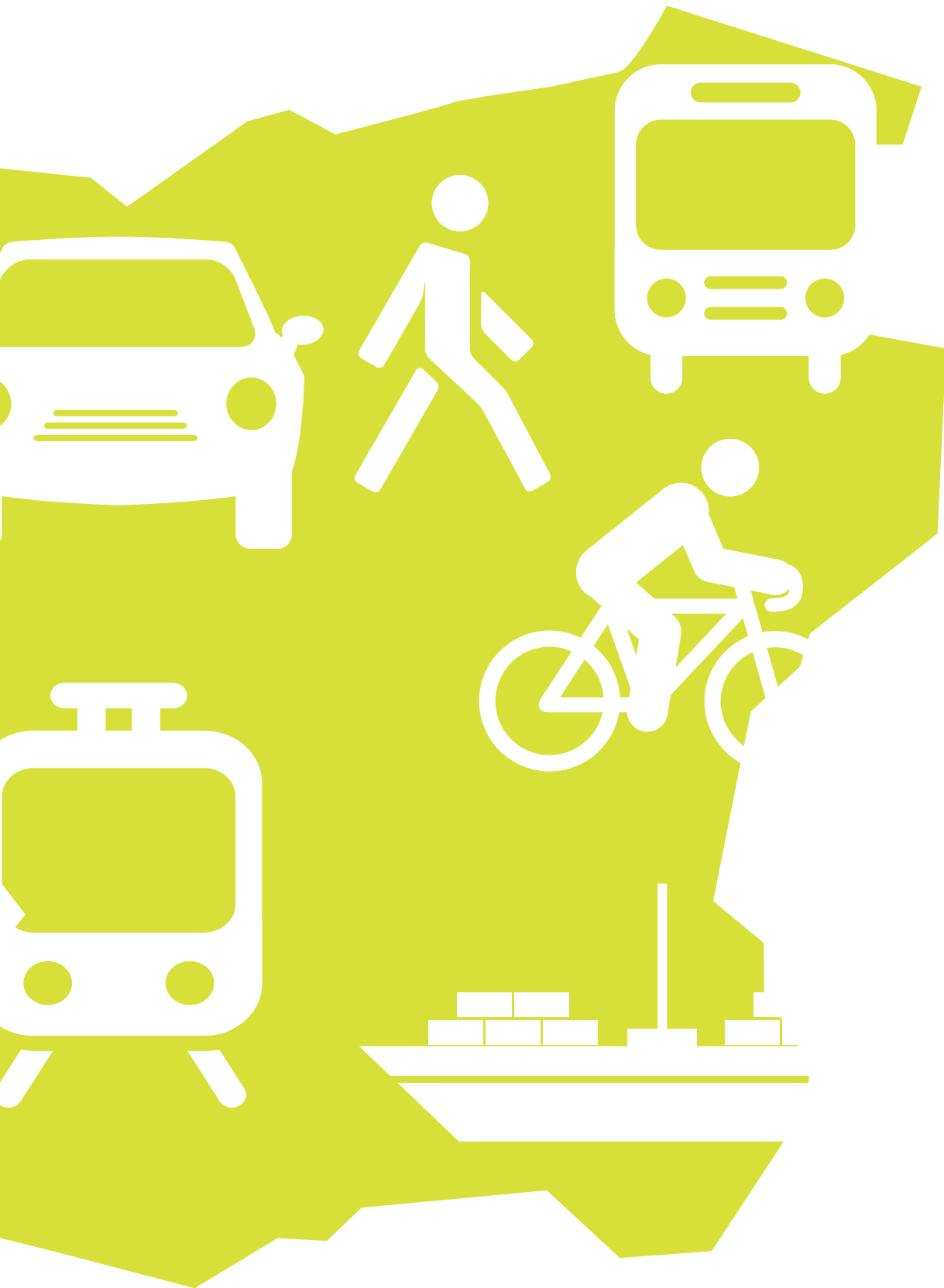


REGIONAL TRANSPORT- INFRASTRUKTURPLAN FÖR SKÅNE 2018–2029 KORTVERSION





Sammanfattning

Bra tillgänglighet är en av förutsättningarna för Skånes utveckling. Skåne står inför många utmaningar och möjligheter. För att utveckla Skånes transportsystem krävs fokusering och prioritering. All planering bör således sträva mot en hållbar utveckling som tar i beaktning både social, ekonomisk och ekologisk hållbarhet. Region Skåne har av regeringen fått i uppdrag att upprätta en ny regional transportinfrastrukturplan för åren 2018–2029, planen avser i huvudsak investeringsåtgärder i det statliga regionala vägnätet i Skåne. Trafikverket har samtidigt upprättat en nationell transportplan för investeringar på järnvägsnätet och det nationella stamvägnätet. Det finns en bred samsyn kring de viktigaste prioriteringarna där genomförandet av de namngivna objekten under planperioden 2014–2025 är en utgångspunkt samt ökade satsningar

på kollektivtrafik och cykel genom pottar. Utrymmet i planen täcker inte behovet av ny infrastruktur som finns i Skåne, då ökade kostnader för namngivna regionala objekt medför att inga nya objekt ges möjlighet att prioriteras under denna planperiod. Det finns ett antal utpekade brister i planen som ska utredas under planperioden och kan komma att prioriteras i kommande plan. Ett antal flaskhalsar i det regionala vägnätet kommer också att byggas bort. Planen innehåller också medfinansiering till kommunernas insatser för bättre kollektivtrafik, cykelvägar samt trafiksäkerhet och miljö. Utifrån ramen för Skåne på 4 526 miljoner kronor har Region Skåne upprättat Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2018–2029, med följande utgångspunkter:

- 664 miljoner kronor avsätts för samfinansiering av satsningar i nationell transportplan.
- 1148 miljoner kronor avsätts för finansiering av kollektivtrafikåtgärder som fördelas mellan statliga vägar, statligt bidrag till kommunala vägar och storstadsavtal Malmö. Åtgärder för genomförande av Regionalt superbusskoncept, tillgänglighetsanpassning samt utveckling av stationer och storstadsavtal Malmö prioriteras inom planperioden.
- 765 miljoner kronor avsätts för finansiering av cykelvägar som fördelas mellan statliga vägar och statligt bidrag till kommunala vägar. I Cykelvägsplan för Skåne 2018–2029 görs prioritering av åtgärder på det statliga vägnätet.
- 384 miljoner kronor avsätts för finansiering av åtgärder som bidrar till ökad trafiksäkerhet och förbättrad miljö som fördelas mellan statliga vägar och statligt bidrag till kommunala vägar.
- 62 miljoner kronor avsätts för finansiering av åtgärder på enskilda vägar, driftbidrag till flygplatser och steg 1 & 2- åtgärder i enlighet med fyrstegsprincipen.
- 1503 miljoner kronor avsätt för finansiering av regionala vägobjekt. Under planperioden prioriteras att färdigställa stråk och genomförandet av namngivna objekt i föregående plan.

Förutsättningar och möjligheter i Skåne

Skåne är en gränsöverskridande storstadsregion med en stor befolkningstillväxt. Den flerkärniga ortstrukturen skapar möjligheter men ställer också krav på en fungerade och trafiksäker infrastruktur som binder samman de skånska orterna. Skånes befolkning mår bättre och lever allt längre. Samtidigt är den skånska sysselsättningen nationellt sett väldigt låg, trots att Skåne har ett växande näringsliv och ökad efterfrågan på arbetskraft.

Skåne – en gränsöverskridande storstadsregion

Skånes geografiska läge bidrar till att regionen är attraktiv att bo och verka i, den nuvarande befolkningen på över 1,3 miljoner människor ökar. Som porten till Europa ställs ytterligare krav på tillgängligheten genom Skåne. Tillsammans med Köpenhamn utgör Skåne Öresundsregionen, en storstadsregion med 3,9 miljoner människor. Öresundsregionen har en sammanbindande infrastruktur som möjliggör integration och tät samverkan.

Flerkärnig ortstruktur

Skåne utmärker sig genom att ha både en storstad och flera större städer samt en flerkärnig ortstruktur med många självständiga orter på liten yta. Skånes geografiska läge och den flerkärniga strukturen med många städer, tätorter och byar ställer krav på ett effektivt transportsystem för att kunna hantera ökade person- och godstransporter. Malmö är navet och har de senaste tio åren haft en stark tillväxt. Även Helsingborg och Lund fyller en funktion som tillväxtmotorer. De tre skånska tillväxtmotorerna samt Kristianstad och Hässleholm, som tillsammans är en potentiell tillväxtmotor, har en betydelsefull funktion för Skånes utveckling. Av länets cirka 250 tätorter har ytterligare tre städer identifierats som regionala kärnor: Trelleborg, Landskrona och Ystad. Samspelet mellan Skånes regionala kärnor, tillväxtmotorer och orter i deras omland är avgörande för attraktivitet och konkurrenskraft, där tillgänglighet är en nyckelfaktor.

Sysselsättning och utbildning

Sysselsättningsgraden i Skåne är den lägsta i Sverige, med variationer inom regionen och med variationer beroende på födelseland och kön. Även näringslivsstrukturen skiljer sig kraftigt åt mellan Skånes delregioner. Skåne har en generell hög utbildningsnivå och ligger på tredje plats nationellt i antal invånare med eftergymnasial utbildning. Samtidigt blir antalet antagna till gymnasieutbildningar färre, liksom de som slutför gymnasieutbildning. Investeringar i transportsystemet kan öka Skånes bruttoregionalprodukt genom att möjliggöra en bättre matchning på arbets- och studiemarknaden.

Transportsystemets utformning

Det allmänna hälsotillståndet går i positiv riktning i Skåne, samtidigt som ohälsan och sjukfrånvaron ökar. Bil- och kollektivtrafikpendlare har generellt sämre hälsa än de som går och cyklar i vardagen. Ju längre bil- och kollektivtrafikresorna är desto högre upplevs ohälsan. Barn och unga påverkas i stor utsträckning av utformandet av transportsystemet, då de till stor del är hänvisade till kollektivtrafikresor. Äldre ställer andra krav på kollektivtrafiken, då otryggheten ofta upplevs större bland den äldre befolkningen. En jämställd transportplanering är av största vikt för att få en mer jämställd tillgänglighet på arbetsmarknaden. Trygghet är en viktig aspekt för kollektivtrafikens attraktivitet.



Region Skånes strategiska inriktning och vägval för prioritering

Region Skånes strategiska inriktning och prioriteringsgrunder för Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2018–2029 grundar sig i färdmedels- och trafikslagsfördelningen samt regionalt prioriterade stråk som omfattar personresor, gods, kollektivtrafik och cykel. Ett antal underlagsrapporter, ÅVS:er, överenskommelser samt ställningstaganden ligger också till grund för prioriteringen under planperioden samt kommunala, regionala och nationella mål.

Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050

Strategin är det övergripande dokumentet om Skånes transportsystem vad gäller användning, utveckling och effektivare nyttjande av infrastrukturen. Den är vägledande för prioritering av objekt och inriktning för kommande RTI-planer och nationell transportplan för Skåne. Den uppsatta färdmedelsfördelningen anger en tydlig riktning över hur transportsystemet bör utvecklas för att bli mer miljömässigt, ekonomiskt och socialt hållbart. För att nå färdmedelsfördelningen krävs ett gemensamt arbete mellan olika parter. Det innebär att alla behöver göra en förflyttning mot en ökad andel hållbara färdmedel vilket innebär en större andel kollektivtrafik, cykel och gång.

Planeringsunderlag och ställningstaganden

RTI-planen utgår från en rad olika planeringsunderlag. Syftet har varit att öka kunskapsnivån kring brister och att genom

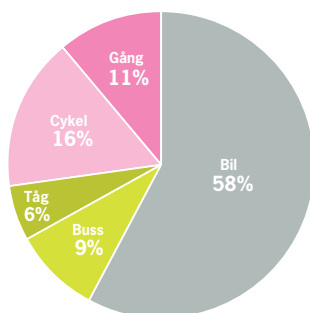
samarbeten ta fram gemensamma ställningstagande kring prioritering. Exempel på planeringsunderlag för RTI-planen 2018–2029 är:

- Systemanalys Skåne
- Åtgärdsvalsstudier
- Stråkstudier i de fyra hörnen
- Skånebildern
- Positionspapper – Skånes utgångspunkter
- Systemanalys för Sydsveriges infrastruktur
- Positionspapper – Sydsvenska prioriteringar
- Samordning med Sverigeförhandlingen
- Greater Copenhagen & Skåne committee- Trafikcharter
- Regionalt prioriterade stråk

För mer information angående respektive underlag läs sidan 34–39 i RTI-planen 2018–2029.

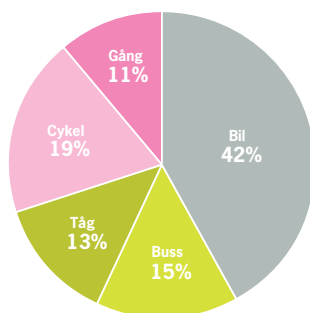
FÄRDMEDELSFÖRDELNING 2013

Andel delresor 2013



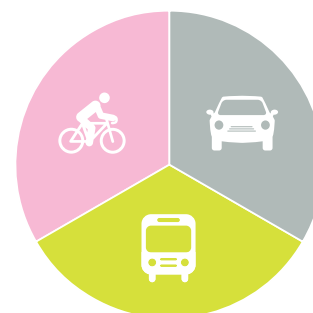
FÄRDMEDELSFÖRDELNING 2030

Andel delresor 2030

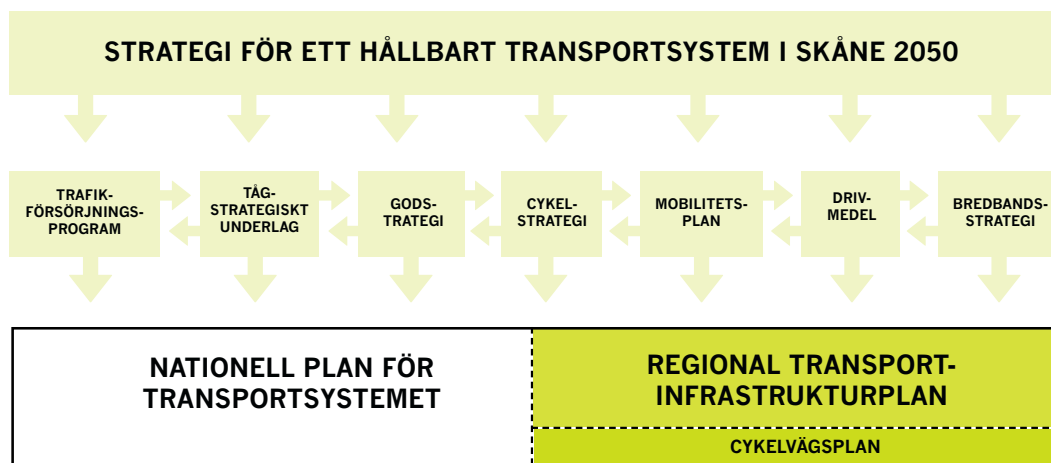
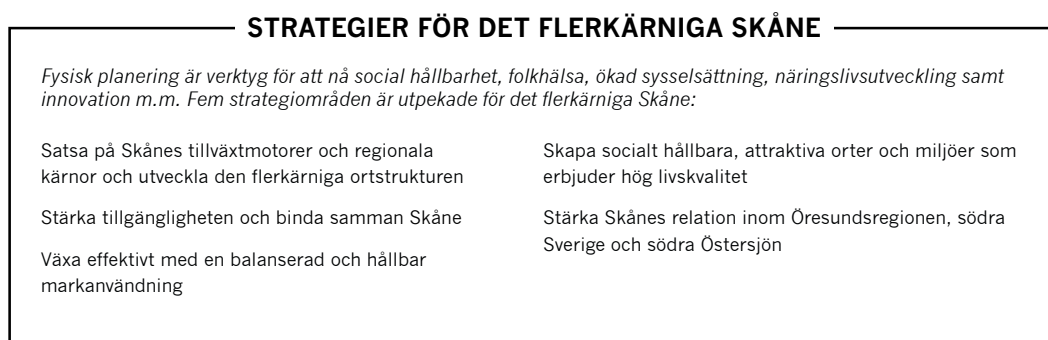


FÄRDMEDELSFÖRDELNING 2050

Andel delresor 2050



REGION SKÅNES STRATEGIER OM TRANSPORTSYSTEMET I ETT SAMMANHANG



Den strategiska inriktningen i RTI-planen utgår från strategierna och planerna i bilden ovan. Där *Det öppna Skåne*, *Strategier för Det flerkärniga Skåne* samt *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050* är de övergripande strategierna som beskriver de fysiska strukturerna, utveckling av transportsystemet och mål om färdmedelsfördelning. *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050* konkretiserar i ett antal strategier och planer inom olika områden som berör transportsystemet och som påverkar prioriteringen i RTI-planen 2018-2029. Mer specificerat kring inriktning och prioritering finns att läsa om i kapitel *Region Skånes strategiska inriktning och vägval för prioritering*.

Satsningar i den regionala transportinfrastrukturen 2018–2029

Med utgångspunkt i målbilden om färdmedelsfördelningen år 2050, som innebär en tydlig riktning i utvecklingen av ett hållbart transportsystem för både person- och godstrafik, krävs en fokusering och prioritering på kollektivtrafik och cykel samt överflyttning till sjöfart och järnväg. I arbetet har ett antal brister identifierats som ska prioriteras för utredning under planperioden. Utifrån underlag och strategiska förutsättningar har ett antal satsningar pekats ut i Skåne som planeras genomföras under planperioden 2018–2029. Den ekonomiska ramen för Regional transportinfrastrukturplan 2018–2029 är fastställd till 4 526 miljoner kronor.

Bra tillgänglighet är en av förutsättningarna för Skånes utveckling. Omställning till ett hållbart transportsystem kräver ökade satsningar på cykel och kollektivtrafik. Skånes infrastruktur är också viktig för Sveriges utrikeshandel.

Järnvägssystemet i Skåne behöver byggas ut för att erbjuda effektiva och miljövänliga pendlingsmöjligheter i det flerkärniga Skåne och samtidigt ta hand om ökande långväga godstransporter genom regionen. Skåne står inför många utmaningar och möjligheter. Ett attraktivt, tillgängligt, hållbart och pålitligt transportsystem möjliggör för boende, verksamma och besökare att resa i och uppleva Skåne. Därför ställs höga krav på framförhållning, långsiktighet och prioritering i planeringen av transportsystemet. Färdmedelsfördelningen innebär en tydlig riktning i utvecklingen av transportsystemet för både person- och godstrafiken.

Region Skåne har av regeringen fått i uppdrag att upprätta en ny regional transportinfrastrukturplan för åren 2018–2029. Planen avser investeringsåtgärder på i huvudsak det statliga regionala vägnätet i Skåne. Trafikverket har samtidigt upprättat nationell transportplan för investeringar på järnvägsnätet och det nationella stamvägnätet. Det finns en bred samsyn kring de viktigaste prioriteringarna där genomförandet av namngivna objekt under planperioden 2014–2025 är en utgångspunkt

samt satsningar på kollektivtrafik och cykel genom ökade potter en annan. Den budgetram som regeringen angett i direktivet täcker inte behovet av ny infrastruktur som finns i Skåne. Kostnaderna för de namngivna objekten i gällande plan har ökat vilket medför att inga nya objekt ges möjlighet att prioriteras under denna planperiod. Det finns ett antal utpekade brister i planen som ska utredas under planperioden och dessa kan komma att prioriteras i kommande plan. Under planperioden ökas potterna för kollektivtrafik och cykel vilket kan ge stora effekter på målet om en förändrad färdmedelsfördelning.

Planen visar, tillsammans med regeringens nationella transportplan, vilka investeringar som ska göras i Skåne under kommande tolvårsperiod. Samtidigt kommer fortsatta satsningar att ske för att utveckla den regionala kollektivtrafiken, bland annat genom nya Pågatågslinjer och införandet av Regionalt superbusskoncept. Takten för utbyggnad av cykelvägar kommer att höjas. Ett antal flaskhalsar i det regionala vägnätet kommer också att byggas bort samt investeringar görs för ökad trafiksäkerhet och bättre miljö. Planen innehåller också medfinansiering till kommunernas insatser för bättre kollektivtrafik, cykelvägar samt trafiksäkerhet och miljö.

Samfinansiering nationell plan	664
Skånebanan mötesspår Attarp (Hässleholm)	42
Väst kustbanan Ängelholm– Maria	59
Godsstråket genom Skåne	304
Åstorp–Teckomatorp etapp 3	
Lommabanan etapp 1	
Trimningspaket järnväg	78
Malmöpendeln (Lommabanan etapp 2)	50
Trimningspaket järnväg del 2	51
Väst kustbanan Helsingborg–Maria	50
E6 ITS	30
Kollektivtrafik	1148
Statliga regionala vägar	400
Regionalt superbusskoncept	
Tillgänglighetsanpassning	
Övrig kollektivtrafik	
Statlig medfinansiering kommunala vägar	500
Regionalt superbusskoncept	
Tillgänglighetsanpassning	
Övrig kollektivtrafik	
Drottninggatan Helsingborg	
Stockholmsvägen Malmö	
Storstadsavtal Malmö	248
Cykelvägar	765
Statliga regionala cykelvägar	450
Standardhöjningar på statliga cykelvägar	60
Statlig medfinansiering kommunala cykelvägar	255
Trafiksäkerhet och miljö	384
Statliga regionala vägar	224
1137 Löddeköping–Kävlinge	
Statlig medfinansiering bidrag kommunala vägar	160
Övrigt	62
Investeringsåtgärder enskilda vägar	24
Driftsbidrag till flygplatser	36
Steg 1 &2 åtgärder	2
Namngivna regionala objekt	1503
E6.02 Flädie–Lund	36
19 Bjärlöv–Broby (Kristianstad–Östra Göinge)	349
13 Förbi Assmåsa (Sjöbo)	32
100 Trafikplats Kungstorp (Höllviken–Vellinge)	33
108 Staffanstorp–Lund	83
11 Sjöbo (Anklam)–Tomelilla	105
913 Bjärred– Flädie	69
23 Ekeröd–Sandåkra (Hörby – Hässleholm)	256
23/13 Ö Höör/Höör–Hörby	469
108 Genom Svedala	71
Summa	4526



Samfinansiering av Nationell transportplan

Skånebanan mötesspår Attarp (Hässleholm), mötesspår

Förlängning av mötesspår vid Attarp i Hässleholm och väster om Kristianstad C. Möjliggör att två tåg kan invänta ett mötande tåg och tiden på sträckan kan kortas. Beräknad byggstart år 2019/2020.

Västkustbanan Ängelholm– Maria

Delsträckan ska byggas ut till dubbelspår i befintlig sträckning för att åtgärda kapacitetsbrist på sträckan. Maria station utformas så att det ska vara möjligt att utöka till fyra spår. Åtgärden bedöms kunna öka trafiken från åtta till tio tåg per timme. Beräknad byggstart år 2019/2020.

Godsstråket genom Skåne

- **Åstorp–Teckomatorp, etapp 3**
Åtgärden syftar till att öka kapaciteten på banan och göra det möjligt att bedriva persontrafik på sträckan. Nya plattformar i Billesholm, Kågeröd och Svalöv samt mötesstationer i Kågeröd och Svalöv liksom en ny infart till Kågeröd. Beräknad byggstart år 2020/2021.
- **Lommabanen, etapp 1**
Åtgärden möjliggör persontrafik och nya stationer i Lomma och Furulund samt ett nytt mötesspår i Stävie. Den nya restiden från Lomma till Malmö C beräknas vara sju minuter. Beräknad byggstart år 2019.

Trimningspaket järnväg

Pottens syfte är att kunna genomföra mindre infrastrukturåtgärder med syfte att höja kapaciteten och öka pålitligheten i tågtrafiken. Samtliga åtgärder inom potten beräknas vara klara år 2022/2023.

Malmöpendeln (Lommabanen etapp 2)

Åtgärden innefattar nya stationer i Alnarp och Flädie, nytt mötesspår i Alnarp samt förlängning av mötesspår vid Flädie. Malmöpendeln knyter samman Lommabanen, City-tunneln, Öresundsbanan och Kontinentalbanan och möjliggör snabb och effektiv pendling med Pågatåg. Beräknad byggstart år 2022/2023.

Trimningspaket järnväg, del 2

Pottens syfte är att höja kapaciteten och öka pålitligheten i tågtrafiken under planperioden genom mindre trimningsåtgärder.

Västkustbanan Helsingborg–Maria

Åtgärden innebär utbyggnad av sträckan Maria–Helsingborg C till dubbelspår i tunnel för att öka kapaciteten och robustheten. Trafiken kan öka från åtta tåg per timme till 30–40 tåg per timme samtidigt som restiderna förkortas.

E6 ITS

Satsningen är kopplad till potten trimningsåtgärder i nationell transportplan där åtgärder för ITS samfinansieras med RTI-planen. Med intelligenta transportsystem (ITS) menas tillämpningar som i någon form använder informations- eller kommunikationssystem för att skapa en dynamisk funktion i ett transportsystem.



Kollektivtrafik

Över en miljard kronor satsas under planperioden på åtgärder för kollektivtrafiken. Potten är uppdelad i tre delar, en del läggs på insatser i det statliga regionala vägnätet och en del som är statligt bidrag till kommunernas infrastrukturinvesteringar samt storstadsavtal Malmö.

Statliga regionala vägar

Finansieras till 100 procent genom RTI-planen och åtgärderna kan endast vara på det statliga regionala vägnätet. Prioriterade områden är:

- **Regionalt superbusskoncept**
Åtgärder för att öka framkomlighet, kapacitet, pålitlighet, prioriteringar i korsningar samt busskörfält.
- **Tillgänglighetsanpassning**
En fortsatt satsning på ombyggnad av hållplatser i Skåne som siktar att uppnå målet i Trafikförsörjningsprogrammet för Skåne om att tillgänglighetsanpassa hållplatser med minst 20 av- och påstigande.
- **Övrig kollektivtrafik**
Åtgärder för att förbättra tillgänglighet och framkomlighet, framförallt till tillväxtmotorerna och regionala kärnor.

Statlig medfinansiering kommunala vägar

Under planperioden har Skånes kommuner 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. Liksom för statliga regionala vägar kommer det för kommunal infrastruktur att prioriteras satsningarna på Regionalt superbusskoncept och tillgänglighetsanpassning (se ovan).

Övrig kollektivtrafik

Åtgärder som bland annat bussgator och busskörfält i korsningar syftar till att öka framkomligheten för busstrafiken. Satsningar syftar också till att förbättra byttemöjligheter mellan trafikslag, öka attraktiviteten och komforten. Objekt över 25 miljoner kronor som kommer att medfinansieras med RTI-medel under planperioden 2019–2021 är följande:

- Drottninggatan Helsingborg
- Stockholmsvägen Malmö

Storstadsavtal Malmö kollektivtrafikåtgärder ej finansierade enligt ingånget avtal

Avser kollektivtrafikåtgärder som beslutades inom ramen för Sverigeförhandlingen. I Malmö omfattas åtta busstråk, Malmöpendeln – Lommabanan etapp 2 samt fjorton cykelåtgärder och 28 500 bostäder.

Cykelvägar

Cykelvägar hanteras i Cykelvägsplanen som innehåller tre olika potter; statliga objekt, statligt bidrag till kommunal infrastruktur och standardhöjningar på stråk. En utgångspunkt för prioritering är *Cykelstrategi för Skåne* och de kommunala önskemål som inkommit till Region Skåne.

Statliga cykelvägar

De statliga regionala cykelvägar är de cykelvägar som ska byggas utmed statliga vägar, det krävs kommunal medfinansiering. Prioriteringsgrunder för att välja bland bristerna har varit att det saknas alternativ, det finns stor potential, det främjar barn och ungas cyklande, binder samman stråk och/eller åtgärdar olycksdrabbade sträckor.

Trafiksäkerhet och miljö

Fokus är att öka säkerheten på vägen, öka hastighetsefterlevnaden och framkomligheten samt öka säkerheten för de oskyddade trafikanterna. Prioriterade områden är; sidoområden för harmonisering av hastigheter, särskilt körfält för vänstersväng, trafiklugnande åtgärder på genomfarter.

Statliga regionala vägar

Finansieras till 100 procent genom RTI-planen och kan endast vara på det statliga regionala vägnätet.

Övrigt

Investeringsåtgärder enskilda vägar

Bidrag avsätts till enskilda vägar under planperioden och potten hanteras av Trafikverket.

Driftsbidrag till flygplatser

Till icke statliga flygplatser avsätts driftsbidrag. I Skåne är det endast Kristianstad Österlen Airport som är bidragsberättigad.

Steg 1 & 2 åtgärder

Åtgärder inom steg 1 & 2 på namngivna objekt som prioriterats i RTI-planen kan finansieras via denna pott.

Standardhöjningar på statliga cykelvägar

Syftar till att förbättra redan befintliga cykelbara förbindelser så som framkomlighets- och trafiksäkerhetsåtgärder, belysning, vägvisning och för innovativa lösningar.

Statlig medfinansiering kommunala cykelvägar

Inom potten kan kommunerna söka medfinansiering till kommunal cykelinfrastruktur. Följande områden kommer prioriteras: bättre kopplingar till kollektivtrafik, binda samman stråk, främja barn och ungas cyklande och åtgärda olycksdrabbade sträckor.

1137 Löddeköpinge–Kävlinge

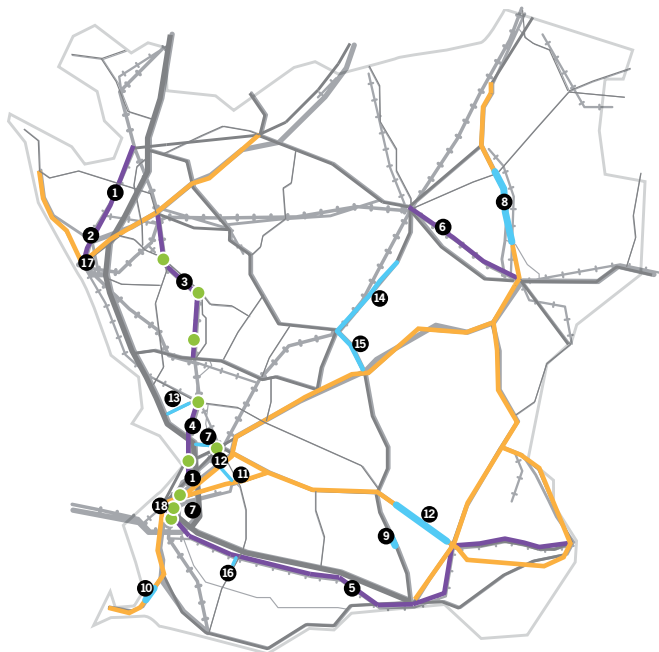
Upprustning av befintlig väg för att uppnå högre trafiksäkerhet. Omfattar bland annat sänkning av hastighetsgränsen och mindre säkerhetsförbättrande åtgärder i vissa punkter.

Statlig medfinansiering kommunala vägar

Under planperioden har Skånes kommuner 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.



Namngivna regionala objekt



Namngivna objekt

- 1 Väst kustbanan Ängelholm–Maria
- 2 Väst kustbanan Maria–Helsingborg C
- 3 Goddstråket genom Skåne
Persontrafik på Söderåsbanan
- 4 Goddstråket genom Skåne
Persontrafik på Lommabanan
- 5 Trimningsåtgärder
Ystad/Österlenbanan
- 6 Skånebanan, mötesspår
Attarp (Hässleholm)
- 7 Väg E6:02 Flädie–Lund
- 8 Väg 19 Bjärlöv–Broby
(Kristianstad–Östra Göinge)
- 9 Väg 13 Förbi Assmåsa (Sjöbo)

E6.02, sträckan Flädie–Lund

Väg E6.02 breddas i befintlig sträckning till mötesfri landsväg 2+2 med hastighetsstandard till 100 km/h. Parallella enskilda utfartsvägar byggs för att undvika anslutande vägar. Korsningarna i Fjelic och Gammelmark byggs om till mindre planskilda trafikplatser och i anslutning byggs busshållplatser. Samt en gång- och cykelväg längs sträckan. Beräknat klart år 2018/2019.

19 Bjärlöv–Broby (Kristianstad–Östra Göinge)

Ombyggnad till mötesfri landsväg 2+1, med hastighetsstandard 100km/h. Åtgärder som förbättrar framkomligheten för Regionalt superbusskoncept ingår. Beräknad byggstart år 2019.

13 Förbi Assmåsa (Sjöbo)

Ny 8 meter bred väg med hastighetsstandard 80km/h för ökad framkomlighet och trafiksäkerhet. Den bredare vägen underlättar för cyklister att röra sig längs sträckan och till den befintliga hållplatsen i norr anordnas en ny gång- och cykelväg. Beräknad byggstart år 2020.

100 Trafikplats Kungstorp (Höllviken–Vellinge)

Syftar till att motverka köbildning på väg 100, bidra till ökad framkomlighet. Beräknad byggstart år 2021.

108 Staffanstorp–Lund

Ombyggnad i befintlig sträckning till mötesfri väg 2+2 med särskilt fokus på kollektivtrafiken samt ny gång och cykelväg. Vägen ska ha hastighetsbegränsning 100 km/h. Beräknad byggstart år 2021.

11 Sjöbo (Anklam)–Tomelilla

Avser mötesseparera befintlig väg för att höja trafiksäkerheten och öka framkomligheten för kollektivtrafiken. Cykelåtgärder studeras i projektet. Beräknad byggstart år 2024.

913 Bjärrred–Flädie

I samband med utbyggnaden av Lommabanan behöver plankorsningen mellan väg 913 och Lommabanan göras planskild. Delar av väg 913 behöver läggas om. Gång- och cykelmöjlighet längs vägen och till Flädie ingår i projektet. Beräknad byggstart år 2024.

23 Ekeröd–Sandåkra (Hörby–Hässleholm)

Ombyggnad i befintlig sträckning av väg 23 mellan Höör/Ekeröd och Hässleholm/Sandåkra. Vägen utformas som mötesfri landsväg 2+1 och hastighetsstandard 100 km/h. Möjligheter för oskyddade trafikanter att röra sig längs sträckan studeras och en gång- och cykelport i norra Mellby planeras. Beräknad byggstart år 2024/2025.

23/13 Ö Höör/Höör–Hörby

Leda om stråket Malmö–Växjö till att gå via Hörby och E22 i stället för det känsliga Ringsjöundet, i syfte att skapa bättre tillgänglighet och bättre trafiksäkerhet. Väg 13 mellan Höör och Hörby föreslås byggas om till mötesfri landsväg 2+1 med hastighetsstandard 100 km/h. Parallellt skapas en säker koppling för gång- och cykeltrafikanter. Beräknad byggstart år 2022.

108 genom Svedala

Bristen har ännu inte studerats i en ÅVS och eventuella åtgärder ligger inom den senare delen av RTI-planen.

Prioriterade brister att utreda

Fyra stråkstudier genomfördes år 2016 i respektive fyra geografiska hörn i Skåne med fokus på att lyfta viktiga stråk som inte har studerats tidigare i åtgärdsvalsstudier. Utifrån dessa och regionalt prioriterat vägnät har brister identifierats som under planperioden ska prioriteras för utredning i enlighet med åtgärdsvalsstudiemetodiken inför formell planläggningsprocess.



Prioriterade brister att utreda

- | | | |
|-------------------------------|---|---------------------------------|
| A Väg 11 Tomelilla-Simrishamn | F Väg 19 Kristianstad-Ystad | K Väg 111 Helsingborg-Höganäs |
| B Väg 11 Malmö-Sjöbo | G Väg 21 Klippan-Hyllstofta | L Ystad-Österlenbanan |
| C Väg 15 Osby-länsgränsen | H Väg 102 Lund-Dalby | M Skånebanan Åstorp-Helsingborg |
| D Väg 17 Landskrona-Eslöv | I Väg 108 Lund-Trelleborg | N Tillgänglighet till hamnarna |
| E Väg 19 Kristianstad-Broby | J Väg 108 Kävlinge-Ljungbyhed-Örkelljunga | |

Nationell transportplan 2018–2019

Den nationella planen är en sammanställning av den långsiktiga ekonomiska planeringen för väg, järnväg, sjöfart och luftfart. De åtgärder som lyfts i planen ska bidra till att skapa ett effektivt och hållbart transportsystem. Den ekonomiska ramen för åtgärder i det statliga transportsystemet är 622,5 miljarder kronor och fördelas enligt följande:

- 333,5 miljarder kronor ska användas till utveckling av transportsystemet, varav 36,6 miljarder avser medel till länsplaner.

- 125 miljarder kronor ska avsättas till drift, underhåll och reinvesteringar av statliga järnvägar.
- 164 miljarder kronor ska gå till drift, underhåll och reinvesteringar av statliga vägar, inklusive bärighet, tjälsäkring och statlig medfinansiering till enskilda vägar

Utöver planeringsramen tillkommer medel på totalt cirka 90 miljarder kronor.



Nationell plan

- 1 Åstorp–Teckomatorp, etapp 2 och 3 och Marieholmsbanan
 - 2 Kapacitetsåtgärder i Skåne
 - 3 Superbussar i Skåne, åtgärder i statlig infrastruktur
 - 4 Flackarp–Arlöv, utbyggnad till flerspår
 - 5 E6, trafikplats Flädie (Lund–Flädie)
 - 6 E22, Hurva–Vä etapp Linderöd–Vä; Sätaröd–Vä och förbi Linderöd
 - 7 Åstorp–Hässleholm, 160 km/h
 - 8 E22, trafikplats Ideon
 - 9 Kontinentalbanan, miljöskaadmål
 - 10 Ängelholm–Maria, dubbelspårsutbyggnad
 - 11 E22, trafikplats Lund S
 - 12 Lund (Högevall)–Flackarp, fyrspar
- Objektet samfinansieras med RTI-plan

- 13 E22, Fjälkinge–Gualöv
- 14 E65, Svedala–Böringe
- 15 Hässleholm–Lund, höghastighetsbana
- 16 Maria–Helsingborg C, dubbelspår
- 17 Hässleholm–Helsingborg, förlängt mötesspår och höjd hastighet
- 18 Malmö godsbangård, utbyggnad av spår 58

Sverigeförhandlingen

- 19 Helsingborg, kollektivtrafik, cykelobjekt
- 20 Lund, spårväg Lund C-ESS, cykelobjekt
- 21 Malmö, stadsbusslinje, cykelobjekt
- 22 Malmö, Malmöpendeln Lommabanan - etapp 2
- 23 Malmö, stadsbusslinje, cykelobjekt

- Nya pågatågsstationer
- Järnvägsinvesteringar
- Nationella investeringar i väg över 50 mkr
- Regionalt superbusskoncept

Namngivna investeringar som pågår år 2018

Åstorp–Teckomatorp, etapp 2 och 3 och Marieholmsbanan
Samfinansieras med RTI-planen, beskrivet ovan i samfinansiering RTI-plan.

Kapacitetsåtgärder i Skåne

Samfinansieras med RTI-planen, beskrivet ovan i samfinansiering RTI-plan.

Superbussar i Skåne, åtgärder i statlig infrastruktur

Anpassning av vägar och stationer som tillhör den statliga infrastrukturen för att öka framkomlighet, komfort och tillförlitlighet i busstrafiken på stamvägarna E6 och E22.

Namngivna investeringar som föreslås för byggstart 2018–2020

Flackarp–Arlöv, utbyggnad till flerspår

Utbyggnad av dubbelspåret på Södra stambanan till fyra spår på sträckan. Stationerna i Hjärup, Åkarp och Arlöv byggs om och förbättras.

E6, trafikplats Flädie (Lund–Flädie)

Samfinansieras med RTI-planen, beskrivet ovan i samfinansiering RTI-plan.

E22, Hurva–Vä etapp Linderöd–Vä; Sätaröd–Vä

För att förbättra framkomligheten och boendemiljön i de orter vägen passerar byggs en ny motorväg i ny sträckning samt trafikplatser som ansluter med befintlig väg.

Åstorp–Hässleholm, 160 kilometer i timmen

För att förbättra restiden och öka kapaciteten på banan genomförs signalåtgärder som möjliggör högre tillåten hastighet, 160 kilometer per timme, mellan Åstorp och Hässleholm.

E22, trafikplats Lomma

Angriper redan befintligt kapacitetsproblem som väntas öka. En ny trafikplats vid Ideon/Pålsjö byggs strax söder om trafikplats Lund Norra. Gemensamma av- och påfarter anläggs.

Kontinentalbanan, miljöskaDEMål

Förbättring av bullerskyddsåtgärder för att sänka bullernivån med 5 dB.

Namngivna investeringar som föreslås för förberedelse för byggstart 2021–2023

Ängelholm–Maria, dubbelspårsutbyggnad (inkl. Romares väg)

Samfinansieras med RTI-planen, beskrivet ovan i samfinansiering RTI-plan.

E22, trafikplats Lund S

För att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten byggs en ny cirkulationsplats och nya avfartsramper, additionskörväg anläggs fram till trafikplats Råby och en ny cykelväg byggs genom trafikplatsen. och en ny bro över E22.

Lund (Högevall)–Flackarp, fyerspår

Innefattar utbyggnad från två till fyra nya spår mellan Högevall och Flackarp samt en ny regionalågsstation i Klostergården.

E22, Fjälkinge–Gualöv

För att öka framkomligheten och trafiksäkerheten liksom förbättra boendemiljön i anslutning till vägen byggs vägen ut till motorväg längs befintlig sträckning med ny trafikplats vid Bäckaskog och kompletteringar i lokalvägnätet.

E65, Svedala–Böringe

Breddning av befintlig väg mellan Svedala och väg 814, ny sträckning på delen väg 814 till Böringe liksom ny gång- och cykelväg utmed befintlig E65. Ny E65 utformas som motorväg fram till länsväg 813 och därefter som fyrfältsväg. En trafikplats anläggs vid länsväg 813, samt en enklare planskild korsning vid anslutning till befintlig väg i öst. I väst förbinds länsväg 596 och 814 med en planskild passage.

Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart senare under planperioden

Hässleholm–Lund, höghastighetsbana

Syftar till att frigöra kapacitet på befintlig järnväg och ökad tillgänglighet och kapacitet. Omfattar byggnation av cirka 60 kilometer dubbelspårig höghastighetsbana på sträckan Lund–Hässleholm, med 52 järnvägsbroar, 16 kulvertar samt 2 sociodukter.

Maria–Helsingborg C, dubbelspår

Samfinansieras med RTI-planen, beskrivet ovan i samfinansiering RTI-plan.

Hässleholm– Helsingborg, förlängt mötesspår och höjd hastighet

Befintligt mötesspår mellan Klippan och Hyllstofta ska förlängas till ett 2800 meter långt partiellt dubbelspår, del av signalsystemet i Klippan förbättras och hastighetshöjning ske på sträckorna Hässleholm–Åstorp och Åstorp–Bjuv. I objektet ingår byte av spår och växlar mellan Åstorp och Bjuv.

Malmö godsbangång, utbyggnad av spår 58

För att motverka begränsningar i produktionen kring godsbangången samt möjliggöra effektivare trafikering med godståg och bättre arbetsmiljö byggs ett nytt utdragsspår där godsbangården och Kontinentalbanan ansluter till Södra stambanan.

Helsingborg–Helsingör utpekad brist för utredning

Saknar färdiga åtgärdsförslag men bedöms kräva stora resursinsatser för att kunna åtgärdas. Trafikverket kommer att prioritera framtagandet av ett fördjupat underlag för Helsingborg–Helsingör.

Sydostlänken

Upprustning och elektrifiering av befintlig bana mellan Älmhult och Olofström och ny bana mellan Olofström–Blekinge kustbanan, etapp 1 och 2. Det planeras för station i Lönsboda.

Sverigeförhandlingen

Nedan följer en sammanfattning av namngivna investeringar i Skåne, som finansieras i nationell transportplan.

Storstad Helsingborg

Kollektivtrafik

Helsingborgsexpressen byggs ut med två nya linjer, båda del av BRT som utvecklats i Helsingborg.

Cykel

Omfattar 59 cykelobjekt i anslutning till utbyggnaden av Helsingborgsexpressen 2 och/eller 3.

Storstad Lund

Spårväg Lund C–ESS

Spårväg mellan centralstationen och stadsdel Brunnshög.

Cykel

Fyra nya cykelbanor anläggs och tre nya cykelgarage byggs med god tillgänglighet till cykelbanorna.

Storstad Malmö

Stadsbusslinje (EL-MEX och EL-bussar)

Omfattar utbyggnad av åtta eldrivna stadsbussobjekt, varav fyra är Malmöexpresslinjer. Ingår framkomlighetsåtgärder, ombyggnad/upprustning av hållplatser och trådinфраstruktur, i viss mån ombyggnad av gaturummet.

Malmöpendeln Lommabanan – etapp 2

Samfinansieras med RTI-planen, beskrivet ovan i samfinansiering RTI-plan.

Cykel

Omfattar 14 cykelbanor med nära koppling till kollektivtrafikobjekten.

Genomförande och fortsatt arbete

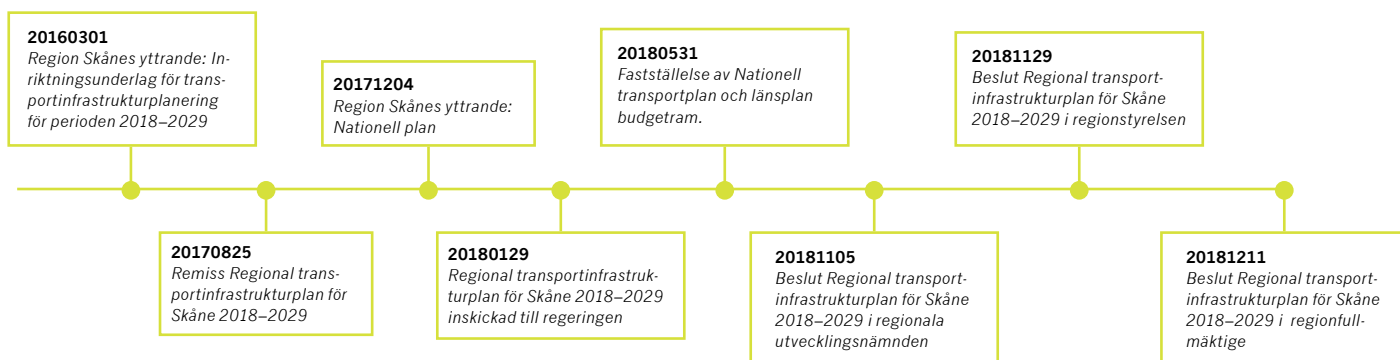
Den Regionala transportinfrastrukturplanen 2018–2029 har tagits fram genom dialog, samverkan och samhandling med kommunerna i Skåne, Trafikverket, näringslivet och länsstyrelsen. Förankring har skett på såväl tjänstepersons som politisk nivå. Utifrån inkomna yttranden under remissperioden har RTI-planen reviderats. Regeringen fastställde den ekonomiska ramen våren 2018, därefter kommer RTI-planen beslutas av regionfullmäktige under vintern 2018.

Genomförande

Trafikverket genomför och bygger åtgärder på det statliga vägnätet, kommunerna genomför åtgärder på det kommunala vägnätet. Trafikverket har även hand om planens budgetram och följer löpande upp länsplanens upparbetade ram. Genomförandet förs i samverkan med Region Skåne, Trafikverket och berörda kommuner. I åtgärdsvalsstudie samt planläggningsprocess enligt väg- respektive järnvägslagen sker dialog, förankring och samverkan med berörda aktörer. Region Skånes avsikt är att processen för medfinansiering till kommunala vägar ska vara transparent och tydlig.

Uppföljning

Uppföljning av genomförandet av RTI-planen sker inom ramen för Trafikverkets ordinarie verksamhetsplanering som årligen rapporteras till Regionala utvecklingsnämnden.



Figur 24 Tidslinje beslutsprocesser



