

Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2026–2037



Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2026–2037

Projektansvarig

Håkan Samuelsson, Region Skåne

Projektgrupp

Tobias Moberg, Magnus Andersson, Agnes Björk och
Ellen Lycke, Region Skåne

Referensgrupp

Andreas Ekberg, Helsingborgs stad
Åsa Hammarstedt, Kristianstad kommun
Ellen Boije af Gennäs Erre, Tomelilla kommun
Magnus Fahl, Malmö Stad
Peter Juterot, Lunds kommun
André Olbers, Lunds kommun
Emma Holgersson, Ystads kommun

Beslutad av Regionfullmäktige

www.skane.se

Bildförteckning

framsida: Kullaberg, Mölle, Skåne / Stefan Isaksson
sid. 4: Rapsfält, Ystad / Kentaroo Tryman
sid. 8: Lund Centralstation / Malin Palm
sid. 11: Lund Centralstation / Malin Palm
sid. 16: Mjölkltransport / Malin Palm
sid. 17: E22 Lund Södra / Malin Palm
sid. 23: Rangerbangård, Helsingborg / Malin Palm
sid. 24: Öresundsbron
sid. 26: Cykelväg, Helsingborg / Malin Palm

sid. 30: Glumslöv / Malin Palm
sid. 38: Hässleholm Centralstation / Malin Palm
sid. 41: Lund Centralstation / Malin Palm
sid. 42: Supercykelväg, Helsingborg–Laröd / Malin Palm
sid. 46: Övergångsställe, Malmö / Malin Palm
sid. 48: E6 Malmö / Malin Palm
sid. 53: Inre ringvägen, Malmö / Malin Palm
sid. 57: Supercykelväg, Helsingborg–Laröd / Malin Palm
sid. 58: Hässleholm Centralstation / Malin Palm
sid. 66: Hässleholm, cykelparkering / Malin Palm

Innehåll

INTRODUKTION	4
Sammanfattning	5
Ordlista	6
Läsanvisning	7
PLANERING AV TRANSPORTINFRASTRUKTUR	8
Planuppdraget	9
Genomförande av planen	12
Roller	14
Finansiering av åtgärder i planen	15
FÖRUTSÄTTNINGAR	16
Nationella strategier och mål	17
Regionala strategier och planer	18
Politisk inriktning – säker framkomlighet	22
Skånes transportinfrastruktur	22
Skåne i omvärlden	24
SATSNINGAR	26
Satsningar 2026–2037	27
Namngivna regionala objekt	30
Kollektivtrafik	37
Samfinansiering av nationell plan	39
Cykelinfrastruktur	42
Framkomlighet och trafiksäkerhet	45
Sammanställning	47
BRISTER I DEN SKÅNSKA INFRASTRUKTUREN	48
Genomförda åtgärdsvalsstudier 2022–2025	49
Pågående åtgärdsvalsstudier	54
Prioriterade brister att utreda	55
PLANENS EFFEKTER OCH BIDRAG	58
Bidrag till nationella strategier och mål	59
Bidrag till regionala strategier och planer	60
Hållbarhetsbedömning	62
FÖRANKRING OCH UPPFÖLJNING	66
Process för förankring och dialog	67
Uppföljning av planen	68



Introduktion

Den regionala transportinfrastrukturplanen för Skåne 2026–2037 pekar ut riktningen och satsningarna som ska bidra till att skapa förutsättningar för utveckling och hållbar tillgänglighet i hela Skåne. Planen har tagits fram av Region Skåne i nära dialog med Skånes kommuner, Trafikverket och andra berörda aktörer. I detta kapitel hittar du en sammanfattning av planens inriktning och satsningar, ordlista och läsanvisning.

Sammanfattning

Regional transportinfrastrukturplan för Skåne omfattar åren 2026–2037 och den ekonomiska ramen för denna period är 7280 miljoner kronor. Planen tas fram på uppdrag av regeringen och syftar till att bidra till de transportpolitiska målen, regionala strategier och planer samt att åtgärda brister i den skånska infrastrukturen. Den politiska inriktningen för planen är säker framkomlighet.

Planen visar Skånes investeringar i statlig regional infrastruktur samt medel för medfinansiering av kommunal infrastruktur och samfinansiering av nationell plan för transportinfrastruktur. Åtgärderna i planen utgör en blandning av större namngivna objekt och av åtgärdsområden där en summa avsatts men de specifika åtgärderna väljs ut i den löpande genomförandeprocessen. Trafikverket är mottagare och innehar uppdraget att genomföra planen. Fördelningen av medel i prisnivå 2025–02 framgår nedan.



Namngivna regionala objekt

3390 miljoner kronor avsätts för finansiering av namngivna regionala objekt. Namngivna objekt är kostnadsberäknade till över 75 miljoner kronor. För de namngivna objekten prioriteras det regionalt viktiga vägnätet som stödjer det flerkärniga Skåne. Under planperioden prioriteras att genomföra prioriterade objekt från föregående plan, färdigställa stråk, paketering av tidigare åtgärder inom potter och nya satsningar som skapar ökad säker framkomlighet.



Kollektivtrafik

1370 miljoner kronor avsätts för finansiering av kollektivtrafikåtgärder som fördelas mellan statliga regionala vägar, statlig medfinansiering till kommunal infrastruktur och storstadsavtal Malmö. Åtgärderna ska bidra till att uppfylla målet om hållbar tillgänglighet för kollektivtrafiken.



Samfinansiering av nationell plan

935 miljoner kronor avsätts för samfinansiering av nationell plan för satsningar av större regional betydelse. Genom samfinansiering av den nationella planen ökar möjligheterna för Trafikverket att prioritera viktiga satsningar och åtgärder i

Skåne, som annars kanske inte hade kunnat prioriteras. Syftet är att främja robustheten i Skånes järnvägsnät och öka kapaciteten för regionala tåg.



Cykelinfrastruktur

1000 miljoner kronor avsätts för finansiering av cykelinfrastruktur. Satsningen innehåller fyra olika delar; byggande av nya statliga regionala cykelvägar, standardhöjning och passager på statligt vägnät, statlig medfinansiering av kommunala cykelvägar samt statlig medfinansiering av regionalt prioriterade stråk på kommunala vägar.



Framkomlighet och trafiksäkerhet

585 miljoner kronor avsätts för finansiering av mindre åtgärder som bidrar till ett effektivt genomförande av planens inriktning på ökad trafiksäkerhet och förbättrad framkomlighet. Medlen fördelas mellan statliga regionala vägar och statlig medfinansiering till kommunal och enskild infrastruktur. Inom potten prioriteras åtgärder för ökad trafiksäkerhet i tätorter, minskade barriäreffekter av motorfordonstrafik och framkomlighet längs det statliga vägnätet.

Ordlista

Nedan presenteras vanligt återkommande begrepp inom transportinfrastrukturplanering som kan underlätta läsning av planen.

Funktionsutredning: Utredning som syftar till att förbättra en befintlig anläggnings funktion. Används där åtgärder handlar om exempelvis driftsituation, tillförlitlighet, standard och tekniska tillstånd.

Medfinansiering: När andra aktörer bidrar ekonomiskt till satsningar i den statliga transportinfrastrukturen.

Miljökonsekvensbeskrivning (MKB): En analys som redovisar den påverkan på miljön som genomförandet av en plan kan medföra.

Nettonuvärdeskvot (NNK): Ett samhällsekonomiskt mått som används för att bedöma lönsamheten vid investeringar i transportsektorn. NNK är nettonuvärdet i förhållande till investeringskostnaden samt drift- och underhållskostnaden.

Mötesseparerade vägar: Vägar där mötande trafik skiljs åt med en fysisk barriär, oftast ett mitträcke, för att öka trafiksäkerheten.

Samfinansiering: En finansieringsmodell där olika statliga anslag kombineras för att möjliggöra en satsning. Medel från regional plan finansierar åtgärder i nationell plan.

Samlad effektbedömning (SEB): Effekter och kostnader en föreslagen åtgärd eller ett åtgärds paket skulle få om den genomförs.

Social konsekvensbedömning (SKB): En analys som redovisar den påverkan på sociala hållbarhetsaspekter som genomförandet av en plan kan medföra.

Statlig medfinansiering: När planen medfinansierar åtgärder som annan aktör ansvarar för, såsom sökbara pengar för byggande av kommunala gång- och cykelvägar.

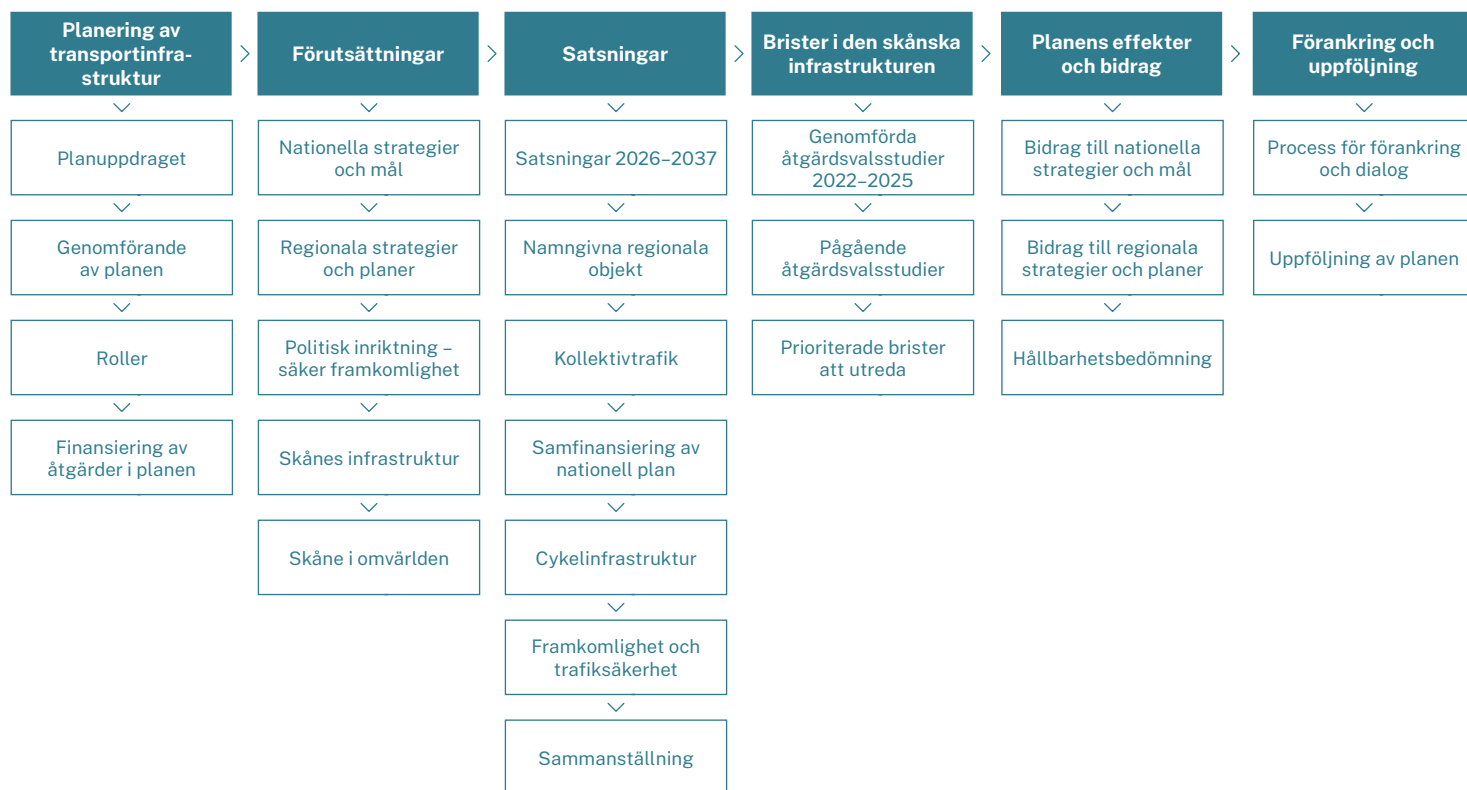
Transportinfrastruktur: Samlingsnamn för fysisk infrastruktur som möjliggör transporter av människor och gods.

Vägplan/järnvägsplan: Juridiskt bindande plan för ny eller ändrad väg- eller järnvägsinfrastruktur.

Årsmedeldygnstrafik (ÅDT): Det genomsnittliga antalet fordon som passerar på en väg per dygn, beräknat över ett år.

Åtgärdsvalsstudie (ÅVS): En metod som Trafikverket använder för att analysera och utvärdera olika lösningar på ett identifierat transportproblem. ÅVS är det första steget i planeringsprocessen för större projekt.

Läsanvisning



Planering av transportinfrastruktur

Här ges en introduktion till de nationella och regionala transportinfrastrukturplanernas innehåll, den regionala infrastrukturplaneringens faser, genomförandet av planen, roller som är relevanta och hur olika typer av finansiering i planen fungerar.

Förutsättningar

Här presenteras de förutsättningar som ligger till grund för planens inriktning och utpekade satsningar. Nationella och regionala strategier, mål och planer beskrivs liksom den politiska inriktningen för planen. Även Skånes geografiska förutsättningar och relation till omvärlden redovisas.

Satsningar

Här presenteras åtgärder och potter som den regionala transportinfrastrukturplanen pekar ut. Vad åtgärderna och pottarna ska omfatta, uppskattade kostnader och när produktion ska genomföras redovisas.

Brister i den skånska infrastrukturen

Här pekas de viktigaste bristerna i det skånska transportinfrastruktursystemet ut samt hur dessa bör utredas för att skapa planeringsunderlag inför framtida regionala transportinfrastrukturplaner. Genomförda och pågående åtgärdsvalstudier redovisas.

Planens effekter och bidrag

Här beskrivs planens effekter samt dess bidrag till mål och strategier på olika nivåer. I detta kapitel redovisas också miljökonsekvensbeskrivning och social konsekvensbedömning.

Förankring och uppföljning

Här beskrivs hur processen för förankring och dialog under planens framtagande sett ut samt hur planens genomförande följs upp.



Planering av transportinfrastruktur

Processen för att ta fram och genomföra nationell och regional plan för transportinfrastruktur styrs av förordningar och beslut på nationell och regional nivå. Här ges en introduktion till planernas olika innehåll, vilka beslut, faser och roller processen formas av och hur olika typer av finansiering i den regionala planen fungerar.

Planuppdraget

Trafikverket och länsplaneupprättarna får vart fjärde år i uppdrag av regeringen att ta fram en nationell transportinfrastrukturplan respektive regionspecifika länsplaner, i Skåne kallad regional transportinfrastrukturplan. Transportinfrastrukturplanerna sträcker sig över tolv år men ersätts av en ny reviderad plan varje mandatperiod.

Region Skåne har sedan år 1999 det regionala utvecklingsansvaret för Skåne. Detta innefattar ansvar för att ta fram och fastställa en strategi för Skånes långsiktiga utveckling, men även att

upprätta och fastställa planen för regional transportinfrastruktur. Den regionala transportinfrastrukturplanen ska visa Skånes samlade infrastrukturåtgärder på statlig infrastruktur under planperioden 2026–2037 samt hur dessa bidrar till att nå de transportpolitiska målen.

Föregående regional transportinfrastrukturplan sträckte sig mellan 2022–2033 och innehöll satsningar på totalt 5 152 miljoner kronor i 2021 års prisnivå.

Nationell och regional transportinfrastrukturplan

Nationell plan för transportinfrastruktur

Planen tas fram av Trafikverket och beskriver hur den statliga infrastrukturen för järnvägar, vägar samt sjö- och luftfart ska underhållas och utvecklas. Planen omfattar bland annat:

- Drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar
- Investeringar i statliga vägar, järnvägar, farleder och slussar
- Åtgärder för att minska infrastrukturens miljöpåverkan
- Medel till forskning och innovation

Större investeringar (över 150 mnkr) redovisas som namngivna objekt. Mindre trimningsåtgärder hanteras som åtgärdsområden inom vilka Trafikverket löpande prioriterar åtgärder.

Regeringen beslutar om innehållet i nationell plan och Trafikverket genomför den.

Regional plan för transportinfrastruktur

Länsplaner tas fram av Sveriges respektive regioner. Skånes plan omfattar investeringar i det statliga regionala vägnätet samt medfinansiering av kommunal infrastruktur och samfinansiering av statlig infrastruktur. Inom ramen för planen ingår inte medel för drift och underhåll av statlig infrastruktur.

Större investeringar (över 75 mnkr) redovisas som namngivna objekt. Mindre åtgärder hanteras inom åtgärdsområden där potter för löpande åtgärder finns avsatta.

Region Skåne beslutar om länsplanen och Trafikverket genomför den.



Förordningar som reglerar den regionala planen

Kraven på innehållet i respektive länsplan regleras i förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur. I förordningen framgår att det inom varje län ska upprättas en länsplan för hur medel för investeringar och förbättringsåtgärder ska fördelas. Länsplanerna ska, med hänsyn till de regionala förutsättningarna, bidra till att de transportpolitiska målen uppnås. Länsplanerna ska upprättas med hänsyn till de samlade transportbehoven för respektive region.

En länsplan ska avse en tidsram på tolv år och omfatta:

- Investeringar i statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet.
- Åtgärder i anläggningar för vilka statlig medfinansiering kan beviljas enligt 2 § i förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikplaner.
- Åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur.
- Åtgärder i andra icke statligt finansierade anläggningar av betydelse för det regionala transportsystemet som bör redovisas i planen enligt förordning (2024:533).

Länsplanerna får avse investeringar och förbättringsåtgärder för vilka Trafikverket har ansvaret enligt förordning (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur. Länsplanen får även avse byggande och drift av enskilda vägar enligt förordning (2010:137).

Den regionala transportinfrastrukturplaneringens faser

Processen för den regionala transportinfrastrukturplaneringen består av de tre faserna inriktningsplanering, åtgärdsplanering och genomförande. Inom dessa faser kommer beslut från nationell nivå som styr den regionala transportinfrastrukturplaneringen.

Inriktningsplanering

Under inriktningsplaneringen sätts inriktningen för den regionala transportinfrastrukturplaneringen. Inriktningsplaneringen svarar på hur Skåne bör satsa och prioritera tillkommande medel och styrs av inriktningar från nationell nivå samt politiska överväganden på regional nivå. Inriktningsplaneringen formas av innehållet i inriktningsunderlaget och infrastrukturpropositionen.

Inriktningsunderlaget tas fram av Trafikverket på uppdrag av regeringen. Inriktningsunderlaget presenterades i januari 2024 och beskriver Trafikverkets förslag för den långsiktiga inriktningen för utvecklingen av infrastrukturplaneringen. Trafikverket anser för planperioden 2026–2037 att det är angeläget att:

- rusta, effektivisera och modernisera den befintliga infrastrukturen
- vidta åtgärder för att klara dels klimat- och trafiksäkerhetsmålen, dels klimatförändringar och yttre hot
- hushålla med resurser genom att minska kostnader, prioritera noga och besluta om nya satsningar först när kostnader och nyttor är väl utredda

Inriktningsunderlaget remitterades ut och en rad aktörer, inklusive Region Skåne, fick möjlighet att svara på underlaget. Tillsammans med dessa svar utgör inriktningsunderlaget beslutsunderlag till infrastrukturpropositionen.

Infrastrukturpropositionen, *Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera*, tas fram av regeringen och beslutas av riksdagen. Propositionen presenterades i oktober 2024 och anger de preliminära ramarna för den nationella transportinfrastrukturplaneringen 2026–2037. Planeringsramen för planperioden är 1171 miljarder kronor. Medlen ska enligt propositionen fördelas enligt nedan:

- Utveckling av transportsystemet: 607 miljarder kronor
- Vidmakthålla inkl. reinvesteringar av statliga järnvägar: 210 miljarder kronor

- Vidmakthålla inkl. reinvesteringar av statliga vägar samt statlig medfinansiering till enskilda vägar: 357 miljarder kronor

Åtgärdsplanering

Utifrån den inriktning som beslutats väljs under åtgärdsplaneringen vilka åtgärder som är lämpliga att prioritera. Fasen handlar om att bygga ihop en välfungerande plan genom att avväga behov, kostnader och planeringsmognad. Åtgärdsplaneringen formas av ett direktiv om åtgärdsplanering från regeringen.

Direktivet om åtgärdsplanering presenterades i mars 2025 och ger Trafikverket och länsplaneupprättarna i uppdrag att ta fram en nationell transportplan och regionala transportinfrastrukturplaner. Direktivet anger den preliminära ramen för den regionala transportplanen och ger en riktning kring vilka åtgärder som ska prioriteras.

Direktivet fastslår att prioritet bör ges till åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten och ska inriktas mot åtgärder i infrastrukturen utan omotiverade inskränkningar gällande framkomlighet eller transporteffektivitet.

Följande ska redovisas av regionerna utöver vad som anges i förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur:

- Hur de ekonomiska ramarna för planperioden ska fördelas på olika åtgärder och typer av åtgärder. Åtgärder som beräknas kosta under 75 miljoner kronor behöver inte anges i förslagen till länsplaner.
- Vilka prioriteringar som planförslagen baseras på.
- Om fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande perspektiv har tillämpats i planförslagen.
- Hur mycket medel som går till åtgärder i infrastrukturen som förbättrar trafiksäkerheten.
- Hur mycket medel som går till samfinansiering av åtgärder i nationell plan samt hur mycket medel som avsätts till statlig medfinansiering.
- Miljöbedömning kopplat till respektive förslag till länsplan.

Genomförande

Genomförandet avser den fas där den regionala transportinfrastrukturplanen realiseras. Samtidigt som inriktnings- och åtgärdsplanering för ny planomgång pågår genomförs åtgärder i gällande plan. När en ny plan är antagen påbörjas genomförandefasen för den nya planen. Trafikverket ansvarar för att genomföra planen och genomförandet sker i samverkan med Region Skåne, Trafikverket och berörda kommuner. Regionens roll i genomförandet handlar om dialoger, samarbete och kunskapsdelning för att driva igenom och prioritera åtgärder. Läs mer om genomförandet i kapitlet *Genomförande av planen* nedan.



Genomförande av planen

Det är Trafikverket som är mottagare och som innehar uppdraget att genomföra den regionala transportinfrastrukturplanen. Trafikverket planerar i samråd med regionen och kommunerna hur de åtgärder som pekas ut i planen ska genomföras. Trafikverket genomför åtgärder på det statliga vägnätet medan kommunerna genomför åtgärder på det kommunala vägnätet. Trafikverket har även hand om planens budgetram och följer löpande upp planens upparbetning.



Figur: Trafikverkets process för planering och genomförande.

Åtgärdsvalsstudie (ÅVS)

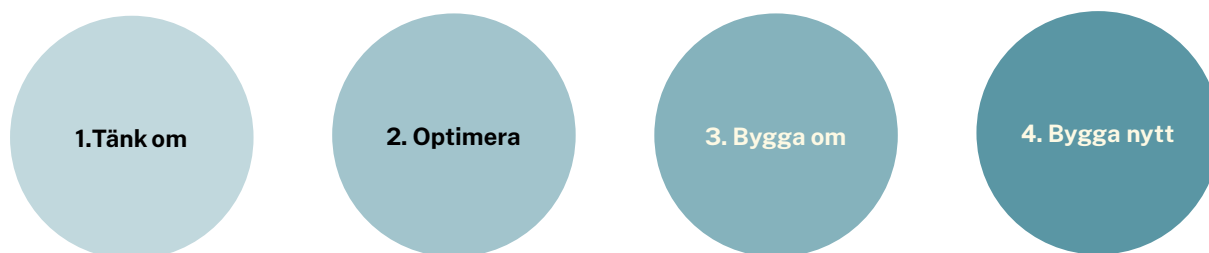
Det första steget i processen av en väg- eller järnvägsåtgärd är en förberedande studie – en så kallad åtgärdsvalsstudie (ÅVS). Initiativtagare till en åtgärdsvalsstudie kan vara Trafikverket, en kommun, en region eller en annan aktör.

En ÅVS är en förutsättningslös transportövergripande analys som sker i olika faser samt tillämpar den så kallade fyrstegsprincipen. Följande fyra faser ingår:



Figur: Faser enligt metodiken för åtgärdsvalsstudier.

Åtgärdsvalsstudier tar hänsyn till alla trafikslag, alla typer av åtgärder och kombinationer av dessa. Val av åtgärder handlar om att lösa problem och tillgodose behov. Valen ska bidra till en hållbar samhällsutveckling genom kostnadseffektiva åtgärder. För att uppnå det arbetar Trafikverket, som nästan alltid leder arbetet i en åtgärdsvalsstudie, enligt fyrstegsprincipen. Tänkbara åtgärder analyseras i fyra steg; i första hand genom att påverka behovet av transporter, i sista hand genom att bygga ny infrastruktur.



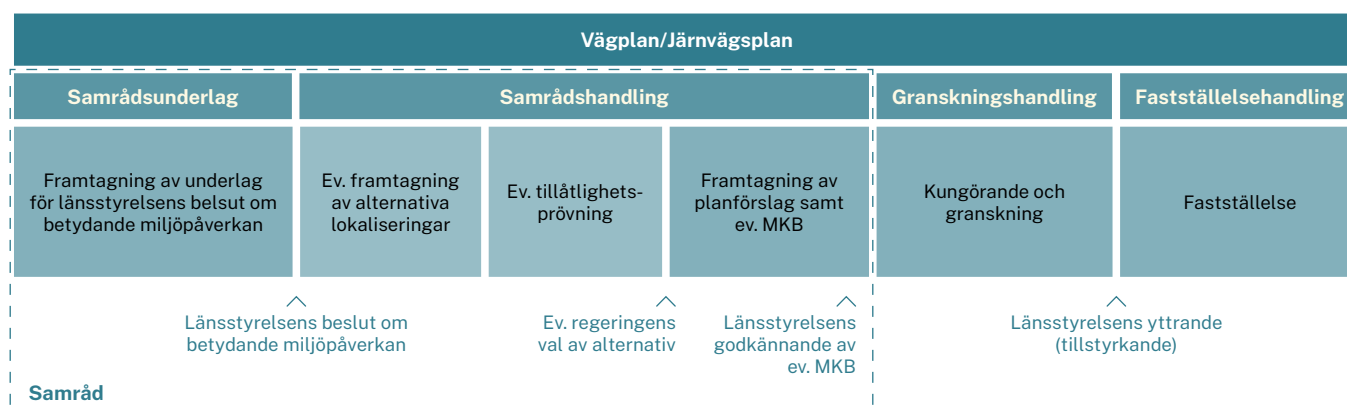
Figur: Fyrstegsprincipens steg.

I en ÅVS rekommenderas åtgärder, vilka sedan prioriteras in i nationell och regional transportinfrastrukturplan. Det är primärt steg 3- och steg 4-åtgärder som kommer in i planerna då de innebär kostsamma om- eller nybyggnationer. Det är dock inte givet att föreslagna åtgärder kommer med i investeringsplaner och faktiskt genomförs.

Planläggning

Den formella fysiska planeringen, planläggningsprocessen, består av upprättandet av väg- respektive järnvägsplan. Planläggningsprocessen ser olika ut beroende på om länsstyrelsen bedömer att projektet kan ha en betydande miljöpåverkan, om alternativa lokaliseringar ska utredas eller om tillåtlighetsprövning behövs. Åtgärder på befintlig väg eller järnväg som är små och okomplicerade, som inte medför mer än marginell påverkan på omgivningen och där mark inte behöver tas i anspråk med tvång, kan utföras utan formell fysisk planläggning. Det innebär att det då inte krävs en väg- eller järnvägsplan.

I åtgärdsvalsstudier samt planläggningsprocess enligt väg- respektive järnvägslagen sker dialog, förankring och samverkan med berörda aktörer.



Figur: Trafikverkets planläggningsprocess.

Roller

Nedan framgår centrala roller i framtagande och genomförande av planen.

Regeringen

- Ger uppdrag om inriktningsunderlag.
- Tar fram förslag till proposition.
- Beslutar om direktiv.

Riksdagen

- Fattar beslut om proposition.
- Beslutar om innehållet i nationell plan och ramarna för regional plan.

Trafikverket

- Tar fram inriktningsunderlag, förslag till nationell plan och planeringsunderlag kopplade till objekt i regionala planer.
- Hanterar planernas budgetramar och följer löpande upp upparbetning av planerna.
- Tar fram åtgärdsvalsstudier.
- Handlägger statlig medfinansiering.
- Genomför åtgärder (förutom åtgärder med statlig medfinansiering).

Region Skåne

- Tar fram förslag till och beslutar om innehållet i regional transportinfrastrukturplan för Skåne - prioriterar åtgärder, fördelar medel och pekar ut brister.
- Samverkar med kommuner, Trafikverket och andra aktörer i framtagande och genomförande av planen.
- Följer löpande upp upparbetning och genomförande av Skånes plan.
- Handlägger statlig medfinansiering genom Skånetrafiken.

Kommunerna i Skåne

- Är dialogpart i framtagande av planen och bidrar med inspel kring prioriterade brister.
- Genomför åtgärder i kommunal infrastruktur som medfinansieras av planen.



Finansiering av åtgärder i planen

Den regionala transportinfrastrukturplanen innehåller statliga medel tilldelade ur den nationella planen. Planen redovisas i prisnivå 2025–02.

Planen avsätter primärt medel för utpekade satsningar på det statliga regionala vägnätet. Förutom dessa satsningar har planen möjlighet att genom avtal samfinansiera infrastruktursatsningar som ingår i den nationella planen, det vill säga järnvägssatsningar och utveckling av Europavägar. Möjlighet finns också att olika aktörer medfinansierar åtgärder så att de kommer med i planen. Planen kan samtidigt delge statlig medfinansiering till kommuner eller andra aktörer för att utveckla infrastrukturen på till exempel det kommunala vägnätet.

- **Samfinansiering:** Gemensam finansiering mellan infrastrukturplaner, till exempel när medel från den regionala planen samfinansierar åtgärder i den nationella planen.
- **Medfinansiering:** Gemensam finansiering med andra medel utöver den regionala transportinfrastrukturplanen. Exempelvis kan en kommun medfinansiera ett objekt i den regionala planen.
- **Statlig medfinansiering:** Finansiering ur nationell eller regional plan till åtgärder med en annan offentlig huvudman.

Statlig medfinansiering till kommunal infrastruktur

Statligt bidrag till kommunal infrastruktur går att söka inom tre potter:

- Statlig medfinansiering till kommunal kollektivtrafik (Skånetrafiken handlägger)
- Statlig medfinansiering till kommunal cykelinfrastruktur (Trafikverket handlägger)
- Statlig medfinansiering till kommunala framkomlighets- och trafiksäkerhetsåtgärder (Trafikverket handlägger)

Potterna kan användas för att finansiera åtgärder på det kommunala vägnätet med 50 procent. Om det finns särskilda skäl kan Trafikverket besluta att statlig medfinansiering ska beviljas med 75 procent av kostnadsunderlaget för statlig medfinansiering. Som särskilda skäl kan vara:

- Åtgärden bedöms ha mycket stor samhällsnytta och bidra till flera transportpolitiska mål
- Åtgärden utgör försöksverksamhet med ett brett användningsområde
- Nyttan av en åtgärd i en kommun kommer till största del trafikanter från andra kommuner till godo, till exempel underlättar arbetspendling och regionförstoring

Medfinansiering till kommunal infrastruktur regleras av *förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. och Trafikverkets handbok för statsbidrag*. I handboken framgår vilka slags objekt och åtgärder som är aktuella för statlig medfinansiering. Handboken ska läsas tillsammans med rutinen för statlig medfinansiering till regionala kollektivtrafikanläggningar samt åtgärder för förbättrad trafiksäkerhet inklusive cykel på det kommunala vägnätet. Rutinerna finns på Trafikverkets hemsida.

Ansökningsprocessen sker årligen enligt följande:

- April/maj – Utskick om ansökan från Trafikverket och Skånetrafiken
- September – Ansökan skickas in av kommunerna
- Oktober – Beslut om tilldelning

Storstadsavtal Malmö

Under Sverigeförhandlingen 2017 slöts avtal om storstadsåtgärder i bland annat Malmö. Ursprungligen skulle extra medel tillskjutas för att genomföra åtgärder utpekade i storstadsavtalen. Till följd av uteblivna medel behöver den regionala transportinfrastrukturplanen finansiera åtgärderna för att upprätthålla ingångna avtal. I avtalen fastställs åtgärder, statlig medfinansiering och kommunens åtaganden om finansiering och bostadsbyggande.



Förutsättningar

I detta kapitel presenteras de förutsättningar som ligger till grund för planens inriktning och utpekade satsningar. Här beskrivs nationella och regionala strategier, mål och planer med stor påverkan på utvecklingen av Skånes transportinfrastruktur. Vidare beskrivs den politiska inriktningen för planen samt Skånes geografiska förutsättningar.

Nationella strategier och mål

Transportpolitiska mål

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Transportsystemet ska utvecklas mot det övergripande transportpolitiska målet. Till det övergripande målet hör ett funktionsmål och ett hänsynsmål.

Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska bidra till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska också likvärdigt svara mot mäns och kvinnors behov.

Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa. Hänsynsmålet har också preciserats med etappmål för miljö respektive trafiksäkerhet:

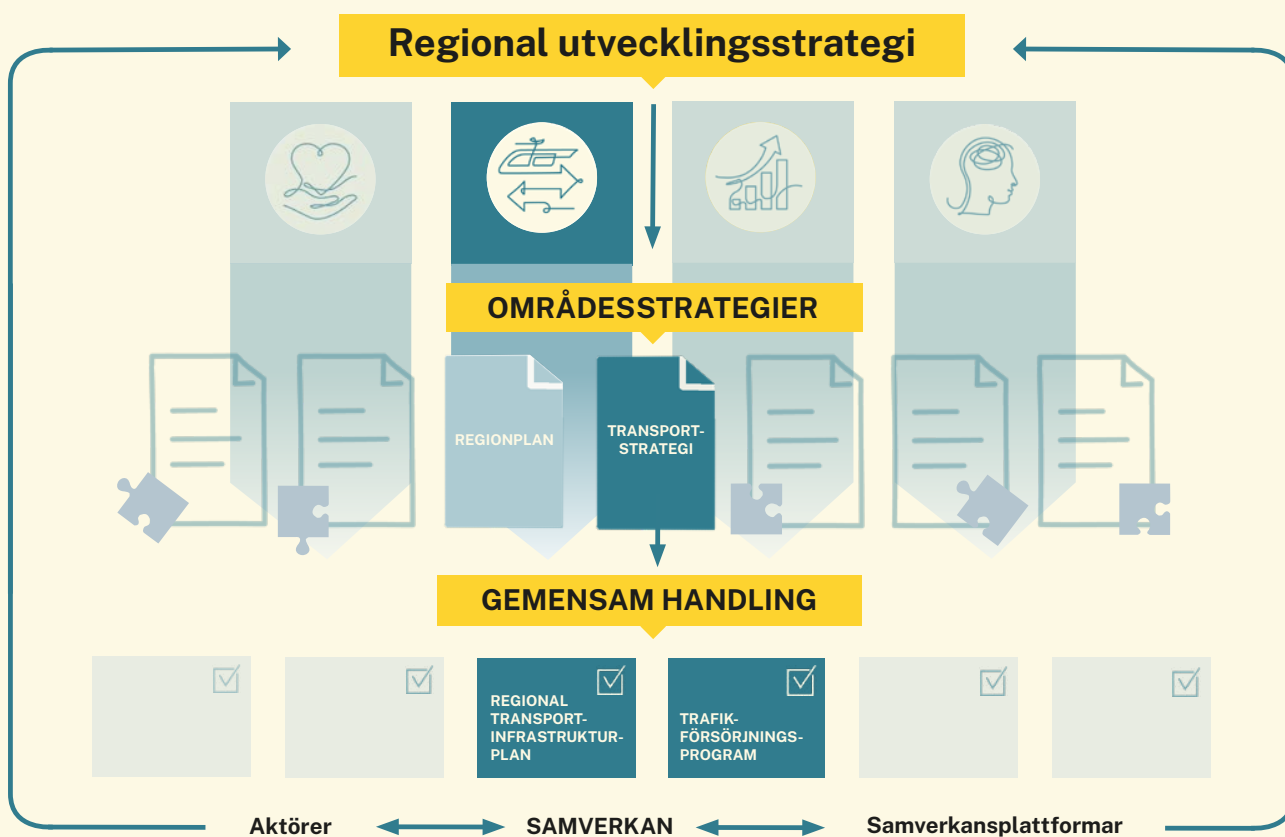
- Växthusgasutsläppen från inrikes transporter – utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem – ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.
- Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.



Regionala strategier och planer

Region Skåne anger prioriteringar och mål inom ramen för det regionala utvecklingsansvaret genom en regional utvecklingsstrategi och tillhörande områdesstrategier. För att omsätta strategiernas intentioner till verklighet kan varje områdesstrategi kompletteras med en eller flera handlingsplaner.

Regional transportinfrastrukturplan fungerar som en form av handlingsplan som omsätter inriktningar till konkreta infrastrukturens satsningar.



Figur: Den regionala transportinfrastrukturplanens sammanhang i det regionala utvecklingssystemet.

Det öppna Skåne 2030 – Skånes utvecklingsstrategi

Den regionala utvecklingsstrategin, Det öppna Skåne, utgör grunden för det regionala utvecklingsarbetet och beskriver Region Skånes viljeinriktning och hur aktörer kan samarbeta för att möta utmaningar, ta vara på möjligheter och skapa hållbar utveckling.

Region Skåne har särskilt pekat ut fyra strategiska områden:

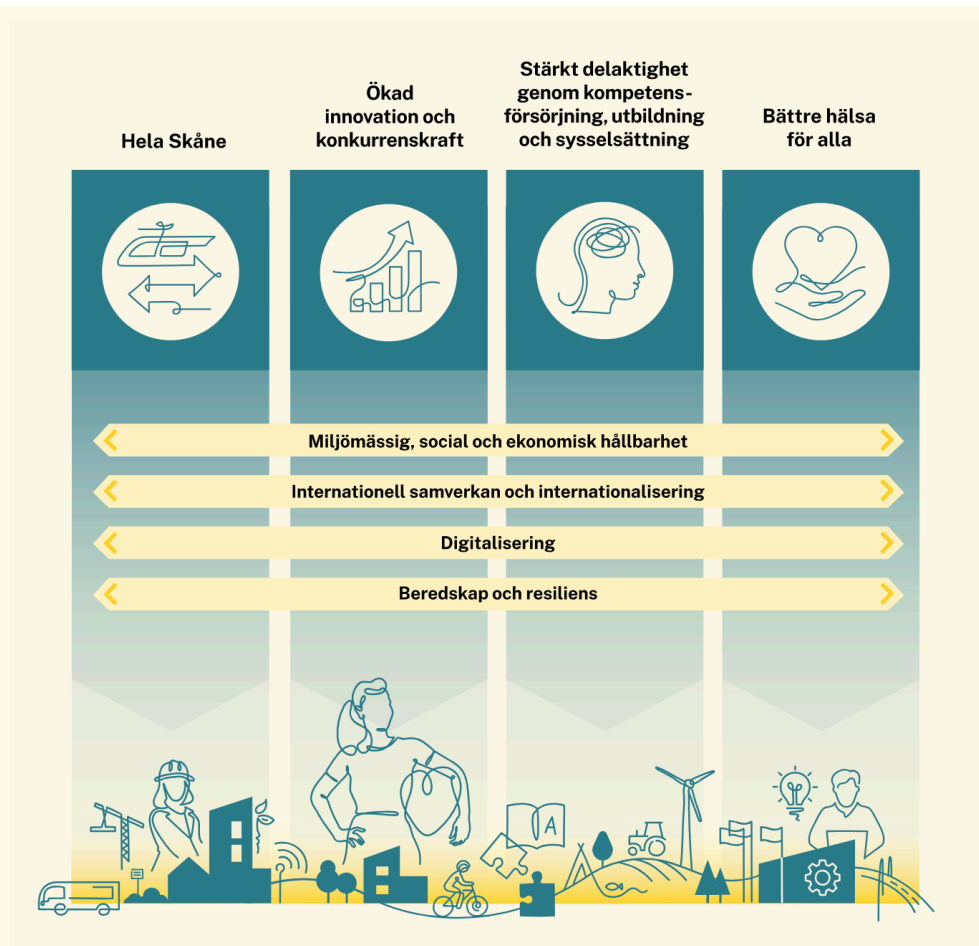
- Hela Skåne
- Ökad innovations- och konkurrenskraft
- Stärkt delaktighet genom kompetensförsörjning, utbildning och sysselsättning
- Bättre hälsa för alla

För att komplettera de strategiska områdena pekar utvecklingsstrategin ut fyra långsiktiga tvärgående perspektiv som behöver genomsyra de strategiska områdena:

- Miljömässig, social och ekonomisk hållbarhet
- Internationell samverkan och internationalisering
- Digitalisering
- Beredskap och resiliens

Genom dessa hoppas Region Skåne ta ett helhetsgrepp och skapa en hållbar utveckling genom att stärka både städer och mindre orter, förbättra infrastrukturen och skapa bättre förutsättningar för alla invånare att forma sina liv i ett demokratiskt och inkluderande samhälle. Strategin lyfter obalansen mellan östra och västra Skåne och trycker på att hela Skåne behövs och att förutsättningarna i Skånes olika delar behöver bemötas.

För den regionala transportinfrastrukturplanen är området Hela Skåne särskilt relevant.



Hela Skåne

Det strategiska området Hela Skåne handlar om att det ska vara möjligt att bo, verka och leva i hela Skåne. Tillgängligheten ska stärkas till Skånes arbetsplatser, urbana miljöer och kultur, samt natur- och grönområden. Skåne ska ta vara på sin flerkärnighet och nyttja alla delar för att stärka helheten. Infrastrukturen måste anpassas till ett förändrat klimat, så att den blir motståndskraftig och robust.

Målbild för strategiområdet Hela Skåne är:

- Infrastruktur och fysisk planering som skapar värde för invånare och företag i Skåne
- Infrastruktur som bidrar till ett klimatsäkert Skåne

Områdesstrategier

Den regionala utvecklingsstrategin fördjupas genom områdesstrategier som pekar ut långsiktiga inriktningar och principer för att uppnå beslutade målsättningar.

Transportstrategi – För utveckling och hållbar tillgänglighet i hela Skåne

Transportstrategin beskriver den långsiktiga inriktningen för hur Skånes transportsystem ska utvecklas. För att nå en övergripande målsättning om utveckling och hållbar tillgänglighet i hela Skåne har målet brutits ner i tre strategiska mål:

- **Ett inkluderande transportsystem** – I Skåne ska alla invånare och besökare ha förutsättningar att kunna leva, arbeta och förflytta sig på ett hållbart sätt.
- **Ett robust transportsystem** – Transportsystemet ska vara robust och motståndskraftigt mot störningar och främja Skånes näringsliv och konkurrenskraft.
- **Ett klimatneutralt transportsystem** – Transportsektorn i Skåne ska bidra till att Sverige når miljö- och klimatmålen genom transporteffektivitet och omställning av fordonsflottan.

Transportstrategin ska fungera som ett strategiskt inriktningsunderlag för den regionala transportinfrastrukturplanen. Tillsammans med nationella och regionala politiska prioriteringar utgör transportstrategin en grund för satsningar i planen. Nya versionen av transportstrategin och den regionala transportinfrastrukturplanen har dock tagits fram parallellt, vilket innebär att möjligheten att omsätta transportstrategins intentioner i konkreta infrastruktursatsningar varit begränsad denna planomgång.

Regionplan för Skåne 2022–2040

Regionplan för Skåne antogs 2022 och pekar ut de fysiska strukturer som behövs för att skapa attraktiva livsmiljöer och konkurrenskraft i hela Skåne, däribland kollektivtrafiknoder, stråk och infrastruktur. Planen är det fysiska uttrycket av den regionala utvecklingsstrategin.

Utvecklingsinriktningen i Skåne beskrivs genom sex övergripande planeringsstrategier och en strukturkarta. Planeringsstrategierna är:

1. Utveckla flerkärnigheten och stärka samspelet mellan stad och landsbygd
2. Stärka tillgängligheten och binda samman Skåne
3. Stärka mångfalden av attraktiva och hälsofrämjande livsmiljöer med tillgång till rekreation
4. Växa effektivt med en balanserad och hållbar mark- och vattenanvändning
5. Planera för en god miljö och en hållbar resursanvändning
6. Stärka Skånes relationer med omvärlden

Under 2025 prövades regionplanens aktualitet, där det bedömdes att planen i huvudsak är aktuell men att den ska revideras för ett större fokus på hur regionen kan bli än mer robust och hur planen kan ge tydligare regional vägledning. Ny regionplan väntas vara klar 2028.

Handlingsplaner och program

Områdesstrategierna fördjupas i sin tur av handlingsplaner och program.

Kollektivtrafik i det öppna Skåne – Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2025–2035

I trafikförsörjningsprogrammet beskrivs vilka mål, ställningstaganden och planeringsprinciper som ska styra den långsiktiga utvecklingen av kollektivtrafiken i Skåne. Trafikförsörjningsprogrammets övergripande mål är hållbar tillgänglighet. Det övergripande målet bryts ned i tre tematiska huvudmål:

- Närhet/nåbarhet: kollektivtrafiken ska bidra till en god geografisk tillgänglighet.
- Inkludering: kollektivtrafiken ska erbjuda trygga och användarvänliga resmöjligheter.
- Resurseffektivitet: kollektivtrafiken ska bidra till en hållbar samhällsutveckling – miljömässigt och ekonomiskt.

Trafikförsörjningsprogrammet är tillsammans med den regionala transportinfrastrukturplanen verktyg för att nå målen i den regionala utvecklingsstrategin, regionplanen och transportstrategin. Trafikförsörjningsprogrammet är ett underlag för prioritering av satsningar och utformning av potter som främjar kollektivtrafikens utveckling i regionen.

Persontågsstrategi – Strategi för utveckling av den regionala tågtrafiken i Skåne 2020–2040

Persontågsstrategin har tagits fram av Skånetrafiken och är en plan för hur den regionala tågtrafiken i Skåne ska utvecklas. Strategin beskriver vilka behov som finns för att den önskade nivån av tågtrafik i regionen ska kunna uppnås. Strategin är ett underlag för prioriteringar i den regionala transportinfrastrukturplanen, särskilt för satsningar inom potten Trimningspaket Järnväg. Den är också ett underlag i dialogen med Trafikverket och regeringen om vilka satsningar som behövs i nationell plan för utökad kapacitet i järnvägsnätet.

Klimat- och energistrategi för Skåne 2025–2030

Klimat- och energistrategi för Skåne är en av flera strategier som bidrar till utvecklingsstrategins genomförande genom att konkretisera klimat- och energifrågorna i det regionala tillväxtarbetet. Strategin utgår från nationella och internationella mål och innehåller mål, prioriterade områden och åtgärder för att minska klimatutsläppen i Skåne till år 2030 och fastställer att en omställning till ett klimatneutralt och fossilfritt samhälle är nödvändig för att möta den globala klimatutmaningen.

Strategin är framtagen av Länsstyrelsen Skåne, Region Skåne och Energikontor Syd i samarbete med andra aktörer i Skåne. Strategin ska fungera som en gemensam riktlinje för dessa organisationers eget klimat- och energiarbete och i samarbetet med andra aktörer.

Två relevanta mål för den regionala transportinfrastrukturplanen från strategin är:

- År 2030 ska andelen av det totala antalet resor som görs i Skåne vara minst 30 procent med cykel och gång. Kollektivtrafikens andel av motoriserade resor ska vara minst 40 procent.
- År 2030 ska utsläppen av växthusgaser från transporter i Skåne vara minst 70 procent lägre än år 2010.

Politisk inriktning – säker framkomlighet

Regeringen anger att länsplanerna ska ha ett länsöverskridande och nationellt perspektiv, med prioritet för åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten. Åtgärderna ska fokusera på infrastrukturella förbättringar utan att omotiverat begränsa framkomlighet eller transporteffektivitet. Trafiksäkerhetsproblemen är omfattande på det statliga regionala vägnätet i Sverige, med variationer beroende på geografiska förutsättningar. Utifrån detta har det beslutats att den regionala politiska inriktningen för den regionala transportinfrastrukturplanen för perioden 2026–2037 är säker framkomlighet.

Satsningar ska syfta till att främja trafiksäkerhet och framkomlighet i viktiga stråk samt vara samhällsekonomiskt lönsamma. De ska även främja regional utveckling och binda samman Skåne.

Åtgärder som prioriteras till följd av den politiska inriktningen omfattar ombyggnad och mötesseparering av vägar, nybyggnation av cykelvägar samt mindre punktinsatser som kan ha stor effekt på trafiksäkerhet och framkomlighet. Exempel på sådana insatser är ombyggnad av olycksdrabbade eller hårt belastade korsningspunkter, komplettering med separata vänstersvängsfält samt gång- och cykelpassager.

Skånes transportinfrastruktur

Skånes specifika förutsättningar och behov utgör grunden för de brister och satsningar som identifieras kopplat till transportinfrastrukturen.

Region Skåne tog 2020 fram en Systemanalys för transportsystemet i Skåne som syftar till att beskriva transportsystemet i Skåne och den utveckling som pågår som har betydelse för transportinfrastrukturen. Systemanalysen är översatt till en digital kartversion kallad Transportsystemet i Skåne, där kartor och beskrivningar av transportinfra-

strukturen i Skåne visualiseras. Materialet innefattar såväl persontransporter, godstransporter, järnväg, väg, sjöfart som luftfart. Systemanalysen används som kunskapsunderlag i förberedelsearbetet till åtgärdsplanering i den regionala transportinfrastrukturplanen.

För en helomfattande bild av Skånes infrastruktur rekommenderas att den regionala transportinfrastrukturplanen läses ihop med systemanalysen eller den digitala versionen Transportsystemet i Skåne. Som komplement presenteras nedan ett urval av transportnät och vägtyper som ofta återkommer i och därmed kan underlätta läsningen av planen.

Relevanta transportnät och vägtyper för planen

Prioriteringar inom potterna och de namngivna objekten beskrivs ofta genom dess funktion ur nationellt och regionalt perspektiv. Återkommande begrepp för att definiera väg och cykelväg är följande.

Basnät för cykel

Kopplar samman de utpekade strategiska noderna i Regionplan för Skåne 2022–2040.

Supercykelväg

Ett tydligt och sammanhängande cykelstråk av hög standard som ska vara trafiksäkert och lätt att cykla på året om. I samverkan mellan Region Skåne, Skånes kommuner och Trafikverket rustas de viktigaste pendlingscykelvägarna upp till supercykelvägar.

Regionala och nationella cykelleder för rekreation och turism

Trafikverkets benämning på kvalitetssäkrade och skyltade cykelleder som stärker förutsättningarna för rekreationscykling och cykelturism.

Funktionellt prioriterat vägnät (FPV)

Av Trafikverket utpekade nät som innehåller de statliga vägar som är viktigast för tillgänglighet ur ett nationellt och regionalt perspektiv. Fyra funktioner har utgjort underlag för utpekandet:

- Vägar som är viktiga för godstransporter
- Vägar som är viktiga för långväga personresor med bil
- Vägar som är viktiga för dagliga personresor med bil
- Vägar som är viktiga för kollektivtrafik med buss

Vägarna sorteras in i tre kategorier:

- Nationella vägar: de nationella stamvägarna
- Regionalt viktiga vägar: vägar som binder samman län och funktionella regioner
- Kompletterande regionalt viktiga vägar: vägar som binder samman kommuncentrum och produktionsnoder inom regioner och län, det kan även vara vägar som är viktiga för omledning

Regionalt prioriterat vägnät

Av Region Skåne utpekade prioriterade vägnät för godstrafik och för personresor som anger de mest betydelsefulla sträckorna ur regionalt perspektiv. Utveckling och satsningar bör fokuseras till dessa stråk och målstandard är att de ska ha hög trafiksäkerhet samt bidra till god tillgänglighet och framkomlighet. Näten skiljer sig något från de funktionellt prioriterade vägnät som Trafikverket pekat ut.

Regionalt viktiga stråk för kollektivtrafik

Av Region Skåne utpekade regionalt viktiga stråk för kollektivtrafik, vilka knyter städer och orter med mer än 3 000 invånare till sin närmaste tillväxtmotor och består av järnvägslinjerna samt ett antal utpekade stråk med buss.



Skåne i omvärlden

Skåne är Sveriges tredje största region utifrån folkmängd med över 1,4 miljoner invånare. Regionen gränsar till Halland, Kronoberg och Blekinge samt till Danmark. Skåne har färjeförbindelser till Tyskland, Polen och Litauen, samt till Bornholm. Öresundsbron, som förbinder Skåne med Danmark, är en viktig länk för både väg- och järnvägstrafik och bidrar till regionens starka koppling till kontinenten. Skånes unika förbindelser med omvärlden skapar förutsättningar för regionens transportinfrastruktur.

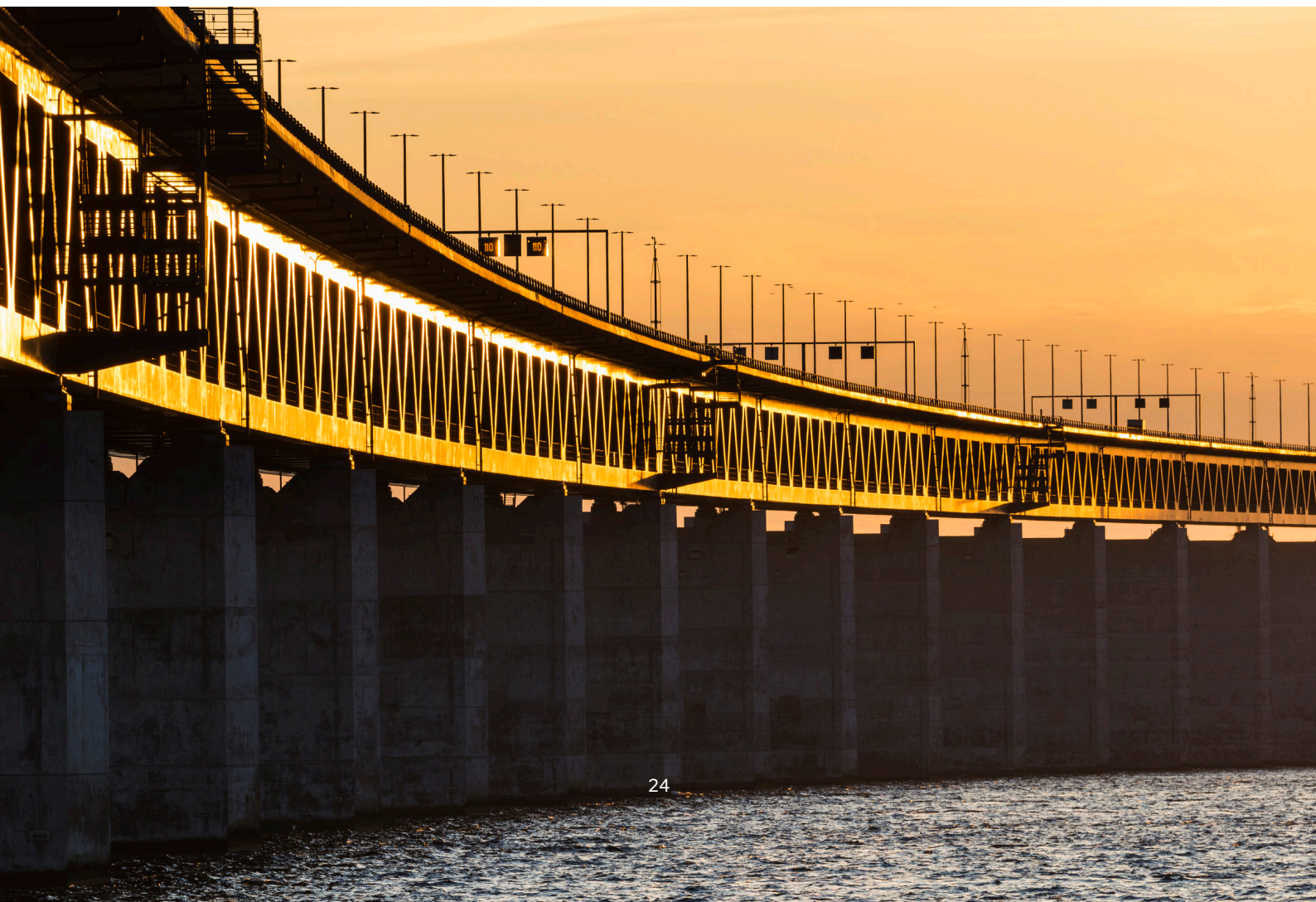
Transporter genom Skåne

Skåne genomkorsas av Sveriges mest trafikerade järnväg, Södra stambanan, som förbinder övriga Sverige med Skåne och norra Europa. Europavägarna E4, E6, E20, E22 och E65 passerar alla genom Skåne och utgör noder för såväl lokal som nationell och internationell trafik. I Skåne ligger flera av Sveriges största hamnar för såväl gods- som passagerartrafik. Skåne förbinds också med

grannregionerna genom nationella turistcykelleder. I Skåne ligger Sveriges fjärde största flygplats, Malmö Airport, och på andra sidan Öresundsbron ligger Copenhagen Airport.

Skånes läge innebär att det varje dag passerar en mångfald av människor och godstransporter genom Skåne med målpunkter i såväl Europa som resterande delar av Sverige och Norden. För att möjliggöra dessa transporter, och samtidigt skapa ett motståndskraftigt system, ställs stora krav på kapacitet och tillgänglighet i Skånes transportsystem. Öppnandet av Fehmarn Bält-förbindelsen, en ny väg- och järnvägstunnel mellan Danmark och Tyskland, kommer innebära en ökad tillgänglighet till norra Tyskland vilket i sin tur kommer öka transittrafiken och trycket på transportinfrastrukturen i Skåne.

Skåne är en gränsregion som samarbetar inom flera olika nätverk för att främja utbyten, handel och skapa förutsättningar för transporter och resor.



Regionövergripande samverkan

Region Skåne ingår i flera tvärregionala och internationella nätverk som syftar till att arbeta för en integrerad region.

Regionsamverkan Sydsverige (RSS)

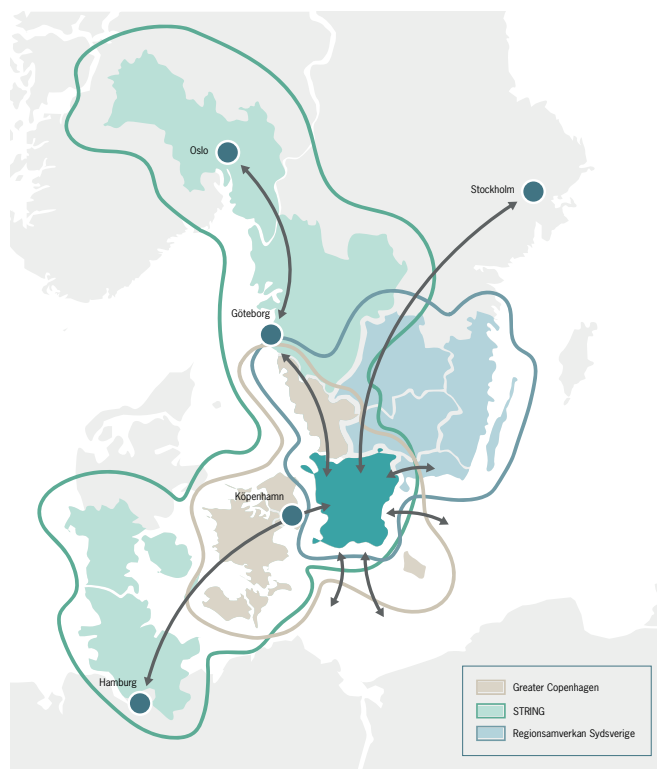
Regionsamverkan Sydsverige är ett samarbete mellan regionerna Blekinge, Halland, Jönköpings län, Kalmar län, Kronoberg och Skåne inom områden som arbetsmarknad, digitalisering, kultur, infrastruktur och kollektivtrafik. I beslutade positionspapper har gemensamma ställningstaganden och prioriteringar tagits fram för utvecklingen av infrastruktur och kollektivtrafik i Sydsverige.

Greater Copenhagen

Greater Copenhagen är en samarbetsorganisation för tillväxt och utveckling i Nordens största metroregion, med 4,4 miljoner invånare i Sydsverige och Östra Danmark. Geografiskt består Greater Copenhagen av Halland och Skåne i Sverige samt Själland med öar i Danmark. En gemensam vision för hur en välfungerande, stabil och hållbar infrastruktur kan bidra till att stärka rörligheten, skapa hållbar ekonomisk tillväxt och bidra till grön omställning beskrivs i överenskommelsen *Greater Copenhagen trafikcharter*.

STRING

STRING, South Western Baltic Sea Transregional Area Implementing New Geography, är ett samarbete mellan regioner och större städer från Oslo till Hamburg med mål att stärka utvecklingen i tillväxtbältet Oslo–Göteborg–Halland–Malmö–Köpenhamn–Hamburg. En viktig utvecklingsfråga för STRING-samarbetet är den planerade fasta Fehmarn Bält-förbindelsen.



Figur: Region Skånes regionövergripande samverkansforum.

Totalförsvar och beredskap

Transportinfrastrukturen har en central roll i Sveriges totalförsvar och beredskap. Skånes placering gör dessutom Skånes infrastruktur viktig för hela Sveriges beredskap i det fall vägar, järnvägar, hamnar och flygplatser behöver stödja såväl militära som civila behov. Det finns inget uppdrag kring att den regionala transportinfrastrukturplanen ska ha ett särskilt beredskapsperspektiv. Genom satsningar på ett stabilt och robust regionalt väg- och järnvägsnät och den politiska inriktningen på säker framkomlighet avser planen generellt stärka transportsystemet och därmed bidra till totalförsvaret.



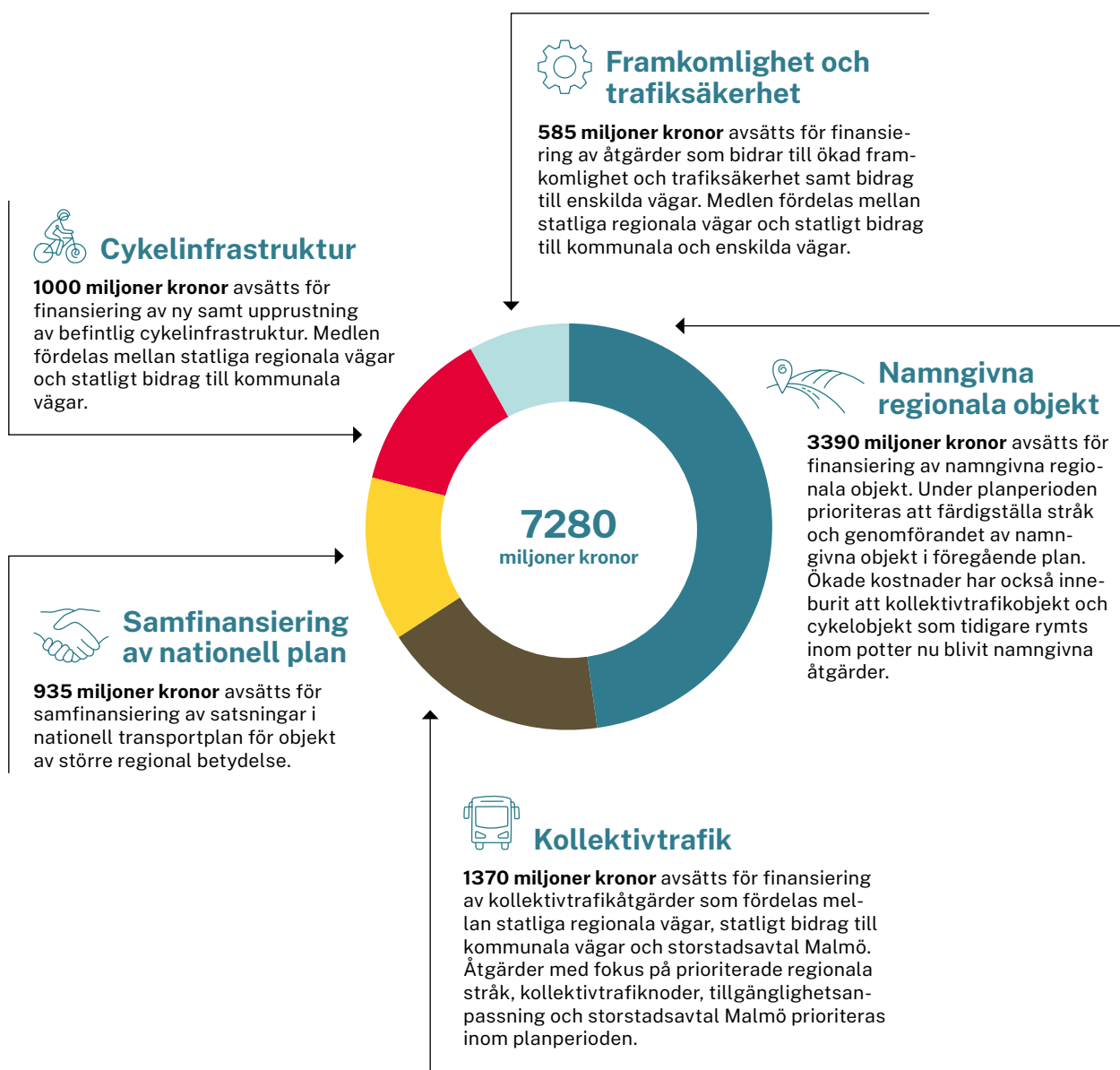


Satsningar

Satsningarna i planen pekar ut Skånes investeringar i statlig regional infrastruktur, samfinansiering av statlig nationell infrastruktur och medfinansiering av kommunal infrastruktur. Åtgärderna i planen utgör en blandning av större namngivna objekt och av potter – åtgärdsområden där en summa avsatts men de specifika åtgärderna väljs ut i den löpande genomförandeprocessen. Utgångspunkter är att de namngivna objekt som finns i gällande plan fortsatt ska genomföras, fortsatta satsningar på kollektivtrafik och cykel och ett ökat fokus på säker framkomlighet. Den av regeringen angivna budgetramen på 7280 miljoner kronor täcker inte Skånes behov av ny infrastruktur. I detta kapitel presenteras de åtgärder och potter som den regionala transportinfrastrukturplanen pekar ut.

Satsningar 2026–2037

Den regionala transportinfrastrukturplanen visar, tillsammans med nationell transportinfrastrukturplan, vilka statliga investeringar på infrastrukturen som ska göras i Skåne under kommande tolvårsperiod. Planen redovisas i prisnivå 2025–02.



Figur: Fördelning av medel till planens åtgärdsområden 2026-2037.

Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2026–2037	
Namngivna regionala objekt	3390
19 Bjärlöv–Broby	150
108 Staffanstorps–Lund	30
913 Bjärrred–Flädie	115
100 Stora Hammar–Kungstorp	115
100 Falsterbo–Stora Hammar	135
1022 Hammar–Skillinge	150
11 Sjöbo (Anklam)–Tomelilla	340
23 Tjörnarps–Sandåkra	650
21 Klippan–Hyllstofta	410
1759 Bjuv–Åstorp–Hyllinge	75
108 genom Svedala	280
1144 Hofterups–Häljarp	150
13/23 Hörby–Höör	240
11 Gärnsnäs–Simrishamn	100
1350 Glumslöv–Rydebäck	85
19 Härlöv–Karpalund	225
11 Veberöd	100
21 Vannebergakorset	20
9 Brösarps–Ravlanda	20
Kollektivtrafik	1370
Statliga regionala vägar	350
Statlig medfinansiering kommunal infrastruktur	750
Storstadsavtal Malmö	270

Samfinansiering nationell plan	935
ITS E6	10
Vändspår Båstad	100
Malmöpendeln Lommabanan etapp 2	100
Trimningspaket Järnväg	225
Kapacitet & uppställning Helsingborgs-området	150
Söderåsbanan & Lommabanan bulleråtgärder	150
Ystadbanan Skurup–Rydsgård	200
Cykelinfrastruktur	1000
Statliga regionala cykelvägar	450
Standardhöjning & passager statliga cykelvägar	150
Statlig medfinansiering kommunal infrastruktur	300
Statlig medfinansiering regionalt prioriterade stråk	100
Framkomlighet & trafiksäkerhet	585
Statliga regionala vägar	400
Statlig medfinansiering kommunal infrastruktur	150
Enskilda vägar	30
Steg 1- & 2-åtgärder	5
Totalt	7280

Figur: Fördelning av budgetram i miljoner kronor, prisnivå 2025–02.

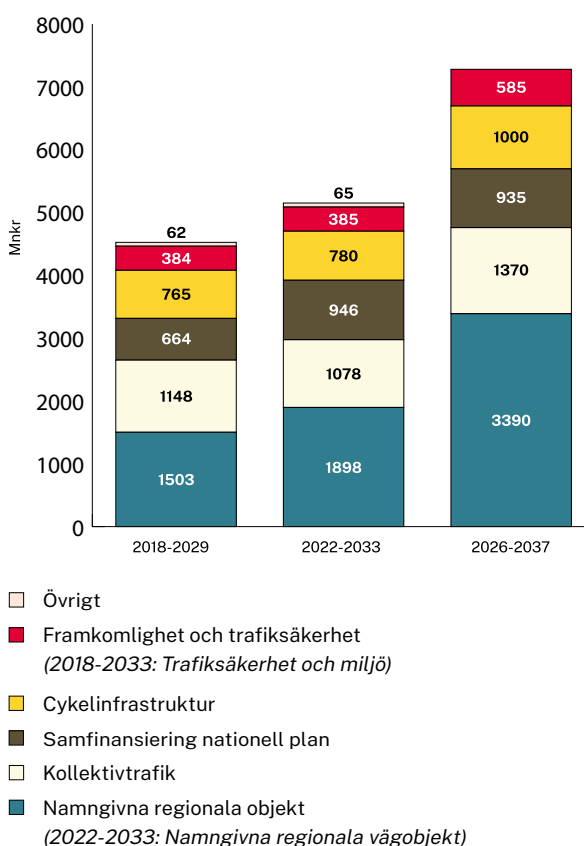
Betydande förändringar jämfört med tidigare planer

För att förstå de nya satsningarna i relation till satsningar i *Regional transportinfrastrukturplan 2022–2033* presenteras här betydande förändringar:

- Två nya namngivna regionala objekt har tillkommit – väg 19 Härlöv–Karpalund och väg 11 Veberöd.
- Flera gång- och cykelvägar som tidigare ingick i potten Statliga cykelvägar har ökat i kostnad och paketerats tillsammans med andra åtgärder och ingår därför nu i åtgärdsområdet Namngivna regionala objekt. Det gäller väg 11 Gärnsnäs–Simrishamn, väg 1759 Bjuv–Åstorp–Hyllinge, väg 1144 Hofterup–Häljarp, väg 1350 Glumslöv–Rydebäck samt väg 9 Brösarp–Ravlanda.
- Väg 21 Vannebergakorset som tidigare rymdes i potten Trafiksäkerhet och miljö har fördyrats och därmed flyttats till Namngivna regionala objekt.
- Samfinansieringsobjektet 913 Bjärred–Flädie planskild korsning Lommabanan har bytt namn till Väg 913 Bjärred–Flädie och flyttats till åtgärdsområdet Namngivna regionala objekt.
- Namngivna regionala objekt som delfinansierades (väg 21 Klippan–Hyllstofta och väg 23 Höör/Hörby) har nu kommit med i sin helhet. Väg 23 Höör/Hörby har dock genomgått ett omtag och har en ny mindre totalkostnad och nytt objektsnamn: Väg 13/23 Hörby–Höör.
- Två nya samfinansieringsobjekt har tillkommit – Ystadbanan Skurup–Rydsgård och bulleråtgärder på Söderåsbanan och Lommabanan.
- Samfinansieringsobjektet Kävlinge–Arlöv, etapp 2 (Lommabanan) har döpts om till Malmöpendeln Lommabanan etapp 2.
- Objektet Västkustbanan Maria–Helsingborg har paketerats tillsammans med uppställning Raus Norra och Växel ut från Raus depå under rubriken Kapacitet och uppställning i Helsingborgsområdet.
- Åtgärden Vändspår Båstad har flyttats från potten Trimningspaket Järnväg och blivit en utpekad samfinansieringsåtgärd.

- Pottorna Trafiksäkerhet och miljö samt Övrigt har slagits ihop till potten Framkomlighet och trafiksäkerhet.
- Kostnadsposten Driftbidrag till flygplatser har utgått eftersom hanteringen av detta stöd har övertagits av Trafikverket.

För att sätta planens satsningar i relation till de två föregående regionala transportinfrastrukturplanerna visas i diagrammet nedan förändringar i planernas totala ekonomiska ram samt fördelningen mellan åtgärdsområden.



Figur: Fördelning av medel i de senaste regionala transportinfrastrukturplanerna.



Namngivna regionala objekt

3390 miljoner kronor avsätts för finansiering av namngivna regionala objekt. Namngivna objekt är objekt som är kostnadsberäknade till över 75 miljoner kronor. För de namngivna objekten prioriteras regionalt viktiga kopplingar som stödjer det flerkärniga Skåne. Under planperioden prioriteras att genomföra objekt från föregående plan, färdigställa stråk, paketering av tidigare åtgärder inom potter och nya satsningar som skapar ökad säker framkomlighet.

Namngivna regionala objekt	3390
19 Bjärlöv–Broby	150
108 Staffanstorp–Lund	30
913 Bjärred–Flädie	115
100 Stora Hammar–Kungstorp	115
100 Falsterbo–Stora Hammar	135
1022 Hammar–Skillinge	150
11 Sjöbo (Anklam)–Tomelilla	340
23 Tjörnarps–Sandåkra	650
21 Klippan–Hyllstofta	410
1759 Bjuv–Åstorp–Hyllinge	75
108 genom Svedala	280
1144 Hofterup–Häljarp	150
13/23 Hörby–Höör	240
11 Gärnsnäs–Simrishamn	100
1350 Glumslöv–Rydebäck	85
19 Härlöv–Karpalund	225
11 Veberöd	100
21 Vannebergakorset	20
9 Brösarp–Ravlunda	20



Fördelning av medel till namngivna regionala objekt

Fördelning av medel till namngivna regionala objekt visas i diagrammet nedan baserat på vilken typ av åtgärder objekten primärt innehåller och därmed vilka transportmedel objekten gynnar. Exempelvis kan objekt i kategorin ”Bil, koll, cykel” innehålla åtgärder såsom cirkulationsplats (bil), busshållplats (kollektivtrafik, förkortat koll) och cykelväg (cykel) och i diagrammet räknas de gynna alla tre transportmedel.



Figur: Namngivna regionala objekt fördelade på transportmedel.

Väg 19 Bjärlöv–Broby

Väg 19 är en regionalt prioriterad väg för personresor, godstransporter och kollektivtrafik. Vägen är en viktig nordsydlig regional förbindelse mellan Kristianstad och norra delarna av Skåne samt en viktig länk till Kronoberg. Längs den aktuella sträckan varierar vägbredden mellan 7 och 13 meter, med merparten av sträckan inom spannet 7 till 9 meter. Trafikflödet har uppmätts till 3 800–6 400 fordon/dygn. Den tunga trafiken utgör ungefär 10 procent. Vägen är smal i förhållande till trafikbelastning och trafiksäkerheten bedöms som låg. Kollektivtrafiken påverkas även negativt av trängseln och av att vägen inte är optimal utfor-

mad. Åtgärden innebär en ombyggnad till mötesfri landsväg 2+1 med hastighetsstandard 100 km/h för förbättrad tillgänglighet, trafiksäkerhet och framkomlighet. Åtgärder som förbättrar framkomligheten för SkåneExpressen ingår i projektet. Mellan Bjärlöv och Hanaskog kommer cyklisterna att hänvisas till den gamla vägen och mellan Hanaskog och Broby upprustas den gamla banvalen till cykelbana. Den preliminära kostnaden för åtgärderna längs den 16 km långa sträckan är 444 miljoner kronor varav 150 miljoner kronor belastar planperioden 2026–2037. Åtgärden är bedömd som samhällsekonomiskt lönsam. Byggnation pågår med färdigställande under 2026.

Väg 108 Staffanstorps–Lund

Väg 108 är en regionalt prioriterad väg för personresor och kollektivtrafik som fyller en viktig lokal funktion mellan Staffanstorp och Lund. Befintlig väg 108 trafikeras av 11 000 till 14 500 fordon/dygn och saknar mötesseparering. Vägstandarden är låg i förhållande till vägens funktion och mängden fordon som trafikerar vägen vilket medför långa köer under rusningstrafik. Föreslagna åtgärder är en ombyggnad i befintlig sträckning till mötesfri väg 2+2 med särskilt fokus på kollektivtrafiken samt upprustning av delar av den befintliga gång- och cykelvägen. Vägen ska ha hastighetsstandard 100 km/h. Åtgärden samordnas med ombyggnad av trafikplats Lunds södra/E22. Vägplanen är fastställd. Den preliminära kostnaden är 127 miljoner kronor varav 30 miljoner kronor belastar planperioden 2026–2037. Åtgärden är bedömd som samhällsekonomiskt lönsam. Byggnation pågår med färdigställande under 2026.

Väg 913 Bjärred–Flädie

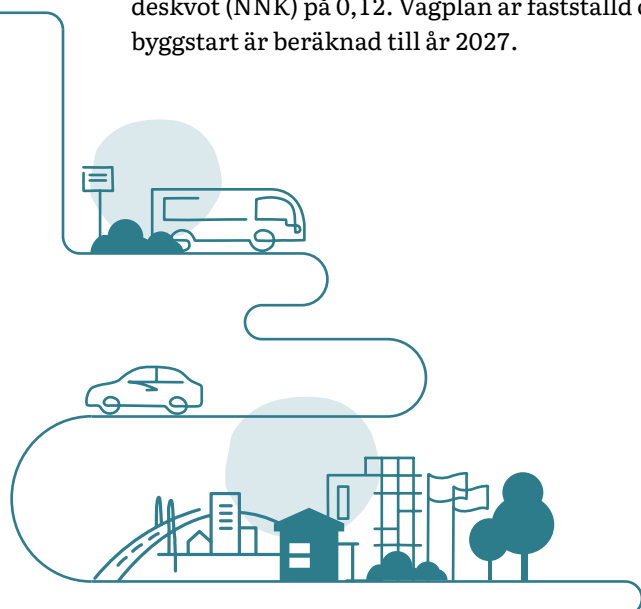
Väg 913 är en regionalt prioriterad väg för kollektivtrafik och personresor. Befintlig väg trafikeras av 7400 fordon/dygn. I samband med genomförandet av Malmöpendeln Lommabanan etapp 2 genomförs även ombyggnation av väg 913 för ökad trafiksäkerhet längs sträckan för både bilister, cyklister och gångtrafikanter. Befintlig plankorsning väg 913/Lommabanan byggs om till planskild korsning. Även nya hållplatslägen för regionbuss ingår. Den preliminära kostnaden för åtgärderna är 115 miljoner kronor. Åtgärden är bedömd som samhällsekonomiskt lönsam med en nettonuvärdeskvot (NNK) på 0,12. Vägplan är fastställd och byggstart är beräknad till år 2027.

Väg 100 Stora Hammar–Kungstorp

Väg 100 är en regionalt prioriterad väg för kollektivtrafik och personresor som sträcker sig från Skanör, via Ljunghusen och Höllviken och slutar som motortrafikled som mynnar i E6/E22 mot Malmö. Vägen utgör den enda länken mellan dessa orter. Befintlig väg 100 trafikeras av 10 200 till 12 300 fordon/dygn. Objektet har studerats i en åtgärdsvalsstudie under åren 2016/2017. Stråket har brister kopplat till trafiksäkerhet och tillgänglighet. Det råder bristande framkomlighet under tider med höga trafikflöden, såsom vid pendlings-tider morgon och kväll. De planerade åtgärderna är att väg 100, mellan cirkulationsplats Stora Hammar och trafikplats Kungstorp, breddas med ett körfält i norrgående körriktning. Vägsträckan får då dubbla körfält i båda körriktningarna. Breddningen av vägen sker längs vägens södra sida. Vidare planeras en ny busshållplats med två hållplatslägen i anslutning till handelsområdet vid Toppengallerian, inklusive en anslutande gång- och cykelväg samt en planskild gång- och cykelport under väg 100. De planerade åtgärderna möjliggör ett genomförande av SkåneExpressen och ökar attraktiviteten för att åka kollektivtrafik i stråket Malmö-Falsterbonäset. Den preliminära kostnaden för åtgärderna är 115 miljoner kronor och belastar planperioden 2026–2037. Arbeta med vägplan pågår och beräknad byggstart är år 2026.

Väg 100 Falsterbo–Stora Hammar

Väg 100 är en regionalt prioriterad väg för kollektivtrafik och personresor som sträcker sig från Skanör, via Ljunghusen och Höllviken och slutar som motortrafikled som mynnar i E6/E22 mot Malmö. Vägen utgör den enda länken mellan dessa orter. Befintlig väg 100 trafikeras av 10 200 till 12 300 fordon/dygn. Objektet har studerats i en åtgärdsvalsstudie under åren 2016/2017. Stråket har brister kopplat till trafiksäkerhet och tillgänglighet. Det råder bristande framkomlighet under tider med höga trafikflöden, såsom vid pendlings-tider morgon och kväll. Åtgärderna innebär att en fyrfältsväg byggs från cirkulationsplats Stora Hammar till Falsterbokanalens. En fyrfältsväg anläggs också genom Skanörs Ljung. Åtgärder för kollektivtrafiken inkluderar nya hållplatslägen för SkåneExpressen samt ett separat busskörfält



genom Skanör Ljung i södergående riktning för att prioritera bussens framkomlighet. De planerade åtgärderna möjliggör ett genomförande av SkåneExpressen och ökar attraktiviteten för att åka kollektivtrafik i stråket Malmö-Falsterbonäset. Den preliminära kostnaden för åtgärderna är 135 miljoner kronor och belastar planperioden 2026–2037. Åtgärdens samhällsekonomiska nytta är svårbedömd men åtgärden utgör en viktig satsning för Skånetrafikens marknadsandelsmål. Vägplan är fastställd och byggstart är beräknad till år 2026.

Väg 1022 Hammar–Skillinge

Förbättrade cykelmöjligheter mellan Hammar och Skillinge är en viktig förutsättning för att färdigställa Sydkustleden. Sydkustleden är en nationell cykelled som sträcker sig från Simrishamn längs med Skånes kust via bland annat Trelleborg och Malmö till Helsingborg. I Simrishamn ansluter Sydkustleden till Sydostleden, som löper vidare norrut till Växjö. I Helsingborg börjar Kattégattleden som fortsätter vidare norrut till Göteborg. Ändamålet med projektet är att skapa en sammanhängande, tillgänglig och trafiksäker cykelväg för att förbättra förutsättningarna för att cykla samt öka trafiksäkerheten för gång och cykeltrafikanter mellan Hammar och Skillinge. Den preliminära kostnaden för åtgärden är 150 miljoner kronor. Simrishamns och Ystad kommun finansierar 25 procent av den del som anläggs inom respektive kommun. Åtgärdens samhällsekonomiska nytta är svårbedömd men åtgärden utgör viktig infrastruktur för den nationella cykelleden Sydkustleden. Vägplan är ännu inte fastställd och planerad byggstart är år 2027.

Väg 11 Sjöbo (Anklam)–Tomelilla

Väg 11 är en regionalt prioriterad väg för personresor, godstransporter och kollektivtrafik. Den aktuella sträckan ingår i planerna för utveckling av SkåneExpressen och utgör en regional länk mellan Skånes sydvästra och sydöstra delar. Vägen är relativt ny med ett körfält i vardera riktningen och hastighetsstandard 90 km/h, med undantag för korsningen med väg 19 där hastigheten är 70 km/h. Befintlig väg trafikeras av cirka 4 800 fordon per dygn och den tunga trafiken utgör 15 procent

av all trafik. Vägen är försedd med mitt- och sidräfflor men saknar mötesseparering, vilket innebär att trafiksäkerheten är bristfällig. Det finns också brister för oskyddade trafikanter längs vägsträckan och i korsningspunkter. Objektet har studerats i en åtgärdsvalsstudie under åren 2016/2017. Föreslagen åtgärd avser att mötesseparera befintlig väg för att höja trafiksäkerheten samt att öka framkomligheten för kollektivtrafiken. Åtgärder för att främja cykling studeras inom projektet. Den preliminära kostnaden för åtgärderna är 340 miljoner kronor och belastar planperioden 2026–2037. Åtgärden är bedömd som samhällsekonomiskt lönsam med en NNK på 0,15. Fastställelse av vägplan pågår och beräknad byggstart är år 2027.

Väg 23 Tjörnarp–Sandåkra

Väg 23 är en regionalt prioriterad väg för personresor och godstransporter som fungerar som en viktig interregional förbindelse mellan sydvästra Skåne och Småland. Trafikmängden uppgår till 7 000– till 8 100 fordon per dygn och den tunga trafiken utgör mellan 17 och 19 procent av all trafik. Dagens vägsträcka mellan Tjörnarp och Sandåkra saknar mitträcke och separerad gång- och cykelväg på delar av sträckan. Den befintliga vägstandarden är inte tillfredställande i förhållande till trafikmängden och sträckan är olycksdrabbad. Objektet har studerats i en åtgärdsvalsstudie under år 2016/2017. Föreslagen åtgärd är en ombyggnad i befintlig sträckning av väg 23 mellan Höör/Tjörnarp och Hässleholm/Sandåkra. Vägen utformas som en mötesfri landsväg 2+1 med hastighetsstandard 100 km/h. Möjligheten för oskyddade trafikanter att röra sig längs sträckan studeras och en gång- och cykelport i norra Mellby planeras. Den preliminära kostnaden för åtgärderna är 650 miljoner kronor. Åtgärden är bedömd som samhällsekonomiskt lönsam med en NNK på 0,47. Fastställelse av vägplan pågår och planerad byggstart är år 2027.

Väg 21 Klippan–Hyllstofta

Väg 21 är en regionalt prioriterad väg för personresor och godstransporter som fyller en viktig funktion i att binda samman Skånes nordvästra och nordöstra delar samt vidare mot Blekinge.

Befintlig väg 21 trafikeras av 5 500 till 8 500 fordon/dygn och den tunga trafiken utgör mellan 14 och 17 procent av all trafik. Sträckan mellan Klippan och Hyllstofta är den sista delen av stråket som saknar mittseparering och var tidigare utpekad som en brist i Regional transportinfrastrukturplan 2018–2029. Objektet studerades i en åtgärdsvalsstudie under 2019. Sträckan saknar mittseparering och har begränsade omkörningsmöjligheter med köbildning och olyckor som följd. Åtgärderna innebär att befintlig väg möttesepareras med utbyggnad av omkörningssträckor, så kallad gles 2+1-väg. Totalkostnaden för objektet beräknas till 410 miljoner kronor som belastar planperioden 2026–2037. Åtgärden är bedömd som samhällsekonomiskt robust lönsam med en NNK på 1,02. Arbete med vägplan pågår och beräknad byggstart är år 2029.

Väg 1759 Bjuv–Åstorp–Hyllinge

Det finns ett behov av att kunna cykelpendla på ett säkert sätt mellan Bjuv, Hyllinge och Åstorp. Idag saknas trafiksäkra sätt att ta sig fram för gående och cyklister på grund av höga hastigheter och stora trafikflöden längs med sträckan. Genom att anlägga en ny gång- och cykelväg på sträckan blir det möjligt att cykla mellan orterna. I och med den planerade utvecklingen av verksamhetsområdena öster om Malmövägen förväntas trafiken i korsningen Ängavägen/Malmövägen öka vilket innebär att ett vänstersvängsfält kommer att anläggas. I vägplaneskedet kommer det även utredas standardhöjning och tillgänglighetsanpassning av busshållplatserna Brogårda och Västra Broby Ekebro utmed den nya gång- och cykelvägen. Den preliminära kostnaden för åtgärderna är 75 miljoner kronor som belastar planperioden 2026–2037. Arbete med vägplan pågår. Beräknad byggstart är tidigast 2028.

Väg 108 genom Svedala

Väg 108 är en regionalt prioriterad väg för persontrafik. Vägen i Svedala korsar järnvägen Ystadbanan i plan. Vägen är ett viktigt komplement till E6 och förbinder många lokala målpunkter. Vägsträckan trafikeras av 7 500 till 9 800 fordon per dygn och har delvis en låg standard med

begränsade omkörningsmöjligheter och en hög andel trafikolyckor. Järnvägs korsningen medför störningsmoment med begränsad framkomlighet och utgör en trafiksäkerhetsrisk. Bristen studerades i en åtgärdsvalsstudie som avslutades under 2023. Inom åtgärden ska bland annat en planskildhet mellan väg 108 och Ystadbanan anläggas samt andra insatser för att hantera trafikflödena i östra Svedala. Den preliminära kostnaden för projektet är 280 miljoner kronor som belastar planperioden 2026–2037. Åtgärden är bedömd som samhällsekonomiskt lönsam med en NNK på 0,64. Arbete med vägplan pågår och planerad byggstart är år 2029.

Väg 1144 Høfterup–Häljarp

I dag finns cykelväg på hela sträckan mellan Malmö och Helsingborg, utom mellan Høfterup och Häljarp. Sträckan är en kommande delsträcka av den nationella cykelleden Sydkustleden. Genom tätorterna Høfterup och Ålstorp är trafikflödena för stora för att det ska anses säkert att cykla i blandtrafik på väg 1144. Befintlig väg trafikeras av 5 400 fordon/dygn och den tunga trafiken utgör mellan 11 procent av all trafik. Åtgärden innebär en separerad gång- och cykelväg längs hela sträckan mellan Høfterup och Häljarp med trafiksäkra gång- och cykelpassager. Längs sträckan genomförs också tillgänglighetsanpassning av busshållplatser. Den preliminära kostnaden för åtgärderna är 150 miljoner kronor som belastar planperioden 2026–2037. Åtgärdens samhällsekonomiska nytta är svårbedömd men åtgärden utgör viktig infrastruktur för den nationella cykelleden Sydkustleden. Arbete med vägplan pågår. Beräknad byggstart är som tidigast 2029.

Väg 13/23 Hörby–Höör

Väg 23 är en regionalt prioriterad väg för personresor och godstransporter som fungerar som en viktig interregional förbindelse mellan sydvästra Skåne och Småland. Trafikmängden uppgår till 6 600–7 600 fordon per dygn. På stora delar av väg 23 är framkomligheten begränsad med många anslutningar. Vägen går även genom det känsliga Ringsjöundet där det råder förbud för transport med farligt gods. Objektet har studerats i en åtgärdsvalsstudie under åren 2016/2017. Under 2021 gjor-

des ett omtag och en ny åtgärdsvalsstudie startades upp. Den åtgärdsvalsstudien avslutades under 2023. Åtgärden innebär mötesseparering av väg 13 mellan trafikplats Norrehe och korsning med väg 1339. Ny GC-väg längs 2+1-sträckan där det saknas, inkl. GC-port vid busshållplats. Två cirkulationsplatser byggs på väg 13 i korsningspunkter med av-/påfartsramper till E22, norr och söder om trafikplats Norrehe. Cirkulationsplatsen i centrala Höör byggs om för att förbättra framkomligheten för trafik mellan väg 23 i norr och väg 13 i söder (framtida väg 23:s sträckning). Åtgärderna är en etapp av en större satsning på väg 13 som behöver prioriteras in i kommande planer. Den preliminära kostnaden för åtgärderna är 240 miljoner kronor som belastar planperioden 2026–2037. Åtgärden är bedömd som samhällsekonomiskt robust lönsam med en NNK på 1,95. Beräknad byggstart är som tidigast 2030.

Väg 11 Gärsnäs–Simrishamn

Väg 11 är en regionalt prioriterad väg för personresor, godstransporter och kollektivtrafik. Vägen förbinder orterna Gärsnäs–Östra Tommarp–Simrishamn och lämpar sig inte för cykling i blandtrafik. Befintlig sträcka har hastigheten 80–90 km/h och trafikeras av cirka 3500 till 5700 fordon per dygn. Det finns ett behov av att kunna cykla från Östra Tommarp till Gärsnäs för att kunna ta sig till Gärsnäs station, efter att stationen i Östra Tommarp lades ned. Åtgärden innebär byggnation av separerad gång- och cykelväg med hög standard på sträckan mellan orterna. Åtgärden innebär också tillgänglighetsanpassning av busshållplats, accelerationsfält för buss samt en planskild passage. Den preliminära kostnaden för åtgärden är 100 miljoner kronor som belastar planperioden 2026–2037. Åtgärdens samhällsekonomiska nytta är svårbedömd men åtgärden utgör viktig infrastruktur för flerkärnigheten i Skåne. Beräknad byggstart är efter 2030.

Väg 1350 Glumslöv–Rydebäck

Det finns en cykelkoppling mellan Glumslöv och Rydebäck/Helsingborg, men kopplingen är bristfälligt då den har låg standard, saknar prioritering och inte går den genaste vägen. Sträckan utgör en del av den nationella cykelleden Sydkustleden mellan Simrishamn och Helsingborg samt är utpekad som supercykelväg. Åtgärden innebär byggnation av friliggande GC-väg med hög standard hela sträckan mellan Glumslöv och Rydebäck/Helsingborg (3,0 km). För att uppnå en säker och tillgänglig cykelförbindelse för arbetspendling med cykel ska cykelvägen utformas med utgångspunkt i Region Skånes framtagna kvalitetsaspekter med tillhörande funktionskrav för supercykelvägar. Nyttan av åtgärdens genomförande hänger samman med att vidare anslutning finns till ett kvalitativt lokalt cykelnät mellan Rydebäck och Helsingborg. Den preliminära kostnaden för åtgärderna är 85 miljoner kronor som belastar planperioden 2026–2037. Åtgärdens samhällsekonomiska nytta är svårbedömd men åtgärden utgör viktig infrastruktur för Supercykelvägar i Skåne. Beräknad byggstart är som tidigast efter 2030.

Väg 19 Härlöv–Karpalund

Väg 19 är en regionalt prioriterad väg för personresor, godstransporter och kollektivtrafik. Vägen utgör en viktig nord-sydlig förbindelse mellan sydvästra Småland, nordöstra Skåne och Österlen, och används för långväga transporter, inklusive trafik till Polen via Ystad. Vägen är avgörande för arbetspendling mot Kristianstad, samt för orter och verksamheter längs sträckan. Befintlig väg 19 trafikeras av 6 500 fordon/dygn. I Härlöv har vägen låg standard med bristande trafiksäkerhet och avsaknad av mitträcke. Sträckan mellan trafikplats Härlöv och cirkulationsplatsen vid Ringelikorsvägen hanterar mycket lokaltrafik, vilket påverkar framkomligheten. Riksväg 19 i utredningsområdet är inte anpassad för den höga trafikbelastningen och saknar separata gång- och cykelvägar, vilket ökar risken för fotgängare och cyklister. Kollektivtrafiken påverkas negativt av trängsel och otillfredsställande utformning. Avsaknaden av mitträcke utgör en stor olycksrisk. Lokaliseringsutredning pågår fortfarande och dess resultat kan påverka vägens utformning. Den preliminära kost-



naden för åtgärderna är 400 miljoner kronor varav 225 miljoner belastar planperioden 2026–2037. Åtgärden är bedömd som samhällsekonomiskt lönsam med en NNK på 0,38. Beräknad byggstart är som tidigast efter 2030.

Väg 11 Veberöd

Väg 11 är en regionalt prioriterad väg för personresor, godstransporter och kollektivtrafik som sträcker sig mellan Malmö och Simrishamn. Befintlig väg 11 trafikeras av 10 000 fordon/dygn och den tunga trafiken utgör 12 procent av all trafik. Korsningarna vid Veberöd har påtagliga brister i framkomlighet och trafiksäkerhet. Det är brister som både påverkar busstrafiken och annan trafik, särskilt lastbilar som ska svänga vänster ut på väg 11 i korsningarna. Hastigheten är sänkt till 70 km/h på sammanlagt 1,2 km vilket medför längre restider. Svårigheten att svänga vänster medför att en del av trafiken från Blentarp istället väljer att köra genom Veberöd med negativ påverkan på tätortsmiljön. Åtgärden innebär ombyggnation av korsningar. Korsningarna med Truckvägen och väg 972 byggs om med vänsterpåsvängsfält och enklare parallellväg samt en GC-port under väg 11 i höjd med väg 972. Korsningarna öster om Veberöd, väg 976 och 102.1 ersätts med en planskild korsning inklusive gång- och cykelbro. Lokalt skyltad hastighet (70 km/h) på väg 11 förbi korsningarna tas bort så att det blir genomgående 100 km/h. Viltstängsel och bullerplank ingår. Preliminär kostnad för objektet är 100 miljoner kronor. Åtgärden är bedömd som samhällsekonomiskt robust lönsam med en NNK på 1,21. Beräknad byggstart är tidigast efter 2030.

Väg 21 Vannebergakorset

Väg 21 är en regionalt prioriterad väg för personresor och godstransporter som fyller en viktig funktion i att binda samman Skånes nordvästra och nordöstra delar samt vidare mot Blekinge. Befintlig väg 21 trafikeras av 12 500 fordon/dygn och den tunga trafiken utgör 9 procent av all trafik. Vannebergakorset är en fyrvägs korsning i plan som medger trafikrörelser i samtliga relationer. Trafikflödet på väg 21 innebär att motorfordon som ankommer korsningen från Vannebergavägen

och antingen ska korsa vägen eller göra vänstersväng kan få långa väntetider. Lång väntetid kan innebära att bilister tar onödiga risker. Åtgärden innebär att befintlig fyrvägs korsning i plan byggs om till en planskild korsning med anslutande på- och avfarter. Lokalt skyltad hastighet (70 km/h) på väg 21 förbi Vannebergakorset tas bort så att det blir genomgående 100 km/h. Preliminär kostnad för objektet är 120 miljoner kronor, varav 20 miljoner belastar planperioden 2026–2037. Åtgärden är bedömd som samhällsekonomiskt robust lönsam med en NNK på 1,58. Beräknad byggstart är tidigast efter 2030.

Väg 9 Brösarp–Ravlanda

Det finns behov av en mer trafiksäker och gen permanent dragning av Sydostleden, en nationell cykelled för rekreation och turism. I nuläget har cykelleden en tillfällig sträckning västerut, som missar viktiga målpunkter ur turismsynpunkt och har trafiksäkerhetsbrister. Redan idag väljer en del cyklister att cykla i blandtrafik längs väg 9 där vägen har bitvis dålig sikt och hastigheten är 70 km/h. Utöver turism bedöms väg 9 även användas för lokala resor då vägen är den genaste mellan Brösarp och Ravlanda och ger bäst tillgänglighet till havet. En ny gång- och cykelväg längs väg 9 mellan Brösarp och Ravlanda ger en mer attraktiv sträckning av Sydostleden och förbättrar trafiksäkerheten för både turism- och lokalcykling. Åtgärdens samhällsekonomiska nytta är svårbedömd men åtgärden utgör viktig infrastruktur för den nationella cykelleden Sydostleden. Den preliminära kostnaden för åtgärden beräknas till 120 miljoner kronor, varav 20 miljoner belastar planperioden 2026–2037. Beräknad byggstart är tidigast efter 2030.

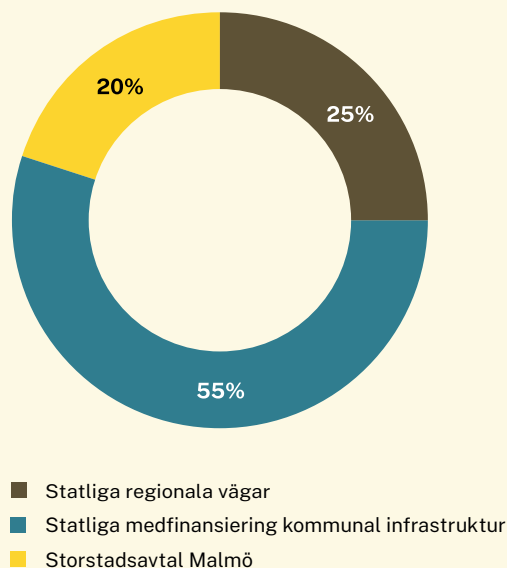




Kollektivtrafik

1370 miljoner kronor avsätts för finansiering av kollektivtrafikåtgärder som fördelas mellan statliga regionala vägar, statlig medfinansiering till kommunal infrastruktur och storstadsavtal Malmö. Åtgärderna ska bidra till att uppfylla målet om hållbar tillgänglighet för kollektivtrafiken. Satsningarna är enbart riktade mot vägnätet för bussar – åtgärder på järnväg finansieras genom nationell plan och delvis genom samfinansiering i denna plan.

Kollektivtrafik	1370
Statliga regionala vägar	350
Statlig medfinansiering kommunal infrastruktur	750
Storstadsavtal Malmö	270



Figur: Fördelning av kollektivtrafikpottens medel.

Statliga regionala vägar

Åtgärder inom denna pott syftar till att förbättra tillgänglighet och framkomlighet för regionbuss-trafiken i Skåne. Åtgärderna finansieras upp till 100 procent genom den regionala transportinfrastrukturplanen och gäller det statliga vägnätet.

Under planperioden kommer satsningar göras på:

- SkåneExpressen och de prioriterade regionala stråk som pekas ut i Trafikförsörjningsprogrammet
- Regionala kollektivtrafiknoder och prioriterade hållplatser med åtgärder som ökar tillgängligheten
- Tillgänglighetsanpassning av hållplatser för ökad tillgänglighet och inkludering

För hela planperioden uppgår satsningen till 350 miljoner kronor. Åtgärderna finansieras principiellt helt av den regionala transportinfrastrukturplanen. Det kan dock krävas kommunal finansiering för tillägg, detaljplanearbete eller för medfinansiering vid delat väghållarskap.

Statlig medfinansiering till kommunal infrastruktur

Under planperioden har kommunerna i Skåne möjlighet att årligen söka bidrag till åtgärder på det kommunala vägnätet. Bidragsdelen är vanligtvis 50 procent och kan i projekt med större regional nytta uppgå till 75 procent.

Bidrag ges till kommunala satsningar på kollektivtrafikfrämjande infrastrukturåtgärder. Under planperioden kommer följande åtgärder prioriteras:

- Åtgärder med anledning av trafikförändringar
- Åtgärder för ökad framkomlighet
- Åtgärder för tillgänglighetsanpassning
- Åtgärder som främjar hela resan så som pendlar-parkering och anslutande gång- och cykelvägar
- Åtgärder för ökad komfort

För hela planperioden uppgår satsningen till 750 miljoner kronor.

För mer information om ansökningsprocessen se kapitlet Planering av transportinfrastruktur.

Storstadsavtal Malmö

Storstadsavtal för Malmö avser kollektivtrafikåtgärder som beslutades inom ramen för Sverigeförhandlingen. I Malmö omfattas åtta busstråk varav fyra nya expresslinjer i Malmö, samt persontågstrafik på sträckan Kävlinge–Arlöv. I ansökningar om medel för statlig medfinansiering för kommunala vägar inom kollektivtrafikpotten ska Malmö stads del kopplat till åtgärder inomorstadsavtalet beaktas.

För hela planperioden uppgår satsningen till 270 miljoner kronor.

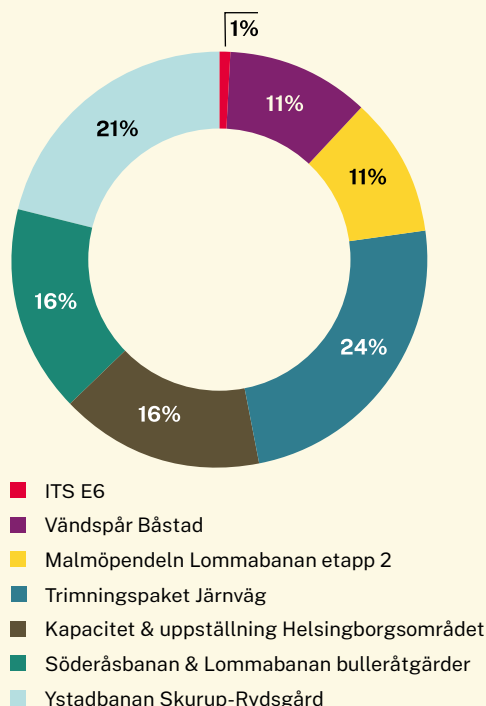




Samfinansiering av nationell plan

935 miljoner kronor avsätts för samfinansiering av nationell plan för satsningar av större regional betydelse. Genom samfinansiering av den nationella planen ökar möjligheterna för Trafikverket att prioritera viktiga satsningar och åtgärder i Skåne, som annars kanske inte hade kunnat prioriteras. Syftet är att främja robustheten i Skånes järnvägsnät och öka kapaciteten för regionala tåg.

Samfinansiering nationell plan	935
ITS E6	10
Vändspår Båstad	100
Malmöpendeln Lommabanan etapp 2	100
Trimningspaket Järnväg	225
Kapacitet & uppställning Helsingborgsområdet	150
Söderåsbanan & Lommabanan bulleråtgärder	150
Ystadbanan Skurup-Rydsgård	200



Figur: Fördelning av medel till samfinansiering av nationell plan.

ITS E6

Intelligenta transportsystem (ITS) är tillämpningar som i någon form använder informations- eller kommunikationssystem för att skapa en dynamisk funktion i ett trafik- eller transportsystem. E6 genom Skåne är en av landets mest trafikerade motorvägar och en viktig pulsåder för både Sverige och Norge. E6 har också en viktig roll för regional arbetspendling.

Satsningen är kopplad till trimningsåtgärder i nationell transportplan där åtgärder för ITS samfinansieras av den regionala transportinfrastrukturplanen. Planen samfinansierar ITS-åtgärder med 10 miljoner kronor. Åtgärderna är i produktion med byggstart 2024.

Vändspår Båstad

I dagsläget trafikeras Väst kustbanan vid Båstad av timmestrafik med Öresundståg och Pågatåg där båda trafiksystemen gör uppehåll på Båstad station. Därutöver passerar 6–7 snabbtåg och cirka 6 godståg per dag och riktning. Trafiken på Väst kustbanan kommer öka framöver när spårprojekten Varberg–Hamra, och Fehmarn Bält öppnar för trafik. Såväl Öresundstågstrafiken som snabbtågstrafiken förväntas succesivt att öka. Tillsammans innebär detta att Pågatågen kan komma att trängas undan och att Pågatågstrafik behöver vända i Förslöv. Detta försämrar tillgängligheten för resenärer som ska till och från Båstad från de stationer på sträckan som bara trafikeras med Pågatåg. Åtgärden innebär att ett vändspår anläggs i Båstad för att möjliggöra tågvändningar och därmed säkerställa en pålitlig tågtrafik även i framtiden. Den regionala transportinfrastrukturplanen samfinansierar projektet med 100 miljoner kronor. Åtgärden räknas vara färdigställd under 2027.

Malmöpendeln Lommabanan etapp 2

Malmöpendeln innebär att Lommabanan, Citytunneln, Öresundsbanan och Kontinentalbanan knyts samman. Lommabanan är en del av Godsstråket genom Skåne och sedan 2020 trafikeras banan av Pågatåg mellan Kävlinge och Malmö med uppehåll i Furulund och Lomma. Etapp 2 innefattar nytt mötesspår vid Alnarp samt förlängning av mötesspår vid Flädie. Därtill bekostar Lomma kommun två nya stationer i Alnarp och Flädie. Åtgärden möjliggör snabb och effektiv pendling med Pågatåg i västra Skåne. Åtgärden är en del i Sverigeförhandlingen och ingår i Ramavtal 8, Malmö stad. Den regionala transportinfrastrukturplanen samfinansierar projektet med ca 100 miljoner kronor. Åtgärden är bedömd som olönsam, men utgör en viktig satsning för Skånetrafikens marknadsandelsmål. Framtagande av järnvägsplaner pågår. Beräknad byggstart är år 2027.

Trimningspaket Järnväg

I planen avsätts en pott på 225 miljoner kronor för samfinansiering av mindre trimningsåtgärder som bidrar till att utveckla och trafikera järnvägar enligt Persontågsstrategi för Skåne. Pottens syfte är att möjliggöra genomförande av mindre åtgärder som inte är namngivna i den nationella planen och som förbättrar pålitligheten i tågtrafiken, ökar banornas kapacitet och minskar restiderna. Åtgärderna kan innefatta plattformsförlängningar, signalåtgärder, utbyte av växlar, kurvvrättning samt andra åtgärder som identifieras i samband med bristanalyser. Större åtgärder under planperioden är åtgärder för nästa generation Öresundståg (NGÖ) och samfinansiering av ett mötesspår mellan Teckomatorp och Eslöv på Marieholmsbanan. Prioritering av åtgärderna sker i dialog med Trafikverket och Skånetrafiken.

Kapacitet och uppställning Helsingborgsområdet

Västkustbanan Maria–Helsingborg, dubbelspår

För närvarande pågår en lokaliseringsutredning för utbyggnad av sträckan Maria-Helsingborg. Målet är att hitta en effektiv lösning, med mesta möjliga nytta till en rimlig kostnad och produktionstid. Trafikverket avser att slutföra lokaliseringsutredningen under 2027. I samband med nästa planrevidering kan Trafikverket ta ställning till den fortsatta planeringen av utbyggnaden. Västkustbanan klassas som en av Sveriges viktigaste järnvägsförbindelser. Den är en viktig länk för person- och godstrafik mellan Göteborg och Lund och förbinder Oslo med Köpenhamn samt är del av riksdagens beslut från 1992 om att Västkustbanan ska byggas ut till dubbelspår. Åtgärden är prioriterad av Region Skåne, men finns inte med i nationell plan för perioden 2026–2037.

Uppställning Raus Norra

För att möjliggöra en utvecklad tågtrafik behövs åtgärder som säkrar uppställning i Helsingborgsområdet. Det pågår en funktionsutredning med syfte att möjliggöra uppställning samt utökade möjligheter till service vid Raus Norra.

Växel ut från Raus depå

Idag är det endast möjligt att angöra depå Raus norrifrån. Depån i Raus är av stor regional vikt eftersom den är central för Skånetrafikens fordonsunderhåll och Pågatågen. Åtgärden innebär att det blir möjligt att angöra till befintlig depå Raus söderifrån. Åtgärden finansieras till 100 procent av den regionala transportinfrastrukturplanen.

Under planperioden samfinansieras åtgärderna med 150 miljoner kronor.



Söderåsbanan och Lommabanen bulleråtgärder

Trafikverket har genomfört åtgärder på Lommabanen (2020) och Söderåsbanan (2021) som har möjliggjort utökad tågtrafik. Dessa åtgärder har samfinansierats av den regionala transportinfrastrukturplanen. I dessa projekt har det ingått bulleråtgärder vid de platser där järnvägen byggts om. Efter förelägganden från berörda kommuner som fastställts av länsstyrelsen behöver Trafikverket genomföra bullerskyddsåtgärder längs större delar av Lomma- och Söderåsbanorna, motsvarande den ambitionsnivå som gäller vid planeringsfall "väsentlig ombyggnad". Åtgärden samfinansieras av regional transportinfrastrukturplan med 150 miljoner kronor. Åtgärden är bedömd som samhällsekonomiskt lönsam.

Ystadbanan Skurup–Rydsgård

Ystadbanan trafikeras med person- och godstrafik. Ystadbanan är enkelspårig och har ett högt kapacitetsnyttjande under maxtimmen. En etappvis utbyggnad till dubbelspår på Ystadbanan är avgörande för att kunna utöka trafiken med direkttåg och möjliggöra snabbare och robustare resor sträckan Simrishamn-Ystad-Malmö. Region Skåne har i samarbete med kommunerna och Trafikverket genomfört en åtgärdsvalsstudie 2018. Åtgärden innebär utbyggnad till dubbelspår mellan Skurup och Rydsgård vilket möjliggör införandet av direkttåg Malmö-Ystad samt skapar en mer robust tågtrafik. Den preliminära kostnaden för åtgärden är 700 miljoner kronor, där Region Skåne har skrivit en överenskommelse om att samfinansiera projektet med 200 miljoner kronor inom planperioden 2026–2037. Åtgärden är bedömd som samhällsekonomiskt robust lönsam.

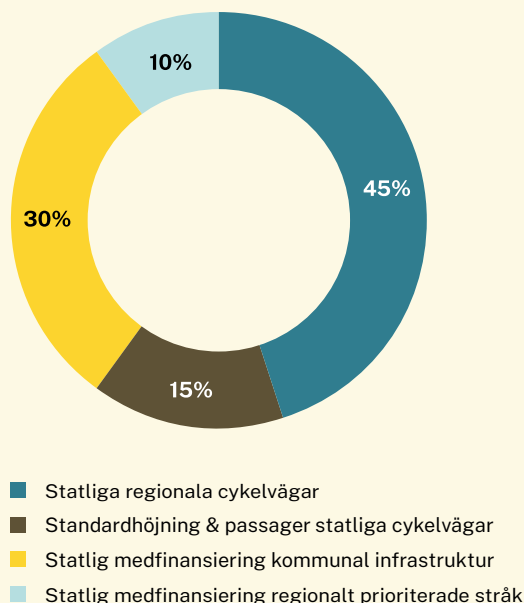




Cykelinfrastruktur

1000 miljoner kronor avsätts för finansiering av cykelinfrastruktur. Satsningen innehåller fyra olika delar; byggande av nya statliga regionala cykelvägar, standardhöjning och passager på statligt vägnät, statlig medfinansiering av kommunala cykelvägar samt statlig medfinansiering av regionalt prioriterade stråk på kommunala vägar.

Cykelinfrastruktur	1000
Statliga regionala cykelvägar	450
Standardhöjning & passager statliga cykelvägar	150
Statlig medfinansiering kommunal infrastruktur	300
Statlig medfinansiering regionalt prioriterade stråk	100



Figur: Fördelning av cykelpottens medel.

Statliga regionala cykelvägar

De statliga regionala cykelvägarna är de cykelvägar som ska byggas utmed statliga regionala vägar. Utpekade cykelvägar ska bidra till starkt tillgänglighet till Skånes noder och målpunkter, starkt tillgänglighet till kollektivtrafiken, ökad folkhälsa genom att fler cyklar samt att färre förolyckas eller skadas i trafiken.

Samtliga sträckor understiger en kostnad på 75 miljoner kronor och är därför inte namngivna objekt. Prioriterade objekt kan komma att ändras under planens genomförande. Osäkerheten i färdigställande på grund av överklaganden och kostnadsökningar gör att det vid planens antagande inte går att ange specifika årtal, utan genomförandet kommer att ske i nära dialog med Trafikverket och berörda kommuner.

Cykelvägarna finansieras sedan 2022 års plan upp till 100 procent av den regionala transportinfrastrukturplanen. Det finns även cykelvägar som sedan tidigare är prioriterade under förutsättning av gällande avtal med 50 procent kommunal medfinansiering.

Totalt avsätts 450 miljoner kronor under hela planperioden.



Cykelvägar med avtal om 50 procent kommunal medfinansiering

Följande sträckor har enligt tidigare finansieringsmodell gällande avtal mellan kommun/kommuner och Trafikverket om 50 procent kommunal medfinansiering. Dessa sträckor prioriteras under förutsättning att det finns ett gällande avtal mellan Trafikverket och berörd kommun.

- Nyhamnsläge–Arild
- Pomona–Östra kvarn
- Hjärnarp–Munka Ljungby
- Färlöv–Önnestad
- Trollenäs–Östra Asmundtorp
- Knislinge–Hjärsås
- Ovesholm–Vä
- Abbekås–Skivarp
- Skivarp–Brösarp

Cykelvägar som finansieras upp till 100 procent

Dessa sträckor finansieras principiellt helt av den regionala transportinfrastrukturplanen. Det kan dock krävas kommunal finansiering för tillägg, detaljplanearbete eller för medfinansiering vid delat väghållarskap.

- Vellingevägen Hököpinge (supercykelväg Malmö–Vellinge)
- Flyinge–Södra Sandby
- Bjärshögsvägen (supercykelväg Malmö–Bara)
- Malmövägen Lomma (supercykelväg Malmö–Lomma)
- Kristianstadsvägen Bromölla
- Lund–Kävlinge (supercykelväg)
- Rinkabyvägen Kristianstad (supercykelväg Kristianstad–Åhus)
- Flädie Mejeriväg (supercykelväg Lund–Bjärred)
- Broby planskildhet väg 19
- Östra Storgatan Hästveda

- Ängsbyn–Bosjökloster
- Tunnel Aggarp
- Axeltorpsvägen–Näsum
- Karpalund–Vinnö
- Stångby–Håstad (supercykelväg Lund–Eslöv)
- Ystad–Nybrostrand (supercykelväg)
- Fleninge–Ströveslörp–Hasslarp (supercykelväg Ängelholm–Helsingborg)
- Malmövägen Tyringe

Satsningarna prioriteras utifrån nedanstående grunder:

- Objektet är en viktig del i genomförandet av utpekade regionala Supercykelvägar i Skåne eller nationella och regionala cykelleder för rekreation och turism.
- Objektet bidrar till att främja tillgänglighet till kollektivtrafiken.
- Det saknas alternativ och åtgärden ger påtagligt förbättrad tillgänglighet i det regionala basnätet för cykel.

Alternativ för utbyggnad av cykelinfrastruktur

Det finns stora brister i Skåne längs med det statliga vägnätet, där förbättrade möjligheter till cykling är högt prioriterat. Region Skåne ser positivt på alternativa lösningar som syftar till att avhjälpa dessa brister och som främjar cykling i regionen. Det kan finnas lokala sträckor och vägar där Skånes kommuner i förhandling med Trafikverket kan överta väghållningsansvaret och själva bekosta byggande av ny cykelväg, med stöd av statlig medfinansiering. Region Skåne vill också uppmuntra byggande av kommunal cykelväg längs statligt vägnät med hjälp av regleringen i PBL (2010:900), där förutsättningar för detta finns. Detta ska inte ersätta utbyggnad inom ramen för RTI-planen, men eftersom medlen är begränsade kan det i vissa fall vara ett verktyg för att få en snabbare utveckling av cykelinfrastrukturen i Skåne.

Standardhöjning och passager på statliga cykelvägar

Standardhöjning och passager på statliga cykelvägar syftar till att förbättra befintliga cykelvägar för att främja trafiksäkerhet och framkomlighet för cyklister och fotgängare. I detta ingår:

- Åtgärder på supercykelvägar eller nationella och regionala cykelleder, exempelvis cykelöverfarter
- Passager
- Belysning
- Vägvisning
- Oförutsedda utgifter och tillkommande kostnader för innovativa lösningar

Totalt uppgår satsningarna till 150 miljoner kronor och åtgärderna finansieras till 100 procent av den regionala transportinfrastrukturplanen.

Statlig medfinansiering till kommunala cykelvägar

Under planperioden har kommunerna i Skåne möjlighet att årligen söka bidrag till åtgärder på det kommunala vägnätet. Bidragsdelen är 50 procent och kan i projekt med större regional nytta uppgå till 75 procent. Av inkomna ansökningar kommer följande att prioriteras högst:

- Åtgärder som främjar tillgänglighet för gång och cykel till viktiga hållplatslägen och knutpunkter för kollektivtrafik
- Åtgärder som främjar barns och ungas cyklande
- Åtgärder som förbättrar olycksdrabbade cykelvägar och stråk
- Åtgärder som kompletterar och förbättrar regional cykelvägvisning

För hela planperioden uppgår satsningen till 300 miljoner kronor. För mer information om ansökningsprocessen se kapitlet *Planering av transportinfrastruktur*.

Statlig medfinansiering till regionalt prioriterade stråk på kommunala vägar

Under planperioden har kommunerna i Skåne möjlighet att årligen söka bidrag till åtgärder på det kommunala vägnätet som bidrar till att utveckla supercykelvägar samt nationella och regionala cykelleder för rekreation och turism. Bidragsdelen är vanligtvis 50 procent och kan i projekt med större regional nytta uppgå till 75 procent.

För hela planperioden uppgår satsningen till 100 miljoner kronor. För mer information om ansökningsprocessen se kapitlet *Planering av transportinfrastruktur*.

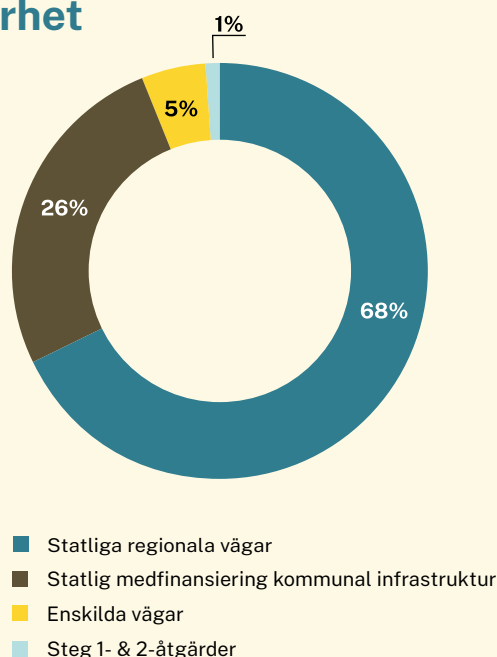




Framkomlighet och trafiksäkerhet

585 miljoner kronor avsätts för finansiering av mindre åtgärder som bidrar till ett effektivt genomförande av planens inriktning på säker framkomlighet. Medlen fördelas mellan statliga regionala vägar och statlig medfinansiering till kommunal infrastruktur. Inom potten prioriteras åtgärder för ökad trafiksäkerhet i tätorter, minskade barriäreffekter av motorfordonstrafik och framkomlighet längs det statliga vägnätet.

Framkomlighet & trafiksäkerhet	585
Statliga regionala vägar	400
Statlig medfinansiering kommunal infrastruktur	150
Enskilda vägar	30
Steg 1- & 2-åtgärder	5



Figur: Fördelning av medel för framkomlighet och trafiksäkerhet.

Statliga regionala vägar

Åtgärderna inom potten statliga regionala vägar finansieras upp till 100 procent genom den regionala transportinfrastrukturplanen och åtgärderna kan endast vara på det statliga vägnätet. Fokus är säker framkomlighet, hastighetsefterlevnad och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter. Åtgärder som har koppling till namngivet regionalt objekt ska främjas för att ytterligare öka trafiksäkerheten och den samhällsekonomiska lönsamheten för åtgärden. Större åtgärder under planperioden är väg 108 Lund Södra-Flackarp samt väg 111 Karlsfältsvägen.

Åtgärder som prioriteras är:

- **Tätortsåtgärder** – Förbättrad hastighetsefterlevnad inom tätort samt ökad framkomlighet och trygghet för oskyddade trafikanter. Exempel på åtgärder är tätortsportar, trottoarer, vägbelysning och digitala hastighetspåminnare.

- **Hastighetssäkrade passager** – Minskad risk för olyckor vid passager för oskyddade trafikanter. Särskilt prioriterat är säkra skolvägar.
- **Sidoområden** – Säkring av sidoområden genom vägräcken eller borttagande av trafikfarliga hinder.
- **Korsningar** – Ombyggnad av korsningar för att minska risken för allvarliga olyckor. Exempel på åtgärder är vänstersvängfält, förskjutna trevägskorsningar och cirkulationsplatser.

Valet av åtgärder bestäms under planperioden och följer Trafikverkets verksamhetsplanering samt sker i dialog med Trafikverket och kommunerna.

För hela planperioden uppgår satsningarna till 400 miljoner kronor. Åtgärderna finansieras principiellt helt av den regionala transportinfrastrukturplanen. Det kan dock krävas kommunal finansiering för tillägg, detaljplanearbete eller för medfinansiering vid delat väghållarskap.

Statlig medfinansiering till kommunal infrastruktur

Under planperioden har kommunerna i Skåne möjlighet att årligen söka bidrag till åtgärder på det kommunala vägnätet. Bidragsdelen är 50 procent och kan i projekt med större regional nytta uppgå till 75 procent. Prioriteringsgrunder för åtgärder för ökad framkomlighet och trafiksäkerhet specificeras i årligt utskick för ansökan om statlig medfinansiering till kommunal infrastruktur.

För hela planperioden uppgår satsningen till 150 miljoner kronor. För mer information om ansökningsprocessen se kapitlet *Planering av transportinfrastruktur*.

Enskilda vägar

Under planperioden avsätts medel för bidrag till investeringsåtgärder och särskilt vägbidrag på enskilda vägar. Potten hanteras av Trafikverket. Medel prioriteras till vägar med regional betydelse för exempelvis:

- näringslivets transporter
- kollektivtrafik
- cykel- och vandringsleder
- trafikmängd

Dialogen för genomförande förs mellan väghållare, kommuner och Trafikverket. Potten avser endast investeringsåtgärder och särskilt vägbidrag på enskilda vägar. Det årliga vägbidraget till enskilda vägar hanteras av den nationella planen.

För hela planperioden uppgår satsningen till 30 miljoner kronor. För mer information om ansökningsprocessen se Trafikverkets hemsida om enskilda vägar.

Steg 1 och steg 2-åtgärder

Totalt avsätts 5 miljoner kronor för steg 1 och steg 2-åtgärder enligt Trafikverkets fyrstegsprincip. Det kan exempelvis vara åtgärder som påverkar resandet eller flödena av trafiken.

Utifrån Trafikverkets tolkning av regelverk så är det inte möjligt att använda statliga medel till steg 1 och 2-åtgärder. Region Skåne avsätter medel i denna pott för att markera vikten av en förändring i Trafikverkets tolkning för att möjliggöra viktiga insatser.



Sammanställning

Regional transportinfrastrukturplan 2026–2037 <i>Planerad produktion, mnr</i>	2026	2027	2028	2029– 2031	2032– 2037	Belastar plan 2026–2037	Totalsumma
Namngivna regionala objekt						3390	4535
19 Bjärlöv–Broby	x					150	575
108 Staffanstorp–Lund	x					30	185
913 Bjärröd–Flädie	x	x				115	130
100 Stora Hammar–Kungstorp	x	x				115	115
100 Falsterbo–Stora Hammar	x	x	x			135	160
1022 Hammar–Skillinge		x	x	x		150	170
11 Sjöbo (Anklam)–Tomelilla		x	x	x		340	380
23 Tjörnarpsandåkra		x	x	x		650	725
21 Klippan–Hyllstofta				x		410	425
1759 Bjurup–Åstorp–Hyllinge				x		75	75
108 genom Svedala				x	x	280	280
1144 Hofterup–Häljarp				x	x	150	150
13/23 Hörby–Höör				x	x	240	240
11 Gärnsås–Simrishamn				x	x	100	100
1350 Glumslöv–Rydebäck				x	x	85	85
19 Härlöv–Karpalund				x	x	225	400
11 Veberöd					x	100	100
21 Vannebergakorset					x	20	120
9 Brösarp–Ravlanda					x	20	120
Kollektivtrafik						1370	1370
Statliga regionala vägar	x	x	x	x	x	350	
Statlig medfinansiering kommunal infrastruktur	x	x	x	x	x	750	
Storstadsavtal Malmö	x	x	x	x	x	270	
Samfinansiering nationell plan						935	1875
ITS E6	x					10	60
Vändspår Båstad	x	x				100	100
Malmöpendeln Lommabanan etapp 2	x	x	x			100	340
Trimningspaket Järnväg	x	x	x	x	x	225	
Kapacitet & uppställning Helsingborgsområdet			x	x	x	150	
Söderåsbanan & Lommabanan bulleråtgärder					x	150	300
Ystadbanan Skurup–Rydsgård					x	200	700
Cykelinfrastruktur						1000	1125
Statliga regionala vägar	x	x	x	x	x	450	575
Standardhöjning & passager statliga cykelvägar	x	x	x	x	x	150	
Statlig medfinansiering kommunal infrastruktur	x	x	x	x	x	300	
Statlig medfinansiering regionalt prioriterade stråk	x	x	x	x	x	100	
Framkomlighet & trafiksäkerhet						585	585
Statliga regionala vägar	x	x	x	x	x	400	
Statlig medfinansiering kommunal infrastruktur	x	x	x	x	x	150	
Enskilda vägar	x	x	x	x	x	30	
Steg 1- & 2-åtgärder						5	
Summa	584	580	573	1815	3728	7280	9490



Brister i den skånska infrastrukturen

I detta kapitel presenteras genomförda och pågående utredningar för brister som pekats ut i tidigare regionala transportinfrastrukturplaner samt utredningar som initierats av andra aktörer. Kapitlet redovisar även prioriterade utredningsbehov inför kommande planering.

Åtgärdsvalsstudier och andra utredningar ligger till grund för prioriteringen av satsningar i den regionala transportinfrastrukturplanen för 2026–2037 samt satsningar i kommande nationella och regionala transportinfrastrukturplaner.

Genomförda åtgärdsvalsstudier 2022–2025

I detta avsnitt redovisas genomförda åtgärdsvalsstudier och tekniska utredningar från planperiodens första år. Genomförda åtgärdsvalsstudier (ÅVS) redovisas övergripande. För mer information om genomförda utredningar går det bra att vända sig direkt till Trafikverket, Region Skåne eller Skånetrafiken.

Utpekade brister från planen 2022–2033

I Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2022–2033 pekade Region Skåne ut ett flertal prioriterade brister att utreda inom regionalt prioriterat nät för väg och järnväg, Expressbuss-koncept och Skånes hamnar. Nedan redovisas en uppföljning av de brister som utretts under planperiodens första år.

Väg 23, E22–Tjörnarps

Syftet med den här utredningen var att forma en inriktning för utvecklingen av väg 23 genom att identifiera åtgärdsförslag som skapar bättre tillgänglighet nationellt, regionalt och lokalt för både persontrafik och gods, bättre trafiksäkerhet, samt bättre förutsättningar för en god bebyggd miljö i stråket väg 23 mellan E22 och Tjörnarps. Väg 23 är utpekad som funktionellt prioriterad utifrån tillgängligheten för långväga personresor med bil, dagliga personresor med bil samt godstransporter.

Ett antal identifierade åtgärder läggs som ett namngivet regionalt objekt i den regionala transportinfrastrukturplanen 2026–2037 och behöver således genomgå vägplaneprocess, medan resterande åtgärder finansieras genom potter.

Väg 108, Trelleborg–Staffanstorps

Denna sträcka har många brister och behov där flera av dem var utpekade på förhand, t.ex. plankorsning med Ystadbanan i Svedala och barriäreffekter i Trelleborg. Åtgärdsvalsstudien har undersökt vilka brister som behöver lösas inom en snar framtid och vilka som behöver lösas på längre sikt, med hänsyn till beskrivna förutsättningar och beslutade planer. Vid effektbedömningar och

utvärderingar har tidshorisonten för bedömda framtida trafikflöden varit år 2040.

Åtgärdsvalsstudien har mynnat ut i ett antal åtgärdsförslag varav vissa kommer hanteras som pottåtgärder medan objektet 108 genom Svedala är ett namngivet regionalt objekt i denna plan.

Glumslöv–Helsingborg, cykel

Stråket Landskrona–Helsingborg är en del av det utpekade nätet för supercykelvägar i Skåne, där delsträckan Glumslöv–Helsingborg är en bristande länk. Åtgärdsvalsstudien fokuserar på att identifiera brister och behov för pendlingscyklister på sträckan Glumslöv–Helsingborg samt föreslå åtgärder i enlighet med konceptet för supercykelvägar.

Del av sträckan, Glumslöv–Rydebäck, är ett namngivet objekt i denna plan.

Malmö–Bara

Väg 841 förbinder orterna Klågerup och Bara i Svedala kommun med Malmö och E6. Inne i Malmö övergår väg 841 i Sallerupsvägen. Vägen har låg standard på vissa sträckor med smala sektioner, brister i sidoområden, många anslutande vägar och utfarter samt dålig sikt. Vägen är ett viktigt pendlingsstråk som bl.a. trafikeras av en av Skånetrafikens tyngre busslinjer.

Åtgärdsvalsstudien rekommenderar ett åtgärds paket där de mindre åtgärderna kan hanteras som pottåtgärder medan de större kräver en prioritering i kommande planomgångar av den regionala transportinfrastrukturplanen.

E65, Lemmeströ–Ystad

Utredningen innefattar E65 mellan Lemmeströ och cirkulationsplats Simrishamnstrondellen i Ystad. Den mycket komplexa trafiksituationen inne i Ystad tätort föranledde en särskild avgränsning och trafikanalytisk fördjupning av Dag Hammar-skjölds väg och Dragongatan. Utredningen har utgått ifrån en tidshorisont fram till och med år 2050 och har utifrån ÅVS-metodiken fastställt brister och problembild.

Trafikverket kommer att genomföra trimningsåtgärder (under 150 mnkr) på sträckan via finansiering i nationell plan.

Övriga åtgärdsvalsstudier

Under denna rubrik redovisas genomförda åtgärdsvalsstudier som initierats av Trafikverket, av berörd kommun eller av Skånetrafiken i dialog med Trafikverket.

E22, Fogdarp–Hörby Norra

Huvudsyftet med studien har varit att få en klar bild över hur sträckan Fogdarp–Hörbys kapacitets- och trafiksäkerhetsbrister ser ut i nuläget och hur de bedöms vara 2050.

Studien visar att Fogdarp–Hörby riskerar att bli en felande länk av E22 i Skåne. Köer och återkommande incidenter leder till så stora brister och problem att vägens högt ställda mål vad gäller trafiksäkerhet, framkomlighet och förutsägbarhet inte kan uppnås.

Objektet saknar finansiering i nationell plan 2026–2037 för transportinfrastrukturen. Således kan endast trimningsåtgärder vara möjliga att genomföra inom ramen för nationell plan.

Flytt av Helsingborgs hamn

Helsingborgs hamn är en av Sveriges största färjehamnar och en av Norra Europas ledande hamnar. Bedömningen är att containervolymererna kommer att öka framöver och därför behövs en effektivare hamn. Dagens yta för containerhanteringen är samtidigt ett hinder för centrumnära stadsutveckling. År 2021 fattade politiken i Helsingborgs stad ett inriktningsbeslut om att containerhamnen ska flyttas.

Det ska framåt göras ett omtag av del av åtgärdsvalsstudien varvid det inte finns tydligt formulerade åtgärdsförslag.

Hässleholm Nord

Hässleholms kommun har under lång tid planerat för ett nytt verksamhetsområde norr om väg 21 och öster om Södra stambanan, kallat Hässleholm Nord. Under föregående planeringsarbete har inriktningen varit att Hässleholm Nord skulle föranleda behov av en ny trafikplats för att ansluta till väg 21 men då en ny åtgärdsvalsstudie inleddes studerades samtliga förutsättningar på nytt enligt fyrstegsprincipen.

Föreslagna åtgärder innebär att verksamhetsområdet ska ansluta till väg 21 genom befintlig infrastruktur och således inte tillskapa nya trafikplatser. Åtgärderna varierar i omfattning varav vissa kan finansieras som pottåtgärder medan andra kräver hantering via vägplaneprocess.

Kollektivtrafikförbättrande åtgärder väg 11 Sjöbo

Åtgärdsvalsstudien syftar till att identifiera och verifiera problem, brister och behov för framförallt kollektivtrafik och oskyddade trafikanter men även för övrig trafik längs med väg 11 inom utredningsområdet.

Studien rekommenderar åtgärder i syfte att stärka kollektivtrafikens attraktionskraft och öka framkomligheten genom cirkulationsplatsen. Den belyser även behovet av ytterligare en framtida förbindelse mellan Sjöbo Väst och centrala Sjöbo för att minska belastningen på cirkulationsplatsen.

Väg 117, tätortsåtgärder

Väg 117 går genom Skåne, Kronobergs och Hallands län och knyter samman de större orterna Hässleholm, Markaryd och Halmstad. Väg 117 är av särskild betydelse för regional och interregional trafik. Vägen är en viktig länk mellan väg E4 och de östra delarna av Skåne. Behovet av trafiksäkerhetsåtgärder i tätorterna har funnits under lång tid.

Åtgärdsvalsstudien rekommenderar ett antal mindre åtgärder som bedöms kunna finansieras som pottåtgärder.

Väg 9, klimatanpassning

Kuststräckan mellan Trelleborg och Ystad är ett utsatt område för havsnivåhöjning i kombination med pågående stranderosion. Trafikverket genomförde under 2018 en akutåtgärd för att skydda infrastrukturen och förhindra fortsatt erosion.

Den genomförda åtgärdsvalsstudien visar svårigheterna med klimatanpassning i utredningsområdet och rekommenderade två lösningar, en på kort sikt och en på lång sikt. Den kortsiktiga lösningen innebär att Trafikverket inom ramen för nationell plan ska genomföra fysiska åtgärder som förhindrar en fortsatt erosion. På lång sikt behöver väg 9 flyttas eftersom det inte är möjligt att behålla den nuvarande sträckningen. När detta behöver ske är inte fastställt, men Trafikverket och Region Skåne kommer att genomföra en dialog och en process för justering av sträckningen för väg 9. En sådan process behöver inledas av en preciserad åtgärdsvalsstudie.

Svalöv genomfartsvägar

Väg 106 och 1208 är två statliga regionala vägar som löper genom Svalöv. Vägarna utgör en barriär i tätorten och det finns en upplevd problematik för gång- och cykeltrafikanter att korsa vägarna. Trafikmiljön är varierad och enligt inkomna kundärenden efterlevs inte hastighetsbegränsningarna.

Åtgärdsvalsstudien föreslår ett antal mindre åtgärder som kan hanteras inom ramen för Trafikverkets löpande verksamhet samt insatser som bedöms vara pottåtgärder.

Väg 21, genom Perstorp

Riksväg 21 passerar genom tätorten Perstorp. Vägen är funktionellt prioriterad för gods, långväga- och dagliga persontransporter. Det finns motstridiga anspråk på vägen, framkomligheten för den långväga genomgående trafiken kontra tätortsmiljön och den lokala tillgängligheten för boende, besökare och servicefordon till och från fastigheter.

Efter genomförd ÄVS föreslogs ett antal mindre åtgärder som bedöms kunna hanteras som pottåtgärder.

Västra Lund

Lunds kommun arbetar för närvarande med planer för Västerbroområdet som innebär att omvandla Öresundsvägens industriområde till en varierad och tät stadsdel med bostäder och verksamheter. För att hantera de trafikmängder som ombyggnaden och den allmänna trafikökningen ger upphov till samt möjliggöra en bra framtida kvartersstruktur krävs förändringar i infrastrukturen.

Åtgärdsvalsstudien genererade åtgärdsförslag av olika karaktär där de mindre bedöms kunna hanteras som pottåtgärder medan de större behöver genomgå en vägplaneprocess.

Östra Helsingborg, framtida anspråk i infrastruktur

Utredningen har som syfte att belysa och utreda brister i infrastrukturen med fokus på kapacitet och god tillgänglighet i östra Helsingborg. Framtida behov analyserades, både på kort och lång sikt. Framtagandet av ett samlat kunskapsunderlag var en stor del i arbetet, där analyser av potential för överflyttning mellan olika transportslag för både gods- och persontrafik ingick.

Åtgärdsvalsstudien resulterade i åtgärder av olika omfattning som alla är tänkta att fungera som underlag för långsiktig inriktning och fortsatt planering för hur infrastrukturen kan utvecklas i Östra Helsingborg.

Utveckling av Östra Landskrona

Denna åtgärdsvalsstudie handlar om påverkan på trafikflöden och statlig infrastruktur till följd av kommunal utveckling av Östra Landskrona. Studien syftar till att ge Trafikverket och Landskrona stad en gemensam bild över var, när och varför kapacitetsproblem uppstår i det statliga vägsystemet.

Åtgärdsvalsstudien ger förslag på åtgärder av varierande karaktär varav flera behöver prövas via vägplaneprocess.

Väg 513 och 514, Kurland, säker framkomlighet

Utredningen syftar till att genom fyrstegsprincipen identifiera problem och brister för väg 513 och 514 och föreslå en lämplig inriktning framåt för att trygga säker framkomlighet, tillgänglighet och långsiktigt effektivt underhållsarbete.

Den genomförda åtgärdsvalsstudien genererade ett antal åtgärdsförslag som bedöms vara pottåtgärder.

Munka Ljungby, trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter

Syftet med åtgärdsvalsstudien var att kartlägga behoven av att ta ett helhetsgrepp om miljön för oskyddade trafikanter i tätorten.

Åtgärdsvalsstudien rekommenderade åtgärder som ökar trafiksäkerheten och tryggheten inom orten, vilka bedöms vara pottåtgärder.

Korsningar längs väg 1648 och 118 i Kristianstads kommun

Väg 1648 förbinder Åhus och Kristianstad och trafikeras av några tusen fordon per dygn. Väg 118 förbinder väg 19 i söder med E22 i norr och passerar genom Åhus. Åhus ser en stor trafikökning under sommarhalvåret vilket leder till försämrad framkomlighet för alla trafikslag som rör sig i stråken. De studerade korsningspunkterna anses vara en stor del av problematiken.

Åtgärdsvalsstudien kom fram till ett antal åtgärdsförslag av olika storlek där flera av dem är steg 1- och steg 2-åtgärder som inte kräver fysiska åtgärder. De rekommenderade åtgärderna som kräver en fysisk åtgärd i infrastrukturen bedöms vara pottåtgärder.

E6 genom Trelleborg, kapacitet och tillgänglighet

Tidigare utredningar har konstaterat att E6 har en viktig betydelse för gods- och persontransporter men att infrastrukturen även utgör ett hinder för staden att växa. E6 genom Trelleborg trafikeras av nationell, lokal och regional trafik och utgör en viktig länk för godstransporter till och från Trelleborgs hamn.

Åtgärdsvalsstudien rekommenderar åtgärder som trimmar den nuvarande trafiksituationen i första hand samt vissa åtgärder som hanteras via potter.

Oskyddade trafikanter Sösdala tätort

Genom Sösdala tätort går de statliga vägarna 1905, 1908 och 1978 som är olycksdrabbade och upplevs som osäkra och otrygga av oskyddade trafikanter. De breda vägarna bjuder in till högre hastigheter och avsaknaden av refuger och hastighetssäkrade gångpassager har lett till en situation där oskyddade trafikanter har svårt att korsa vägarna. Åtgärdsvalsstudien syftade till att rekommendera kostnadseffektiva åtgärder på kort och lång sikt för att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter.

Studien rekommenderade ett antal mindre åtgärder som alla bedöms vara pottåtgärder.



Tekniska utredningar

Här redovisas genomförda tekniska utredningar under 2022–2025.

Kapacitetsutredning trafikplats Vilan

Kristianstads kommun och Trafikverket har uppmärksammat att det förekommer framkomlighetsproblem på avfartsramperna vid trafikplats Vilan vid rusningstid på grund av köbildning. Om köer från avfarterna når E22 riskerar det uppstå upphinnandeolyckor på grund av stillastående fordon.

Den genomförda utredningen rekommenderade åtgärder som behöver prövas i vägplaneprocess.

Tre plankorsningar Skånebanan

Det finns planer på att höja hastigheten på Skånebanan. När en hastighetshöjning genomförs måste samtliga plankorsningar som påverkas av hastighetshöjningen omprövas gällande skyddsalternativ. I TDOK 2015:0311 finns ett krav om att plankorsningar inte får vara belägna så att de riskerar att blockeras av stillastående tåg vid planenliga uppehåll.

Utredningen ligger till grund för dialoger mellan berörda parter varvid det inte rekommenderas åtgärder på samma sätt som i en åtgärdsvalsstudie.



Pågående åtgärdsvalsstudier

I följande avsnitt presenteras pågående åtgärdsvalsstudier som initierats för de prioriterade brister som pekades ut i den *Regionala transportinfrastrukturplanen för Skåne 2022–2033*.

Väg 15, Osby–länsgränsen

Sträckan förbinder Skånes nordöstra delar med östra Blekinge. Vägen har landsvägskaraktär, låg standard och är mycket kurvig på stora delar av sträckan, vilket kan innebära trafiksäkerhetsrisker. Vägen ger inte möjlighet till en gen förbindelse mellan Osby och Olofström. Vägen passerar genom flera samhällen, med tung trafik som orsakar buller och barriäreffekter i orterna. Vägens utformning innebär en utmaning för att kunna öka andelen som reser med kollektivtrafik. Vidare finns bristande möjligheter att cykla på sträckan. Delsträckan mellan länsgränsen och Olofström studeras också i åtgärdsvalsstudien men hanteras då av Region Blekinge. Åtgärdsvalsstudien väntas avslutas 2026.

Väg 17, Landskrona–Eslöv

Sträckan mellan Landskrona och Eslöv är en del av regionalt prioriterade nät för personresor, godstransporter och kollektivtrafik. Målpunkter är främst intilliggande tätorter med bostäder, arbetsplatser, handel, service samt järnvägsstationer. Stråket kan komma att fungera som en del av en extern ringlinje som avlastar Malmö/Lund från genomgående fordonstrafik. Längs med vägen finns redan relativt god framkomlighet. För gång-

och cykeltrafik finns det behov av att underlätta tillgängligheten till stationerna i tätorterna längs med stråket. Det saknas också möjligheter att cykla mellan tätorterna, från Billeberga och österut. Åtgärdsvalsstudien väntas avslutas 2026.

Väg 108, Örkelljunga–Ljungbyhed–Kävlinge

Vägen kopplar samman såväl mindre tätorter inom respektive kommun som huvudorterna Örkelljunga och Kävlinge. Vägen ger tillgänglighet till lokala och regionala mål såsom rekreationsområden och större verksamhetsområden. Sträckan Örkelljunga–Röstånga är prioriterad för godstransporter. Sträckan Örkelljunga–Perstorp saknar både gång- och cykelförbindelser och kollektivtrafik. Det finns en trafiksäkerhetsproblematik på delar av sträckan eftersom vägen är smal, har bristfällig sikt samt ett stort antal anslutande vägar samtidigt som den går genom många samhällen. Det förekommer ett stort antal lastbilstransporter, vilka använder vägen som genväg till E4, på sträckan norr om väg 21. Detta utgör en trafikrisk eftersom gång- och cykelväg saknas där. Sträckan är olycksdrabbad. Åtgärdsvalsstudien väntas avslutas 2026.



Prioriterade brister att utreda

Det finns fler brister i den skånska infrastrukturen än vad som finns möjlighet att åtgärda under planperioden. Vilka brister som prioriteras att utredas under planperioden 2026–2037 baseras på inspel och dialoger mellan Region Skåne, Trafikverket, representanter från samarbetet mellan Skånes geografiska hörn och de skånska kommunerna. Efter genomförd utredning kan bristerna bli aktuella att prioritera i kommande planomgångar som namngivna objekt eller som trimningsåtgärder vilka finansieras av de medel som finns avsatta i planens potter.

I följande avsnitt presenteras prioriterade brister att studera under kommande planperiod 2026–2037.

Stråkövergripande åtgärdsvalsstudier

I detta avsnitt redovisas brister som ingår i stråk med komplexa förutsättningar och således kräver större utredningar.

Väg 11, Malmö–Sjöbo

Väg 11 tillhör det funktionellt prioriterade vägnätet och är utpekad för kollektivtrafik, dagliga personresor, godstransporter och långväga resor. På väg 11 går den genomgående trafiken mellan Malmö, Staffanstorp, Dalby med flera i väster och Sjöbo, Tomelilla, Simrishamn i öster. Väg 11 har en mycket viktig funktion att binda samman sydvästra Skåne med de sydliga delarna av centrala och sydöstra Skåne. Den aktuella sträckan trafikeras av SkåneExpressen. Vägen har också en funktion under sommaren att fungera som koppling mellan sydvästra Skånes anslutningar mot kontinenten och östra Skånes attraktiva besöksmål. I delar av stråket råder kapacitetsbrist. Syftet med åtgärdsvalsstudien är att studera framkomlighetsbrister för att förbättra tillgängligheten på sträckan. En åtgärdsvalsstudie bör initieras under planperioden 2026–2037 i syfte att finna lämpliga åtgärder på sträckan.

Väg 13, Ängelholm–Höör (Ljungbyhed)

Väg 13 utgör ett viktigt vägstråk mellan nordvästra Skåne och mellersta Skåne samtidigt som vägen

är bitvis smal med många kurvor och anslutande vägar. Mellan Ängelholm och Klippan utgör väg 13 en länk till och från väg E4 vilket bidrar till att området är attraktivt för verksamhetsetableringar. Genom Klippan är väg 13 samförlagd med väg 21 men tidigare utredningar visar på en möjlig sträckning från trafikplats Skåningstorp mot Ljungbyhed söder om Klippan. Området mellan Klippan och Ljungbyhed angränsar till Söderåsens rekreativmiljöer vilket måste beaktas i utredningsskedet. En åtgärdsvalsstudie bör initieras under planperioden 2026–2037 i syfte att finna lämpliga åtgärder.

Väg 13, Ystad–Hörby

Väg 13 är en viktig regional väg och utgör en del av en förbindelse från Mellansverige till sydöstra Skåne. Dagligen färdas många personer på vägen, framför allt för pendling till och från arbete och skolor. Väg 13 är även en viktig länk för godstransporter till och från Ystad hamn. Prognoser pekar på ökad trafik till och från Ystad hamn, vilket skulle leda till ökad tung trafik på väg 13. Sträckan mellan Ystad och Sjöbo är även ett viktigt stråk för regionbusstrafik. Vägen utgör i vissa tåtorter en barriär med bristande trafiksäkerhet och på delar av sträckan sker många viltolyckor. En åtgärdsvalsstudie bör initieras under planperioden 2026–2037 i syfte att finna lämpliga åtgärder på sträckan.

Väg 19, Ystad–Kristianstad

Väg 19 utgör en viktig regional förbindelse mellan Österlen och nordöstra Skåne samt vidare norrut. Vägen tillhör det regionalt viktiga vägnätet för persontrafik, godstrafik och busstrafik och är utpekad som riksintresse. Den utnyttjas vidare för långväga transporter till Polen och övriga Östeuropa via Ystad. Det finns utmaningar med trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter och viltproblematik. Delar av sträckan påverkas av höga turistflöden under högsäsong. Sträckan trafikeras av SkåneExpressen 3 och 4 med höga krav på tillgänglighet varför åtgärder för kollektivtrafik är prioriterade. En åtgärdsvalsstudie bör initieras under planperioden 2026–2037 i syfte att finna lämpliga åtgärder på sträckan.

Väg 19, Karpalund–Bjälöv

Under planperioden åtgärdas sträckorna Härlöv–Karpalund samt Bjälöv–Broby. Sträckan däremellan behöver studeras för att få en helhet för åtgärderna i stråket. En åtgärdsvalsstudie bör initieras under planperioden 2026–2037 i syfte att finna lämpliga åtgärder på sträckan.

Mindre åtgärdsvalsstudier

I detta avsnitt redovisas brister som endast kräver mindre utredningar eftersom de ingår i stråk som studerats i tidigare skeden.

Väg 23, Sandåkra–Stoby

Väg 23 är en viktig interregional förbindelse från sydvästra Skåne (Malmö, Lund) via nordöstra Skåne (Höör, Hässleholm, Osby) till Småland. Vägen är utpekad som regionalt prioriterad väg och ingår dessutom i landtransportnätet för långväga godstransporter. På delen mellan Höör och Hässleholm är befintlig vägstandard inte tillfredsställande i förhållande till trafikmängd och vägens regionala betydelse. Sträckan är dessutom relativt olycksdrabbad. En mindre studie bör initieras under planperioden 2026–2037 i syfte att finna lämpliga åtgärder på sträckan.

Väg 109, Ekeby

Väg 109 är en regional väg mellan Helsingborg och Höör. Den genomgående trafiken är relativt liten, men vägen har stor betydelse för arbetspendling för Kågeröd och andra orter öster om Helsingborg. Väg 109 har låg standard på sträckan mellan Billesholm och Höör. Den nuvarande sträckningen mellan Ekeby och Kågeröd innebär en betydande omväg, vilket medför att trafik genar på mindre vägar med åtföljande problem. Sträckan studerades i en åtgärdsvalsstudie 2017 där det förslogs en ny vägsträcka mellan Ekeby–Kågeröd. Åtgärden bedömdes dock vara robust samhällsekonomisk olönsam, varför åtgärden inte togs vidare in i regional transportinfrastrukturplan 2018–2029 eller 2022–2033. Problematiken kvarstår och därför bör en ny mindre studie med fokus på att hitta lönsamma åtgärder i befintlig sträckning inledas under planperioden 2026–2037.

Väg 113, Gårdsstånga–Eslöv

Väg 113 är utpekad som funktionellt prioriterat vägnät och fungerar som en kompletterande regionalt viktig väg. Det råder i rusningstrafik stora kapacitetsproblem in och ut från Eslöv samt problematik och köer vid cirkulationen i Gårdsstånga mot E22. En mindre studie med fokus på att hitta lönsamma åtgärder bör inledas under planperioden 2026–2037.

Andra prioriterade områden att utreda

Utöver utpekade åtgärdsvalsstudier har Region Skåne identifierat centrala områden att utreda under planperioden. Dessa presenteras i följande avsnitt.

Tillgänglighet till hamnar

Skåne är en betydande hamnregion. En stor del av Sveriges import och export går via de skånska hamnarna. Sedan 2013 har transporterna i hamnarna ökat med 4 procent varje år. Idag råder brister i den anslutande infrastrukturen som kan begränsa hamnarnas utveckling. För att bibehålla ett starkt svenskt näringsliv och konkurrenskraft finns behov av investeringar i transportledernas infrastruktur. Inom ramen för projektet Hamnutveckling i Skåne har en broschyr och ett kunskapsunderlag tagits fram. Broschyren presenterar åtgärder kring hur infrastrukturen kan utvecklas för att stödja hamnutvecklingen och sjöfarten. Kunskapsunderlaget, Hamnutveckling i Skåne, ger en mer fullständig beskrivning och redogörelse av flöden, funktioner samt ekonomiska effekter. Dokumenten utgör ett viktigt underlag i vidare utredningar som bör prioriteras i syfte att bibehålla och stärka Skåne som betydande hamnregion.

SkåneExpressens genomförande

Arbetet med att etablera SkåneExpressen i sedan tidigare utpekade stråk i Skåne har pågått under tidigare planomgångar och kommer att fortgå under denna planperiod. SkåneExpressen är en viktig beståndsdel i den skånska kollektivtrafiken eftersom konceptet är avsett att vara snabbare förbindelser med högre komfort och färre hållplatslägen i utpekade stråk som saknar tågförbindelser. Infrastrukturen för att utveckla SkåneEx-

pressen i de utpekade stråken är en prioriterad brist att utreda. Syftet är en fortsatt utredning av de utpekade stråken för att fastställa de brister som behöver åtgärdas för konceptets genomförande. Åtgärder kan genomföras inom ramen för kollektivtrafikpotten inom Regional transportinfrastrukturplan 2026–2037 eller via den nationella planen där det finns avsatta medel för satsningar på Skåne-Expressen på Europavägarna.

Skånes järnvägsinfrastruktur utifrån persontågsstrategin

Som komplement till persontågsstrategin, som anger hur den regionala tågtrafiken i Skåne ska utvecklas, behövs mindre, riktade utredningar för att identifiera och prioritera åtgärder i befintlig infrastruktur i närtid som kan möjliggöra den trafikering som strategin anger. I den regionala transportinfrastrukturplanen 2026–2037 avsätts medel i en trimningspott för järnväg vilken kan finansiera denna typ av åtgärder.

Framtida supercykelvägar

Under 2019 och 2020 genomfördes stråkstudier på de flesta av Skånes starkaste cykelvägar för pendlingsresor. Stråkstudierna genomfördes i syfte att identifiera brister och ge förslag på åtgärder för att höja standarden till supercykelväg, enligt Koncept för supercykelvägar i Skåne. Omfattning och komplexitet av de identifierade bristerna utmed vägarna varierar i hög grad. Brister av enklare karaktär utmed statligt och kommunalt vägnät kan

åtgärdas under planperioden genom den regionala infrastrukturplanens pottar. För några av vägarna kommer en åtgärdsvalsstudie vara nödvändig att initiera under planperioden för att hantera identifierade brister utmed stråken.

Skånsk cykelvägvisning

Idag är cykelvägvisningen i många fall bristfällig, inte minst på de regionala stråken som domineras av statlig infrastruktur. Hur den slutliga vägvisningen kommer att se ut kommer att arbetas fram i samverkan mellan Region Skåne, Trafikverket och Skånes kommuner under planperioden. Som pilot har det regionala nätet skyltats upp på det statliga vägnätet runt Malmö–Lund området med omnejd. Ambitionen är att fortsätta vägvisningen av hela det regionala cykelnätet under planperioden 2026–2037 med stöd från erfarenheter och lärdomar från pilotprojektet. Idag blandas skyltar i stor utsträckning på de statliga cykelvägarna. I samband med att den regionala cykelvägvisningen sätts upp kommer gamla och inaktuella skyltar plockas ner för att skapa tydlighet i den skånska cykelvägvisningen.





Planens effekter och bidrag

Detta kapitel beskriver den regionala transportinfrastrukturplanens effekter och dess bidrag till mål och strategier på olika nivåer.

Bidrag till nationella strategier och mål

Transportpolitiska mål

Planen bidrar till **funktionsmålet** om ett tillgängligt och kvalitativt transportsystem genom satsningar som berör planens inriktning säker framkomlighet. Satsningar på kollektivtrafik och gång- och cykelvägar förbättrar förutsättningarna för barns resor och tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning, framför allt genom potter för statlig medfinansiering av kommunala åtgärder. Äldres tillgänglighet förbättras främst genom kollektivtrafiksatsningar och tryggare trafikmiljöer. Regionala väg- och järnvägssatsningar stärker tillgängligheten genom att knyta ihop områden med olika socioekonomiska förutsättningar och förbättra resandemöjligheterna inom hela Skåne.

Potterna med fokus på gång, cykel och kollektivtrafik samt samfinansiering till nationell plan stärker kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot bilen, vilket är centralt för ett jämställt transportsystem.

Planens bidrag till **hänsynsmålet inklusive etappmål** är att en stor del av planens åtgärder stärker trafiksäkerheten för alla trafikslag. Mötesseparering i namngivna vägobjekt ger tydligt förbättrade förutsättningar för vägtrafik, och potterna för gång-, cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder riktar sig främst till oskyddade trafikanter. Planen bedöms kunna bidra till minskat antal dödade och allvarligt skadade i trafiken.

Gällande etappmålet för miljö är planens påverkan blandad. Namngivna vägobjekt riskerar att öka bilresandet och därmed utsläppen, medan satsningar på kollektivtrafik, gång och cykel stärker hållbar mobilitet. Byggskedet för både väg- och järnvägsprojekt innebär betydande utsläpp.

Planen kan bidra till ökad fysisk aktivitet, främst genom satsningar på gång- och cykelvägar och kollektivtrafik (som genererar anslutningsresor vilka tenderar att vara gång eller cykel). Luftkvalitet och buller påverkas både positivt och negativt: vissa vägobjekt kan öka trafik och hastigheter, medan kollektivtrafik och trafiklugnande åtgärder bidrar till bättre luft och bullernivåer.

Bidrag till regionala strategier och planer

Det öppna Skåne 2030 – Skånes utvecklingsstrategi

Infrastruktursatsningarna i den regionala transportinfrastrukturplanen bidrar till att stärka det strategiska området Hela Skåne och möjliggör även förbättrade förutsättningar för området Bättre hälsa för alla genom satsningar som möjliggör aktiv mobilitet och rekreation.

Målbilden för Hela Skåne (Infrastruktur och fysisk planering skapar mervärde för invånare och företag i Skåne) stärks av åtgärder i planen. Genom de regionala vägobjekten minskar restiderna för bil- och bussresenärer och trafiksäkerhetshöjande åtgärder genomförs för att kunna upprätthålla en bra framkomlighet och rörlighet inom och genom Skåne. Samfinansiering av järnvägsinvesteringar ökar tillgängligheten för persontågstrafik till fler orter, och förbättrar punktlighet och ökad kapacitet för både gods- och persontågstrafik. De riktade åtgärderna för kollektivtrafik på statliga vägar möjliggör utvecklad regional busstrafik. Satsningarna på SkåneExpressen bidrar till ökad tillgänglighet för de delar av Skåne som saknar järnvägsförbindelser. Andra åtgärder som genomförs är förbättrad framkomlighet och modernisering av hållplatser, vilket stärker kollektivtrafikens tillgänglighet och attraktivitet.

Utbyggnad av cykelvägar på landsbygden och statlig medfinansiering till kommunala utbyggnader i tätorter ökar tillgängligheten med cykel, både som egna resor och genom bättre kopplingar till stationer och hållplatser. Planens satsningar på cykel stärker möjligheterna till aktiv mobilitet genom supercykelvägar som förbättrar pendlingsmöjligheter för många skåningar samt genom utveckling av de regionala och nationella cykellederna för rekreation.

Planen strävar efter att jämna ut tillgängligheten mellan östra och västra Skåne, där det finns en obalans. Satsningar på trafiksäkra och framkomliga vägar förbättrar resmöjligheterna i öst, och planen fördelar de regionala statliga cykelinvesteringarna så jämnt som möjligt över Skåne.

Transportstrategi – För utveckling och hållbar tillgänglighet i hela Skåne

Den regionala transportinfrastrukturplanen utgör ett centralt verktyg för att konkretisera transportstrategins intentioner genom infrastrukturåtgärder som tillsammans bidrar till det övergripande målet om utveckling och hållbar tillgänglighet i hela Skåne. Planen och strategin har dock tagits fram parallellt denna omgång, vilket innebär att strategins mål inte till fullo kunnat ligga till grund för planen. Däremot kommenteras nedan hur planen bidrar till och/eller går emot strategins mål. Transportstrategin antogs 2026.

För målet **ett inkluderande transportsystem**, bidrar planen genom investeringar i tillgänglig och säker infrastruktur. Genom medfinansiering till kommuner för gång, cykel och trafiksäkerhetsåtgärder skapas bättre tillgång till transportsystemet för fler utifrån kommunala behov. Inom potten för kollektivtrafik ingår tillgänglighetsanpassning av hållplatser och pottarna för framkomlighet och trafiksäkerhet samt för standardhöjning av passager förbättrar trafikmiljön för oskyddade trafikanter. En stor andel av planens medel går till investeringar i vägnätet för motorfordon vilket särskilt gynnar grupper med tillgång till bil, vilket kan påverka den sociala inkluderingen negativt. Genom utvecklingen av kollektivtrafiknoder och strategiska satsningar på gång- och cykelinfrastruktur ökar dock också den lokala tillgängligheten för grupper utan tillgång till bil.

Gällande målet **ett robust transportsystem** innehåller planen investeringar i både järnvägs- och vägnätet som ökar tillförlitligheten och minskar risken för störningar i transportsystemet. Samfinansiering av åtgärder på järnväg förbättrar kapacitet och tillförlitlighet för både regionala och längre resor med tåg, och trafiksäkerhetshöjande åtgärder som mittseparering minskar risk för olyckor med följdärsenningar. Detta gynnar både persontransporter och näringslivets konkurrenskraft och bidrar till stabilare leveranskedjor. Infrastrukturåtgärder som förbättrar vägnätets kvalitet, särskilt i kritiska transportstråk, stärker

förutsättningar för både persontransporter och godsleveranser. Genom digitalisering för smartare trafikflöden på E6 ger planen förutsättningar för mer resurseffektiva transportlösningar.

Det tredje målet är **ett klimatneutralt transportsystem**. Den största delen av planens medel läggs på åtgärder på vägnätet, vilket riskerar att öka mängden biltrafik och därmed också utsläppen från både gods- och persontransporter. Vägåtgärderna har positiva effekter för kollektivtrafikens framkomlighet och det avsätts mer medel än i tidigare planer för satsningar på statlig medfinansiering till kommuner för kollektivtrafikåtgärder. Detta kan bidra till att öka kollektivtrafikens attraktivitet för vardagsresor. Samfinansieringen till järnvägsåtgärder ökar möjligheterna för överflyttning från väg till järnväg för godstransporter, och förbättrar också möjligheten att resa hållbart på längre sträckor. I planen avsätts medel för statliga regionala cykelvägar, statlig medfinansiering till kommunala cykelvägar, och särskilda satsningar på regionalt prioriterade stråk och de nationella och regionala rekreationscykellederna. Dessa satsningar skapar möjligheter för aktiva och hållbara vardagsresor, samt stärker möjligheterna till kombinationsresor med kollektivtrafiken.

Regionplan för Skåne 2022–2040

Den regionala transportinfrastrukturplanen bidrar till regionplanens utvecklingsinriktning genom att arbeta för planeringsstrategi 1, 2 och 6 vilka har en tydlig koppling till infrastrukturen.

Strategi 1 om att utveckla flerkärnigheten och stärka samspelet mellan stad och landsbygd stärks av planens ansats att geografiskt sprida åtgärder. Satsningar som görs på vägnätet är generellt till nytta för östra Skånes tillgänglighet som jämfört med i väst tenderar att vara sämre. De statliga regionala cykelsatsningarna prioriterar tillgänglighet till strategiska noder, vilket ger fler möjlighet att ha cykeln som färdmedel i vardagen.

Satsningen på supercykelvägar bidrar till strategi 2 om att stärka tillgängligheten och binda samman Skåne genom att möjliggöra cykelpendling på längre sträckor. De regionala vägobjekten, särskilt

de som berör östra Skåne innebär förbättrade möjligheter att resa med bil och kollektivtrafik. Planen pekar även ut utbyggnad av järnväg med nya stationer som ger fler orter tillgång till järnväg.

Satsningarna på samfinansiering av större järnvägsobjekt ligger väl i linje med regionplanens strategi 6 om att stärka Skånes relationer med omvärlden. Detta genom exempelvis stärkt kapacitet i viktiga relationer genom fler spår och mer plats för uppställning. Även ett flertal namngivna vägobjekt kopplar samman Skåne med grannregionerna.

Klimat- och energistrategi för Skåne 2025–2030

Den regionala transportinfrastrukturplanen bidrar till målet om att öka andelen resor med gång, cykel och kollektivtrafik genom omfattande satsningar på cykelinfrastruktur och kollektivtrafikfrämjande åtgärder, vilket gör dessa färdmedel mer attraktiva och kan därmed öka resandelen. När det gäller målet om att minska utsläpp av växthusgaser från Skånes transporter är planens bidrag till målet svåranalyserat. Ovan nämnda satsningar möjliggör ökade resor med gång, cykel och kollektivtrafik, men en stor andel av planens satsningar avsätts till väginfrastrukturen, vilket riskerar att generera ökad biltrafik och därmed bidra till ökade utsläpp.

Hållbarhetsbedömning

Parallellt med framtagandet av planen har Tri-vector Mobility genomfört en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) och en social konsekvensbedömning (SKB) av planförslaget. Att göra en strategisk miljöbedömning är ett lagkrav, medan social konsekvensbedömning är ett tillägg utifrån Region Skånes önskan att bättre integrera och följa upp sociala värden i planeringsprocesserna. Syftet med bedömningarna är att säkerställa att planen bidrar till långsiktiga hållbarhetsmål. Hållbarhetsbedömningarna finns att läsa i sin helhet i bilaga till den regionala transportinfrastrukturplanen. Nedan följer en sammanfattning.

Studerade och bedömda alternativ

Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) och den sociala konsekvensbedömningen (SKB) ska innehålla uppgifter om sannolika effekter om planen inte genomförs. Detta så kallade "nollalternativ" är ett teoretiskt alternativ som innebär att den nu gällande planen genomförs men att inga nya investeringar tillkommer.

Under planeringen har tre alternativa inriktningar (planalternativ) tagits fram och jämförts utifrån miljömässiga och sociala aspekter. Planalternativen handlar om huruvida tillkommande medel ska satsas på namngivna objekt, på potter för statligt vägnät eller på potter för statlig medfinansiering. På grund av fördyringar av kvarliggande objekt från 2022–2033 års regionala transportinfrastrukturplan blev skillnaden mellan planalternativen i slutändan liten. Planalternativens inriktning får därmed liten påverkan på hållbarhetsbedömningen av planen som helhet.

Planalternativen har, till följd av snäv tidsram, diskuterats parallellt med planförslaget vilket inneburit att vissa beslut har behövt fattas innan bedömningen av planalternativen varit färdig. Det innebär att det slutgiltiga planförslaget inte fullständigt speglar något av de studerade alternativen. Sammanfattningen presenterar i stället hållbarhetsbedömningen av planens åtgärder samt bedömningen i relation till nollalternativet. Beskrivning och bedömning av planalternativen återfinns i bilagan.

Betydande miljöpåverkan av planen

Analysen av planens miljöpåverkan har avgränsats till de miljöaspekter där transportsystemet har störst påverkan och där planen utifrån sitt mandat kan antas bidra till betydande påverkan. De studerade aspekterna kategoriseras under fokusområdena Klimat, Hälsa och Landskap.

Fokusområde	Bedömning av planens åtgärder		Bedömning i relation till nollalternativet
Klimat	Positiv	Negativ	Positiv
Hälsa	Positiv		Positiv
Landskap	Negativ		Negativ

Figur: Bedömning av planens miljöpåverkan.

Klimat

Flertalet vägåtgärder leder till ökad vägtrafik och därmed negativ påverkan på transporteffektiviteten, särskilt där hastigheter höjs och bilens attraktivitet ökar. Detta riskerar att ge inducerad trafik. Samtidigt bidrar satsningar på kollektivtrafik, cykelvägar och samfinansiering med nationell plan positivt genom att stärka hållbara färd sätt och möjliggöra överflyttning från bil.

De flesta vägåtgärder innebär ökad energiåtgång per fordonskilometer på grund av högre hastigheter, vilket ger negativ påverkan. Kollektivtrafikåtgärder bidrar dock positivt genom jämnare körmönster för bussar och därmed minskad energianvändning. Övriga åtgärdsområden bedöms ha begränsad påverkan på energieffektivisering.

Alla nybyggnadsåtgärder på väg och järnväg medför negativ klimatpåverkan under byggskedet. Större objekt, särskilt de som omfattar broar och andra byggnadsverk, har störst påverkan.

Påverkan i relation till nollalternativet: Den nya planen bidrar i positiv riktning avseende klimat jämfört med nollalternativet. Detta beror på att en betydande del av det tillkommande planutrymmet (dvs skillnaden mellan nollalternativet och planförslaget) går till åtgärder som bidrar positivt till såväl transporteffektivitet som energieffektivisering. Exempelvis omfattar nära hälften av det tillkommande utrymmet satsningar på potterna Kollektivtrafik, Cykelinfrastruktur samt Framkomlighet och trafiksäkerhet.

Hälsa

Planens samlade påverkan på buller bedöms som svagt positiv. Många åtgärder har ingen eller svårbedömd effekt, medan ett fåtal vägåtgärder med högre hastigheter nära bebyggelse ger negativ påverkan. Samtidigt ingår riktade bullerskyddsåtgärder som bidrar till att minska bullerexponeringen.

Den samlade påverkan på luft bedöms som positiv. Vissa större vägobjekt kan bidra till mer trafik och högre hastigheter, men påverkan är generellt begränsad eftersom få objekt berör tätbebyggda områden. Satsningar på kollektivtrafik, järnväg och trafiklugnande åtgärder bedöms väga upp de negativa effekterna.

Planen har en mycket positiv påverkan på trafiksäkerheten för samtliga trafikslag. En stor del av investeringarna riktas mot trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Objekt med mötesseparering bidrar särskilt starkt till minskad olycksrisk.

Påverkan i relation till nollalternativet: Den nya planen går i positiv riktning avseende hälsa. Några av de tillkommande åtgärderna har en positiv påverkan på buller men effekterna är relativt små eller svårbedömda och det är därför svårt att dra någon slutsats om bidraget i relation till nollalternativet vad gäller buller. Nära hälften av det tillkommande planutrymmet går till åtgärder som bidrar positivt till luft genom att bedömd överflyttning av resor leder till minskad vägtrafik och lägre hastigheter. Merparten av det tillkommande planutrymmet går också till åtgärder med positiv eller mycket positiv påverkan på trafiksäkerhet.

Landskap

De flesta åtgärder bedöms ha neutral påverkan på vatten. Vissa vägobjekt kan ge positiv påverkan genom stärkt vattenskydd. Det finns samtidigt objekt med potentiell negativ påverkan som behöver utredas vidare i senare skeden.

Planen bedöms ha negativ påverkan på naturre-surser, främst genom ianspråktagande av jordbruksmark i vissa vägprojekt. Åtgärder i pottar har generellt liten påverkan. Cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder kan dock innebära viss påverkan vid exempelvis breddning av vägar.

Flera namngivna vägobjekt och vissa järnvägsåtgärder bedöms ha negativ påverkan på landskapsbild och kulturmiljö. Övriga åtgärder bedöms huvudsakligen vara neutrala eller svårbedömda. Den negativa påverkan är främst kopplad till större infrastrukturegrepp.

En stor del av vägobjekten bedöms ha negativ eller mycket negativ påverkan på biologisk mångfald. Påverkan uppstår främst genom barriäreffekter, intrång och störningar. Övriga åtgärder är i huvudsak neutrala eller svårbedömda.

Påverkan i relation till nollalternativet: Den nya planen går i negativ riktning avseende landskap, till stor del beroende på att de namngivna vägobjekt, och till mindre del gång- och cykelvägsobjekt, som har tillkommit har negativ påverkan på flera av aspekterna inom landskap.

Sociala konsekvenser av planen

Den sociala konsekvensbedömningen har genomförts enligt en modell som tagits fram av Region Kronoberg, vilken är anpassad för regional transportplanering och inkluderar fokusområden som anses vara centrala. Fokusområdena som undersöks är Sammanhållning, Tillgänglighet och Hälsofrämjande.

Fokusområde	Bedömning av planens åtgärder	Bedömning i relation till nollalternativet
Sammanhållning	Positiv	Positiv
Generell tillgänglighet	Mycket positiv	Positiv
Tillgänglighet för olika grupper	Positiv	Positiv
Hållbar tillgänglighet	Positiv	Neutral
Hälsofrämjande	Positiv	Positiv

Figur: Bedömning av planens sociala konsekvenser.

Sammanhållning

Planen bedöms ha en sammantaget positiv påverkan på sammanhållning. Regionala väg- och järnvägssatsningar bidrar till att knyta samman de olika hörnen i Skåne samt områden med olika socioekonomiska förutsättningar, genom förbättrad tillgänglighet och kortare restider.

Påverkan i relation till nollalternativet: Merparten av det tillkommande planutrymmet går till åtgärder som bidrar positivt till sammanhållning, även om det är många åtgärder som på grund av brist på geografisk information inte har kunnat bedömas.

Tillgänglighet

Planens åtgärder bidrar i stor utsträckning till ökad tillgänglighet för både medborgare och näringsliv. Bedömningen baseras på minskade restider och i vilken grad åtgärderna stärker förutsättningarna för flera färdstätt.

Tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning förbättras främst genom satsningar på kollektivtrafik och hållplatsåtgärder. Barns tillgänglighet påverkas mycket positivt genom cykelvägar samt åtgärder för trafiksäkerhet och framkomlighet, särskilt kopplat till skolresor. Äldres tillgänglighet stärks främst genom förbättrad kollektivtrafik och tryggare trafikmiljöer. Åtgärder som stärker kollektivtrafikens konkurrenskraft bidrar även positivt till jämställdhet.

Vad gäller hållbar tillgänglighet ur ett socioekonomiskt perspektiv bedöms flera åtgärder bidra positivt genom förbättrad kollektivtrafik och cykelinfrastruktur i områden med socioekonomiska utmaningar. Regionala cykelvägar och kollektivtrafiksatsningar bidrar till mer likvärdiga förutsättningar för resor utan bil. På landsbygd kan hållbar tillgänglighet stärkas genom gång- och cykelvägar samt hållplatser längs större vägstråk. Samtidigt bidrar vissa vägobjekt negativt genom att öka bilens konkurrenskraft.

Påverkan i relation till nollalternativet: Den nya planen bidrar starkt till ökad tillgänglighet, framför allt för medborgarnas resor, då flera av åtgärdsområdena stärker flera olika färdstätt och därmed bidrar till ökad tillgänglighet för flera. Exempelvis omfattar flera av de namngivna vägobjekt som tillkommer i den nya planen också åtgärder för gång, cykel och kollektivtrafik. Nära hälften av det tillkommande planutrymmet går till åtgärder som stärker tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning och barn. Även äldres tillgänglighet påverkas positivt, framför allt genom den utökade satsningen på potter och även påverkan på jämställdhet är positiv. Avseende hållbar tillgänglighet, ur ett socioekonomiskt perspektiv och ur ett landsbygdsperspektiv, är skillnaderna mot nollalternativet små då flera av åtgärderna saknar påverkan på dessa aspekter. Dock bidrar de tillkommande gång- och cykelvägobjekten positivt, liksom satsningen på potter för cykel, framkomlighet och trafiksäkerhet.

Hälsofrämjande

En tydlig majoritet av planens åtgärder bidrar positivt till ökad fysisk aktivitet. Gång- och cykelvägar samt satsningar inom åtgärdsområdet Cykelinfrastruktur ger särskilt stor positiv effekt. Endast ett fåtal åtgärder bedöms påverka den fysiska aktiviteten negativt eller inte alls. Även kollektivtrafiksatsningar bidrar indirekt till ökad fysisk aktivitet genom fler anslutningsresor till fots och med cykel.

Påverkan i relation till nollalternativet: Den absoluta merparten av de tillkommande åtgärderna bidrar till att förbättra resandemöjligheterna med gång, cykel och kollektivtrafik och bidrar därmed till ökad fysisk aktivitet i transportsystemet.



Förankring och uppföljning

Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2026–2037 har tagits fram i samarbete mellan Region Skåne, kommunerna i Skåne, Trafikverket, Länsstyrelsen och näringslivet. Detta kapitel beskriver hur processen för förankring och dialog har sett ut samt hur planens genomförande följs upp.

Process för förankring och dialog

Utformningen av planen har gjorts genom bred samverkan mellan en rad aktörer med ansvar och intressen kopplade till transportinfrastruktur och regional utveckling. Dialogen har omfattat Region Skåne, Skånes 33 kommuner, Trafikverket, Länsstyrelsen, näringslivet samt organisationer och privata aktörer. Arbetet har byggt på inspel, kunskapsutbyte, löpande avstämmningar och strukturerade samverkansforum. Samverkan utanför Skåne har även skett inom Regionssamverkan Sydsverige och med övriga regioner i Sverige.

Kommundialoger

Region Skåne har under 2024 genomfört kommundialoger med samtliga 33 kommuner i Skåne avseende den regionala transportinfrastrukturplanen. Dialogerna har huvudsakligen skett på tjänstepersonsnivå, där strategier, trafikingenjörer, chefer och kommundirektörer deltagit.

Syftet med dialogerna har varit att knyta kontakter mellan Region Skåne och berörda tjänstepersoner på kommunerna samt att öka kunskapen om den regionala transportinfrastrukturplanen och om Region Skånes uppdrag som länsplaneupprättare. Kommunerna har också fått möjlighet att lämna in sina prioriteringar och de åtgärder de ser som viktigast att inkludera i den nya regionala transportinfrastrukturplanen.

Planeringssamverkan

Region Skåne har under framtagande av planen två gånger årligen arrangerat planeringssamverkansträffar med fokus på Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2026–2037.

Till planeringssamverkan har alla kommuner bjudits in på tjänstepersonsnivå. Träffarna har fungerat som gemensamt forum för informationsutbyte, dialog och samsyn i planeringsprocessen.

Organisering av arbetet

Styrgrupp – Regionala utvecklingsnämndens presidium

Regionala utvecklingsnämndens presidium i Region Skåne är styrgrupp för den regionala transportinfrastrukturplanen. Styrgruppen har träffats kontinuerligt under hela processen för framtagandet.

Referensgrupp – kommuner och Trafikverket

För att säkerställa regelbunden dialog med kommunerna och Trafikverket har en referensgrupp på tjänstepersonsnivå etablerats. Gruppen består av en representant från vart och ett av Skånes fyra hörnsamarbeten:

- MalmöLundregionen
- Sydöstra Skånes Samarbetskommitté
- Familjen Helsingborg
- Skåne Nordost

Trafikverket har deltagit vid behov. Referensgruppen har träffats löpande under planframtagandet.

Arbetsgrupp

Arbetet med att upprätta den regionala infrastrukturplanen har letts av en arbetsgrupp bestående av tjänstepersoner från Enheten för transport och infrastruktur hos Region Skåne. Gruppen har ansvarat för projektledning, framtagande av planens innehåll och samordning med andra delar av organisationen.

Uppföljning av planen

Uppföljning av planens genomförande sker inom ramen för Trafikverkets ordinarie verksamhetsplanering, genom löpande avstämningar och genom en årlig uppföljningsrapport.

Löpande avstämningar av planens genomförande och framdrift kring åtgärder sker vid regelbundna dialogmöten mellan Region Skåne och Trafikverket. Utifrån Trafikverkets årliga sammanställningar av upparbetning av planen tar Enheten för transport och infrastruktur på Region Skåne fram en uppföljningsrapport, vilken redovisas årligen för den regionala utvecklingsnämnden. Uppföljningsrapporten visar hur upparbetningen av planens medel ser ut, sammanfattar hur genomförandet av planens åtgärder går och diskuterar vilka svårigheter som påverkar planens genomförande. Rapporten tillgängliggörs för Skånes kommuner och andra intressenter för att öka transparensen och dialogen kring planens genomförande.

Region Skånes arbete med regional utveckling syftar till att skapa ett hållbart och konkurrenskraftigt Skåne med hög livskvalitet och stark framtidstro. Genom att utveckla strategier, sprida kunskap, finansiera insatser, samarbeta brett och påverka nationella beslut tar vi oss an samhällsutmaningar och driver utvecklingen framåt.

För vårt ansvar är att skapa ett ännu bättre Skåne med fokus på alla som bor och verkar här.

Region Skåne

291 89 Kristianstad

Telefon: 044-309 30 00

utveckling.skane.se

