnybara drivmedel.
Bibehålla kvalitén i befintlig infrastruktur	39	Riktlinjen har framför allt effekt i stråk med bristande järnvägsunderhåll, men också i stråk där Trafikverket avser sänka tillåten hastighet i vägnätet av exempelvis trafiksäkerhetsskäl och där en högre utformningsstandard på vägen kan leda till att nuvarande hastighetsgräns kan behållas eller ökas.

Riktlinje	Total utvecklingspotential	Kommentar
Främja klimatsmarta godstransporter	33	En stor andel av stråken har primärt lokal/regional godstrafik med begränsade möjligheter till exempelvis överflyttning. I några stråk kan åtgärder som miljözoner och citylogistik ge positiva effekter.
Utveckla möjligheten till att röra sig till fots	23	Effekten blir begränsad bland annat beroende på att stråken ofta har en regional utbredning medan gångtrafik har begränsad räckvidd.

5.5 Förutsättningar och riktlinjer tillämpade på grupper av tätorter

I Tabell 18 beskrivs måluppfyllelse om förutsättningarna och riktlinjerna tillämpas på de tre kategorier av tätorter som Region Skåne använder. Det skall betonas att siffrorna inte direkt kan jämföras med värdena för stråken, eftersom den kvalitativa bedömningen delvis är annorlunda för orter än för stråk. Den viktiga slutsatsen här är att förutsättningarna och riktlinjerna är 3-4 gånger så effektiva i Skånes tre största städer som i de mindre tätorterna utan stadsbussar. Likaså har förutsättningarna och riktlinjerna drygt dubbelt så stor potential i orter med stadsbussar som i orter utan stadstrafik.

Tabell 18 Uppfyllelse av transportpolitiska mål samt mål för färdmedelsfördelning om de tio riktlinjerna tillämpas på olika grupper av tätorter. Källa: Sweco

Beskrivning	Total uppfyllelse transportpolitiska mål	Total måluppfyllelse färdmedelsfördelning
Större städer Malmö, Lund, Helsingborg	457	36
Orter med stadsbussar Kristianstad, Ystad, Trelleborg, Landskrona, Eslöv, Ängelholm, Hässleholm	274	21
Tätorter utan stadsbussar (> 200 invånare)	121	10

Den förutsättning/riktlinje som sticker ut avseende effekt i tätorter är Bygg ut cykelinfrastrukturen, vilken 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 utveckla de studerade stråken. Resultatet indikerar alltså att cykel som färdmedel har goda möjligheter att utveckla den skånska transportinfrastrukturen.

6 Slutsatser och användning av rapporten

Denna rapport är tänkt att kunna användas för prioritering av stråk för infrastruktursatsningar i Skåne. Rapportens syfte är att på ett så objektivt sätt som möjligt väga de olika stråkens möjlighet att uppfylla de transportpolitiska målen samt målen om färdmedelsfördelning för år 2030 respektive 2050. Verktyget är de förutsättningar och riktlinjer som anges Region Skånes förslag till "Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050".

När man skall prioritera stråk och infrastruktursatsningar för Skåne, innebär det att vissa intressen kan tvingas stå tillbaka till förmån för en större helhet. Prioriteringar innebär per definition att något betecknas som viktigare än något annat. Det är inte samma sak som att det andra är oviktigt. De satsningar som ger störst effekt är kanske inte möjliga eller realistiska att genomföra i närtid. Det finns även det omvända förhållandet, vilket kan innebära att det är rationellt att genomföra åtgärder som är lägre prioriterade i förtid om det finns möjlighet att exempelvis göra det billigare genom samordning.

Det är viktigt att notera att bedömda stråk utgör ett urval av stråk för infrastruktursatsningar i Skåne. Prioriteringen av dessa behöver vägas samman med andra stråk och sättas i relation till tidigare beslutade åtgärder som finns med i gällande regionala och nationella transportinfrastrukturplaner. Det finns även en stor potential för åtgärder i större tätorter när det gäller att uppfylla de transportpolitiska målen samt målen om färdmedelsfördelning (se avsnitt 5.8). Detsamma gäller potentialen för att nå måluppfyllelse med hjälp av genom statliga styrmedel i form av exempelvis lagar, skatter och subventioner. För Region Skåne är rådigheten mer begränsad när det gäller tätortsåtgärder, där kommunerna ofta har det största ansvaret, och statliga styrmedel.

Med den metodik som beskrivits tidigare i rapporten har nedanstående stråk störst potential att uppfylla de transportpolitiska målen:

1. N Helsingborg/Ängelholm-Malmö inkl Söderåsbanan
2. S21 Godsstråket i Skåne (ÅVS för persontrafik på Söderåsbanan, Lommabanan och Trelleborgsbanan samt på Marieholmsbanan)
3. M Helsingborg-Höganäs/Mölle
4. P Helsingborg-Kristianstad
5. B Malmö-Sjöbo
6. A Malmö-Ystad
7. Malmö-Kristianstad/Hässleholm
8. D Lomma-Lund
9. S5 Malmö-Falsterbo
10. K Ystad-Simrishamn
11. I Ystad-Tomelilla

Hög potential att uppfylla de transportpolitiska målen samvarierar till stor del med de stråk som har störst potential att uppfylla målen om färdmedelsfördelning. Listan ovan skulle kunna kompletteras med följande stråk där potentialen att uppfylla målen om färdmedelsfördelning är stor:

15 Q Kristianstad-Broby

13 S7 Tillgänglighet till Malmö Airport

Beroende på om man önskar prioritera något transportpolitiskt mål som exempelvis *näringslivets transporter* eller *klimat* kan det finnas andra stråk som blir intressanta, vilket redovisas i genomgången i avsnitt 5.3. De ovan nämnda stråken spelar dock en viktig roll för samtliga transportpolitiska mål.

De tre förutsättningarna och sju riktlinjerna värderas också tillsammans med de studerade utifrån vilken effekt de ger på de olika transportpolitiska målen. Det mål som påverkas i störst omfattning är *klimat*, vilket visar att förslaget till "Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050" tydligt tar fasta på den kanske största utmaningen för transporter i länet.

Vidare värderas även de tre förutsättningarna och sju riktlinjerna sinsemellan. Denna värdering skall betraktas med viss försiktighet, eftersom den är beroende av urvalet av stråk. De förutsättningar och riktlinjer som ger störst bidrag till att utveckla de studerade stråken är:

- Bygg ut cykelinfrastrukturen
- Ett transporteffektivt samhälle
- Binda samman Skåne med kollektivtrafik
- Effektivare användning av transportsystemet

Inte minst Bygg ut cykelinfrastrukturen är intressant, eftersom den dessutom sticker ut på ett positivt sätt när förutsättningar och riktlinjer tillämpas på de grupper av tätorter som Region Skåne identifierat (se avsnitt 5.5). Sammantaget indikerar resultatet en mycket god utvecklingspotential för cykeln i Skåne.

Rangordningarna ovan grundar sig på stråkens karaktär snarare än på de åtgärder som planeras för respektive stråk. I arbetet med stråkstudier för Skånes fyra hörn har ett antal åtgärder och åtgärds paket föreslagits⁵. I tabell 17 framgår vilka förutsättningar och riktlinjer som ger bäst måluppfyllelse för de aktuella stråken. Genom att anpassa åtgärds paketen för stråken så att de exempelvis inriktas mer mot cykel eller kollektivtrafik, kan en högre grad av måluppfyllelse uppnås.

Det finns ett flertal aspekter på stråken som inte berörs i de föreslagna förutsättningarna eller riktlinjerna. Vid prioritering mellan stråken och vid val av innehåll i åtgärds paket bör man även ställa sig följande frågor:

⁵ Se Sweco 2016a-2016d

- 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 befolkningsfördelningen över Skåne och trängseln i städerna om de stråk som redan idag är mest trafikerade prioriteras högst för framtida åtgärder?
- 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?
- Hur ska förhållandet mellan satsningar på persontransporter kontra godstransporter se ut?
- Hur påverkas valet av stråk och åtgärder av Region Skånes rådighet över frågorna?

Avslutningsvis förtjänar några slutsatser från de stråkstudier som genomförts i sydöstra, sydvästra, nordvästra och nordöstra Skåne att lyftas fram även i denna rapport.

1. 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.
2. Stråkstudierna och åtgärdspaketet 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.
3. 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.

4. 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 utvecklings spiral.
5. 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. Över huvud taget 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. Det är en parallell till hur hela.
6. 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.

7 Referenser

Region Skåne (2016). Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050, remissversion

Sweco (2016a). Stråkstudier i sydöstra Skåne

Sweco (2016b). Stråkstudier i nordvästra Skåne

Sweco (2016c). Stråkstudier i nordöstra Skåne

Sweco (2016d). Stråkstudier i sydvästra Skåne

Trafikverket (2014a). PM Åtgärdsval persontrafik på Godsstråket genom Skåne och Mariefholmsbanan, TRV 2014/1466

Trafikverket (2014b). Väg 517 och 519 (Rängs sand & Kämpinge by), TRV 2014/88846

Trafikverket & Klippans kommun (2015). Åtgärdsvalsstudie – Cykel. Klippans kommun Östra Ljungby- Gråmanstorp

Trivector (2015). Utredning Blekinge Kustbana. Åtgärder för 2 timmars restid Karlskrona-Malmö

Vectura (2014). Åtgärdsvalsstudie stråket Bara-Malmö

WSP (2015). Förbättrad hållbar tillgänglighet till Malmö Airport. Åtgärdsvalsstudie.

Bilaga 1. Värdering av måluppfyllelse transportpolitiska mål och färdmedelsfördelning

Stråk	Funktionsmål						Hänsynsmål				Total uppfyllelse transport-politiska mål	Total måluppfyllelse färdmedels-fördelning
	Näringslivets transporter	Tillgänglighet regionalt/ nationellt	Jämställdhet	Funktionshinder	Barn och unga	Kollektivtrafik, gång och cykel	Klimat	Hälsa	Landskap	Trafiksäkerhet		
N Helsingborg/Angelholm-Malmö inkl Söderåsbanan	32	32	16	20	28	28	71	59	24	46	356	84
S21 Godsstråket i Skåne (AVS för persontrafik på Söderåsbanan, Lommabanen och Trelleborgsbanan samt på Marieholmsbanan)	27	30	21	21	24	24	59	50	15	46	317	63
M Helsingborg-Höganäs/Mölle	24	24	18	21	27	27	55	51	18	40	305	81
P Helsingborg-Kristianstad	24	27	18	18	24	24	56	49	18	39	297	84
B Malmö-Sjöbo	21	27	21	21	24	24	53	49	15	35	290	72
A Malmö-Ystad	18	18	18	18	21	21	50	46	15	33	258	72
Malmö-Kristianstad/Hässleholm	18	21	12	12	15	15	53	42	12	42	242	48

D Lomma-Lund	15	15	12	15	21	21	45	43	15	30	232	42
S15 Blekinge kustbana	15	15	15	18	18	18	45	42	12	30	225	54
S7 Tillgänglighet till Malmö Airport	15	14	10	10	14	14	45	40	10	34	203	30
S5 Malmö-Falsterbo	12	14	10	10	14	14	45	40	10	34	203	30
K Ystad-Simrishamn	12	18	9	9	12	12	39	30	12	30	186	27
I Ystad-Tomelilla	12	18	12	12	15	15	33	32	12	22	186	30
Q Kristianstad-Broby	12	12	8	10	12	12	42	36	8	29	179	24
J Tomelilla-Simrishamn	12	14	12	12	16	16	32	31	10	24	179	48
R Kristianstad/E22-Åhus	10	14	10	10	12	12	33	28	8	26	165	20
E1 Sjöbo-Tomelilla	10	6	9	9	9	9	37	33	6	23	147	27
H Kristianstad-Ystad	8	10	8	8	10	10	31	30	6	22	143	24
F Landskrona-Eslöv	8	12	8	8	10	10	27	22	6	23	136	20
C Trelleborg-Svedala-Staffanstorps-Lund-Kävlinge-Örkelljunga	8	10	6	6	8	8	28	23	6	24	127	24
S8 Malmö-Bara väg 841	8	8	4	6	6	6	29	21	4	24	114	12
G Lund-Dalby	6	10	6	6	6	6	26	18	6	22	114	16
H1 Ystad-Sjöbo	6	8	8	8	10	10	20	18	6	17	113	20
S17 Rv 23 Ekeröd-Sandåkra	6	8	6	6	8	8	17	14	6	16	95	12
H2 Sjöbo-Kristianstad	6	5	4	5	6	6	23	18	4	18	93	18
O Örkelljunga-Hässleholm	5	8	4	4	4	4	22	14	2	20	88	6
E Landskrona-Sjöbo-Tomelilla	4	4	3	3	4	4	24	21	2	17	85	9
S12 Staffanstorps-Åkarp (gång och cykel)	4	6	3	3	5	5	21	16	3	15	82	15

S22 GC-väg Ostra Ljungby - Gråmanstorp	4	4	5	6	7	7	15	15	4	11	78	14
L Tomelilla/Simrishamn-Kristianstad	3	4	3	4	4	4	21	16	3	14	76	6
S Osby-Olofström	3	3	3	3	4	4	20	18	2	15	75	9
T Hässleholm-Brody	3	4	4	5	7	7	14	14	4	11	74	14
S9 Väg 517 och 519 (Rängs sand och Kämpinge by)	3	3	4	5	6	6	14	14	4	9	68	10
S18 Lv 109 Kågeröd	3	4	3	4	5	5	14	13	3	10	64	10

Bilaga 2. Rangordning av stråken utifrån värdering av måluppfyllelse transportpolitiska mål och färdmedelsfördelning

Stråk	Näringslivets transporter	Tillgänglighet regionalt/ nationellt	Jämställdhet	Funktionshinder	Barn och unga	Kollektivtrafik, gång och cykel	Klimat	Hälsa	Landskap	Trafiksäkerhet	Total uppfyllelse transportpolitiska mål	Total måluppfyllelse färdmedelsfördelning
N Helsingborg/Ängelholm-Malmö inkl Söderåsbanan	1	1	6	4	1	1	1	1	1	1	356	112
S21 Godsstråket i Skåne (ÅVS för persontrafik på Söderåsbanan, Lommabanen och Trelleborgsbanan samt på Marieholmsbanan)	2	2	1	1	3	3	2	3	4	2	317	63
M Helsingborg-Höganäs/Mölle	3	5	4	3	2	2	4	2	2	4	305	81
P Helsingborg-Kristianstad	4	3	3	5	5	5	3	4	3	5	297	84
B Malmö-Sjöbo	5	4	2	2	4	4	5	5	5	6	290	72
A Malmö-Ystad	7	7	5	6	6	6	7	6	6	9	258	72

Malmö-Kristianstad/Hässleholm	6	6	8	9	10	10	6	8	8	3	242	48
D Lomma-Lund	9	10	10	8	7	7	8	7	7	10	232	42
S15 Blekinge kustbana	10	11	7	7	8	8	9	9	9	11	225	54
S7 Tillgänglighet till Malmö Airport	8	12	12	12	12	12	10	10	12	7	203	30
S5 Malmö-Falsterbo	11	13	13	13	13	13	11	11	13	8	203	30
K Ystad-Simrishamn	12	8	15	16	16	16	13	16	11	12	186	27
I Ystad-Tomelilla	15	9	9	10	11	11	15	14	10	20	186	30
Q Kristianstad-Brody	13	16	17	15	15	15	12	12	15	13	179	24
J Tomelilla-Simrishamn	14	14	11	11	9	9	17	15	14	15	179	48
R Kristianstad/E22-Åhus	16	15	14	14	14	14	16	18	16	14	165	20
E1 Sjöbo-Tomelilla	17	25	16	17	20	20	14	13	17	18	147	27
H Kristianstad-Ystad	21	19	19	19	18	18	18	17	18	21	143	24
F Landskrona-Eslöv	20	17	18	18	17	17	21	20	20	19	136	20
C Trelleborg-Svedala-Staffanstorps-Lund-Kävlinge-Örkelljunga	18	18	21	21	21	21	20	19	19	16	127	24
S8 Malmö-Bara väg 841	19	21	25	25	26	26	19	21	24	17	114	12
G Lund-Dalby	22	20	22	22	25	25	22	23	21	22	114	16

H1 Ystad-Sjöbo	24	22	20	20	19	19	28	25	22	25	113	20
S17 Rv 23 Ekeröd-Sandåkra	25	23	23	23	22	22	30	31	23	27	95	12
H2 Sjöbo-Kristianstad	23	27	27	26	27	27	24	24	25	24	93	18
O Örkelljunga-Hässleholm	26	24	26	29	31	31	25	30	34	23	88	6
E Landskrona-Sjöbo-Tomelilla	27	28	31	33	33	33	23	22	32	26	85	9
S12 Staffanstorp-Åkarp (gång och cykel)	28	26	30	32	30	30	26	27	29	28	82	15
S22 GC-väg Östra Ljungby - Gråmanstorp	29	29	24	24	23	23	31	29	26	31	78	14
L Tomelilla/Simrishamn-Kristianstad	31	30	32	30	32	32	27	28	30	30	76	6
S Osby-Olofström	30	33	34	34	34	34	29	26	33	29	75	9
T Hässleholm-Broby	32	31	28	27	24	24	32	32	27	32	74	14
S9 Väg 517 och 519 (Rängs sand och Kämpinge by)	34	34	29	28	28	28	33	33	28	34	68	10
S18 Lv 109 Kågeröd	33	32	33	31	29	29	34	34	31	33	64	10

Bilaga 3. Förutsättningar, riktlinjer och konkretisering

För att kunna tillämpa Region Skånes tre förutsättningar och sju riktlinjer på de olika stråken och grupperna av tätorter har Sweco dels identifierat parametrar som styr hur väl förutsättningen/riktlinjen kan genomföras, dels tagit fram exempel på olika typåtgärder som den kan innebära. Typåtgärderna finns inom alla stegen i fyrstegsprincipen.

Ett transporteffektivt samhälle

Parametrar som styr hur väl förutsättningen kan genomföras

- Transportbehovet
- Ytan transportmedlen tar när de framförs
- Ytan transportmedlen tar när de inte används
- Energin som åtgår för att framföra ett transportmedel
- Mängden resenärer eller gods som transportmedlen rymmer
- Nyttjandegraden av tillgänglig transportyta för resenärer eller gods
- Transportmedlens medelhastighet dörr-dörr inkl byten
- Transportlängden

Exempel på åtgärder som främjar riktlinjens genomförande

- Planera för täta städer med kort avstånd mellan målpunkter
- Utbyggda gång- och cykelbanor
- Utbyggd kollektivtrafik
- Pendlarparkeringar för byte till kollektivtrafik eller samåkning
- Höjda parkeringsavgifter
- Förbättrade bytespunkter för kollektivtrafik eller omlastning av gods

Ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter

Parametrar som styr hur väl riktlinjen kan genomföras

- Förekomst av oskyddade trafikanter
- Avstånd mellan målpunkter
- Hastigheter motorfordon
- Siktförhållanden

Exempel på åtgärder som främjar riktlinjens genomförande

- Planskilda korsningar

- Sänkta hastigheter motorfordon
- Utbyggda gång- och cykelbanor
- Förbättrad drift och underhåll
- Bättre efterlevnad trafikregler

Bibehålla kvalitén i befintlig infrastruktur

Parametrar som styr hur väl riktlinjen kan genomföras

- Graden av nedbrytning i dagens vägar, cykelvägar mm
- Materialval och utformning av befintlig infrastruktur
- Påfrestningar från trafik
- Klimatpåfrestningar

Exempel på åtgärder som främjar riktlinjens genomförande

- Förbättrat underhåll
- Mittseparering för att bibehålla hastighetsbegränsning
- Regelbunden trädsäkring tåg/väg
- Säkra avattning av vägkonstruktioner
- Använda material med hög kvalitet vid om- och nybyggnad

Effektivare användning av transportsystemet

Parametrar som styr hur väl riktlinjen kan genomföras

- När transporter sker
- Energin som åtgår för att framföra ett transportmedel
- Mängden resenärer eller gods som transportmedlen rymmer
- Nyttjandegraden av tillgänglig transportyta för resenärer eller gods
- Transportmedlens medelhastighet dörr-dörr inkl byten

Exempel på åtgärder som främjar riktlinjens genomförande

- Inför mer flexibla starttider för skola och arbete
- Signalsystem för tåg förbättras så att högre kapacitet uppnås
- Inför bussar och tåg med plats för fler resenärer
- Ersätt bilkörfält eller bilparkering med cykelbanor eller kollektivtrafikkörfält
- Självkörande bilar som kan hantera kökörning effektivare
- Utbildning i Eco-drivning för körskolor, arbetsplatser och privatpersoner

- Minska tiden för störande vägarbeten, framför allt på högtrafikerade vägar och cykelvägar
- Information och kampanjer om nya eller förbättrade transportmöjligheter

Omställning till förnybara drivmedel

Parametrar som styr hur väl riktlinjen kan genomföras

- Kostnaden för drivmedel
- Tillgängligheten till drivmedel
- Tillåtligheten att använda icke förnybara drivmedel

Exempel på åtgärder som främjar riktlinjens genomförande

- Inför fler laddningsstolpar för elbilar
- Inför fler tankställen för biogas
- Förändrade statliga subventioner och skatter
- Rötanläggning för framställande av biogas
- Offentliga sektorn använder och upphandlar fordon med förnybara drivmedel överallt där det är möjligt
- Elektrifiera järnvägar som inte är det idag
- Inför/utöka miljözoner i städerna

Utveckla möjligheten till att röra sig till fots

Parametrar som styr hur väl riktlinjen kan genomföras

- Avstånd mellan målpunkter
- Genheten hos gångstråken
- Topografin
- Jämnheten hos gångstråken
- Drift- och underhållsstandard
- Trygghet - upplevd risk att råka ut för en trafikolycka
- Trygghet - upplevd risk att råka ut för överfall
- Upplevelsen av att gå (landskap, utblickar, stadsmiljö)
- Befolkningens rörelseförmåga
- Tillgång till och kostnad för alternativa färdsätt

Exempel på åtgärder som främjar riktlinjens genomförande

- Planera för täta städer med kort avstånd mellan målpunkter
- Bygg gena, säkra, trygga och jämna gångbanor särskilt med koppling till kollektivtrafik
- Förbättra drift och underhåll av gångbanor
- Skapa säkra övergångsställen och passager för gående
- Skapa gångstråk för rekreation i vackra miljöer
- Förbjud hämtning/lämning med bil av skolbarn inom 500 m från skolorna.
- Öka kostnaden för parkering närmast de viktigaste målpunkterna

Bygg ut cykelinfrastrukturen**Parametrar som styr hur väl riktlinjen kan genomföras**

- Avstånd mellan målpunkter
- Genheten hos cykelstråken
- Storleken på målpunkter
- Hur sammanhängande cykelvägnätet blir
- Topografin
- Markförhållanden (berg, torv, vattendrag, odlingsmark etc)
- Markägarförhållanden

Exempel på åtgärder som främjar riktlinjens genomförande

- Bygga bort felande länkar i cykelvägnätet
- Bygga gena, säkra cykelbanor med tillräcklig bredd och som är skilda från gående
- Skapa säkra cykelöverfarter och passager
- Skapa säkra väderskyddade cykelparkeringar nära målpunkter och kollektivtrafik
- Hastighetssäkra gator där separerade cykelbanor inte kan byggas
- Bygg ut högklassig cykelvägvisning utmed alla större stråk
- Skapa möjlighet att ta med cykel på buss och tåg

Binda samman Skåne med kollektivtrafik**Parametrar som styr hur väl riktlinjen kan genomföras**

- Avstånd mellan målpunkter
- Storleken på målpunkter
- Restiden i förhållande till alternativa färd sätt

- Kostnaden för att åka kollektivt (taxor, zoner)
- Tillgång till och kostnad för alternativa färdssätt
- Bekvämligheten på kollektivtrafiken (sittplats, värme, ljud, ljus)
- Möjligheten att använda restiden effektivt (arbeta, sova)
- Antal byten och hur smidiga dessa är
- Möjligheten till kombinationsresor
- Tryggheten i kollektivtrafiken och vid hållplatser/stationer
- Känsligheten för störningar och hur dessa hanteras

Exempel på åtgärder som främjar riktlinjens genomförande

- Kollektivtrafikfält i städer och högtrafikerade korsningar
- Bygg dubbelspår eller mötesspår på högtrafikerade järnvägssträckor
- Se över tidtabeller för att skapa smidiga byten
- Inför expressbussar med färre stopp på vissa avgångar
- Skapa bussgator med förbjuden biltrafik
- Inför wifi och tysta zoner på alla tåg
- Bygg om stationsmiljöer för större trygghet och smidigare byten
- Bygg pendlarparkeringar vid viktiga hållplatser/stationer
- Förbättrat kollektivtrafikutbud kvällar och helger samt till mål för rekreation och turism

Främja klimatsmarta godstransporter

Parametrar som styr hur väl riktlinjen kan genomföras

- Kapacitet i transportmedlet
- Nyttjandegrad av tillgänglig kapacitet i transportmedlet
- Energin som åtgår för att framföra ett transportmedel
- Transportlängden
- Typ av drivmedel i transportmedlet

Exempel på åtgärder som främjar riktlinjens genomförande

- Kombiterminal/torrhamn
- Citylogistik med samordning av godstransporter
- Platooning (lastbilar digitalt sammankopplade till vägtåg)
- Förändrade statliga subventioner och skatter

- Offentliga sektorn använder och upphandlar fordon med koldioxidneutrala drivmedel
- Elektrifiera järnvägar som inte är det idag

Skapa hållbara förutsättningar för bilen

Parametrar som styr hur väl riktlinjen kan genomföras

Ekonomisk, social och ekologisk hållbarhet

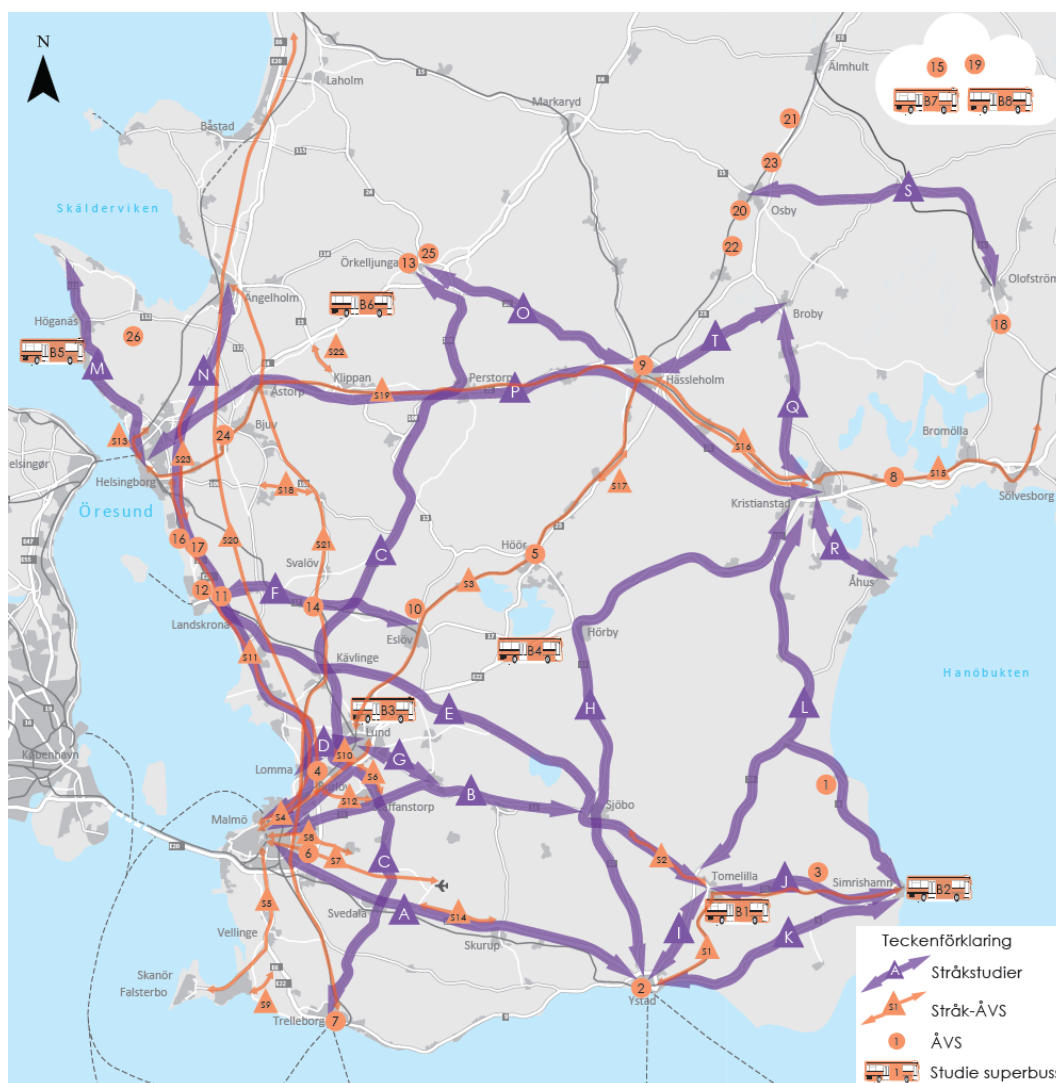
- Nyttjandegrad av tillgängliga platser i bilen
- Reslängden (mycket mer utsläpp första 5 km)
- Restiden i förhållande till alternativa färd sätt
- Trafiksäkerheten för biltrafikanter och andra trafikanter utmed sträckan
- Närhet till bra kollektivtrafikstråk
- Typ av drivmedel i bilen

Exempel på åtgärder som främjar riktlinjens genomförande

- Bilpooler
- Pendlarparkeringar för samåkning eller kombinationsresor med kollektivtrafik
- Förbättrat kollektivtrafikutbud kvällar/helger ger förutsättningar för minskat bilägande
- Rätt hastighetsgränser i förhållande till omständigheter på landsväg och i tätort
- Mittseparering av landsvägar i kombination med cykelåtgärder
- Tillåt hämtning/lämning med bil av skolbarn minst 500 m från skolorna.
- Inför mer flexibla starttider för skola och arbete
- Bullerskyddsåtgärder
- Parkeringsavgifter utformas för att gynna handel men minska arbetspendling med bil.
- Offentliga sektorn använder och upphandlar fordon med autobroms och andra trafiksäkerhetshöjande funktioner överallt där det är möjligt.

Bilaga 4. Sammanställning av åtgärdsvalsstudier och stråkstudier

Följande karta och förteckning är en sammanställning av nyligen genomförda samt pågående åtgärdsvals- och stråkstudier i Skåne, vilka utgör underlag för bland annat åtgärdsplaneringen för de nationella och regionala infrastrukturplanerna för perioden 2018-2029. Stråk som har studerats i de stråkstudier som har genomförts för de fyra "hömen" av Skåne har tilldelats bokstäver från A till T och är lila i figuren nedan. Stråk som har studerats i åtgärdsvalsstudier är numrerade från S1 till S23 och markerade med orange färg. Ett antal stråkstudier och åtgärdsvalsstudier har gjorts kopplat till det regionala superbusskonceptet, vilka indikeras med bussymbolen. Avslutningsvis har ett stort antal åtgärdsvalsstudier genomförts för mer specifika platser i länet. Dessa är numrerade från 1 till 26 och markerade med cirklar i kartan.



Figur. Sammanställning av nyligen avslutade och pågående åtgärdsvals- och stråkstudier i Skåne.

Stråk - stråkstudier

- 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

Stråk - åtgärdsstudier

- S1 ÅVS Österlenbanan
- S2 ÅVS väg 11 Anklam-Tomelilla
- S3 ÅVS Södra Stambanan Hässleholm-Lund, kapacitetsåtgärder
- S4 ÅVS Malmö-Lund
- S5 ÅVS Malmö-Falsterbo.
- S6 ÅVS 108 Staffanstorp-Lund
- S7 ÅVS Tillgänglighet till Malmö Airport
- S8 ÅVS Malmö-Bara väg 841
- S9 ÅVS Väg 517 och 519 (Rängs sand och Kämpinge by)
- S10 ÅVS 108 mellan E22-103
- S11 Hantering av E6 stråket Malmö-Helsingborg
- S12 Staffanstorp-Åkarp, GC
- S13 Maria - Helsingborg Västkustbanan
- S14 E65 Börringe-Skurup
- S15 ÅVS Blekinge kustbana BKB
- S16 ÅVS Skånebanan, Hässleholm – Kristianstad
- S17 Rv 23 Ekeröd-Sandåkra
- S18 Ekeby-Kågeröd, Utveckling Lv 109 Kågeröd

- S19 ÅVS för Skånebanan Helsingborg-Kristianstad
- S20 Åtgärdsval Väst kuststråket Göteborg-Malmö
- S21 ÅVS för godsstråket i Skåne (Åtgärdsvalsstudie för persontrafik på Godsstråket genom Skåne och Marieholmsbanan)
- S22 Gc-väg Östra LjungbyGråmanstorp
- S23 ÅVS E6/E4/E20 förbi Helsingborg

ÅVS eller tidigare genomförd stråkstudie med fokus superbuss

- B1 Tomelilla tätort
- B2 Simrishamns tätort
- B3 Infart Lund Norra
- B4 E22
- B5 Helsingborg-Höganäs.
- B6 Helsingborg-Örkelljunga-Markaryd
- B7 Stationer
- B8 Cirkulationsplats på landsbygd

ÅVS stråk

- S1 ÅVS Österlenbanan
- S2 ÅVS väg 11 Anklam-Tomelilla
- S3 ÅVS Södra Stambanan Hässleholm-Lund, kapacitetsåtgärder
- S4 ÅVS Malmö-Lund
- S5 ÅVS Malmö-Falsterbo.
- S6 ÅVS 108 Staffanstorp-Lund
- S7 ÅVS Tillgänglighet till Malmö Airport
- S8 ÅVS Malmö-Bara väg 841
- S9 ÅVS Väg 517 och 519 (Rängs sand och Kämpinge by)
- S10 ÅVS 108 mellan E22-103
- S11 Hantering av E6 stråket Malmö-Helsingborg
- S12 Staffanstorp-Åkarp, GC
- S13 Maria - Helsingborg Väst kustbanan
- S14 E65 Börringe-Skurup
- S15 ÅVS Blekinge kustbana BKB
- S16 ÅVS Skånebanan, Hässleholm – Kristianstad
- S17 Rv 23 Ekeröd-Sandåkra
- S18 Ekeby-Kågeröd, Utveckling Lv 109 Kågeröd
- S19 ÅVS för Skånebanan Helsingborg-Kristianstad
- S20 Åtgärdsval Väst kuststråket Göteborg-Malmö
- S21 ÅVS för godsstråket i Skåne (Åtgärdsvalsstudie för persontrafik på Godsstråket genom Skåne och Marieholm)
- S22 Gc-väg Östra LjungbyGråmanstorp
- S23 ÅVS E6/E4/E20 förbi Helsingborg

ÅVS övriga

- 1 ÅVS Trafksituationen i Kivik
- 2 ÅVS E65/Dragongatan, Ystad
- 3 Gärsnäs
- 4 ÅVS Bussramper Lomma Södra
- 5 ÅVS Rv 23/13 Förbi Höör
- 6 Malmö, persontrafik längs Kontinentalbanan
- 7 ÅVS Hamnleden i Trelleborg
- 8 Faunapassage Kust till Kustbanan, bandel 943 vid Bäckaskog
- 9 ÅVS Hässleholm C del 2
- 10 Lv 113 Stabbarp - Bosarp-Öslöv, gång- och cykelväg
- 11 Väg 17, Landskrona
- 12 Landskrona station
- 13 Cpl Örkelljunga, gamla E4/lv114
- 14 Väg 1190 i Teckomatorp
- 15 Övergripande förenklad åtgärdsvalsstudie för cykling i Skåne (omfattar samtliga åtgärder i Cykelvägsplanen)
- 16 Glumslöv
- 17 E6 Glumslövrastplats
- 18 Korsning Lv 116/Rv 15
- 19 Tillgänglighet Anpassning av busshållplatser
- 20 Gång och cykelväg Osby – Sibbarp
- 21 Gång- och cykelväg, Rv 23 Loshult, Gång- och cykelväg, Rv 23 Killeberg-Marestorp i Gnubbarp
- 22 Lv 1959 Tubbarp - Sibbarp
- 23 Lv 1956 Osby - Killeberg, gång- och cykelväg
- 24 Lv 1248 Mörarp - Bjuv, oskyddade
- 25 Rv 24 Laholmsvägen, oskyddade
- 26 Lv 1386 Mjöhult-Jonstorp, oskyddade