

REGIONAL TRANSPORT- INFRASTRUKTURPLAN FÖR SKÅNE 2018–2029



Projektansvarig:

Therese Andersson, Region Skåne

Projektgrupp:

Emelie Petersson, Malin Aparicio, Tobias Moberg, Kerstin Åklundh, Johan Raustorp, Jonas Hedlund, Nicolas Cronberg, Anna Liljehov, Therese Lilja, Stina Nilsson, Petra Stelling, Patrik Lindblom, Mattias Schiöth, Britt Karlsson Green, Region Skåne

Referensgrupp:

Monika Strömbäck Sjöbo kommun, Ida Abrahamsson Tomelilla kommun, Martin Risberg, Sissi Sturesson, Kristianstad kommun, Tommy Johansson, Östra Göinge kommun, Håkan Lindström Helsingborgs stad, Andreas Ekberg Malmö stad, Christian Rydén Lunds kommun.

Layout: Wilma design, Länge Leve Kommunikation

Foto: sid 1, 11, 22, 34, 40, 88 Roger Nellsjö, sid 16 Joakim Lloyd Raboff, sid 26, 30 Johan Wessman/News Öresund, sid 47 Tannus Photography, sid 48 Jonas Hedlund, sid 62 Leif Johansson, sid 76 Malin Lauterbach, sid 79 Scandinarv Bildbyrå.

Kartor: Länge Leve Kommunikation

Beslutad av Regionfullmäktige 20181211

www.skane.se/infrastruktur



skane2030.se

Förord

Vi lever i en tid då vi måste prioritera hållbara transporter. Transportinfrastruktur utgör kraftfulla fysiska strukturer som ger långvariga effekter för hur skåningarna kan leva och röra sig. Strukturer som bidrar till att binda samman stadsdelar, orter, regioner och länder och skapar förutsättningar för ett hållbart resande och transporterande av varor. Men investeringar i infrastruktur kan också innebära att barriärer cementeras och skapar beteenden som är svåra att i senare skede förändra.

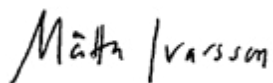
Skåne utmärker sig genom att ha både en storstad och en flerkärnig ortstruktur med många självständiga orter på liten yta. Skånes geografi ställer krav på ett effektivt transportsystem för att kunna hantera person- och godstransporter. Skånes 33 kommuner har olika funktioner och förutsättningar i den flerkärniga ortstrukturen, vilket är en styrka för Skåne. Skåne har ett strategiskt läge med närhet till kontinenten. Skåne är Sveriges länk till Europa.

Transportsystemets användare är människan, och dess syfte är att transportera människor och varor. Oavsett vem som gör resan och om resan är lång eller kort, ska alla ha möjlighet att utnyttja och ta del av transportsystemet. Med vetskap om brådskan att minska utsläppen av växthusgaser är strävan att nå resurseffektiva och hållbara sätt att transportera essentiell. All planering bör bidra till en hållbar utveckling som tar i beaktning både social, ekonomisk och ekologisk hållbarhet.

Skånes infrastruktur är viktig för Sveriges utrikeshandel. Tillgänglighet är en av förutsättningarna för Skånes arbetsmarknad. Kapaciteten i 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.

Cykeln ställning stärks tack vare denna regionala transportinfrastrukturplan. En kraftfull satsning på cykelinfrastruktur kommer få fler cykelhjul att snurra i Skåne. Många skåningar når sin arbetsplats med en kortare cykelresa men för andra kan cykeln spela en viktig roll som delkomponent i resan från dörr-till-dörr. Ett ökat cyklande bidrar både till hållbart resande och stärkt folkhälsa.

Region Skåne är hela Skånes region. Planen bygger på dialog och underlag från kommuner, näringsliv och andra intressenter. Det finns en bred samsyn kring de viktigaste prioriteringarna, vilket ger planen kraft att förändra.



Mätta Ivarsson,
ordförande Regionala utvecklingsnämnden



Innehåll

Förord.....	3
Läshänvisning.....	7
Sammanfattning.....	8
Utgångspunkter för planperioden 2018–2029.....	11
Förutsättningar och möjligheter i Skåne	17
Transportsystemet och viktiga målpunkter i Skåne	23
Region Skånes strategiska inriktning och vägval för prioritering	31
Satsningar i Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2018–2029.....	41
Hållbarhetsbedömning.....	63
Hur går planeringen av transportsystemet till? – en kunskapsöversikt.....	77
Process, genomförande och uppföljning	89

Läshänvisning

1. UTGÅNGSPUNKTER FÖR PLANPERIODEN 2018–2029

Det här kapitlet syftar till att ge läsaren dels en bakgrund kring Region Skånes uppdrag kopplat till transportsystemet samt det nationella uppdraget att ta fram en regional transportinfrastrukturplan. Vidare beskrivs de transportpolitiska och regionala målen tillsammans med de olika utgångspunkterna för just denna planomgång.

2. FÖRUTSÄTTNINGAR OCH MÖJLIGHETER I SKÅNE

Det här kapitlet syftar till att ge en nulägesbeskrivning av Skåne med koppling till transportsystemet. En översikt av Skåne, dess befolkning och transportsystemet tillsammans med behov, utmaningar och möjligheter beskrivs.

3. TRANSPORTSYSTEMET OCH VIKTIGA MÅLPUNKTER I SKÅNE

Det här kapitlet syftar till att ge en beskrivning av transportsystemet i Skåne. Det finmaskiga nätet av vägar och ett utbyggt järnvägsnät utgör en viktig del av tillgängligheten för invånarna och näringslivet i Skåne. Vägar och järnvägar fyller olika funktioner i transportsystemet.

4. REGION SKÅNES STRATEGISKA INRIKTNING OCH VÄGVAL FÖR PRIORITERING

Det här kapitlet syftar till att ge läsaren en bakgrund till Region Skånes strategiska inriktning i transportplaneringen samt hur framtagna strategier och genomförda analyser påverkar Region Skånes prioritering för regional transportinfrastrukturplan samt inspel till nationell transportplan. Vidare ges det en överblick av de samarbeten och överenskommelser som Region Skåne medverkar i som berör infrastrukturplanering.

5. SATSNINGAR I REGIONAL TRANSPORTINFRASTRUKTURPLAN FÖR SKÅNE 2018–2029

Det här kapitlet beskriver vilka satsningar som kommer att göras i Skåne under planperiod 2018–2029. Utifrån identifierade utmaningar har ett antal brister identifierats på infrastrukturen i Skåne.

6. HÅLLBARHETSBEDÖMNING

Det här kapitlet beskriver vilka effekter som genomförandet av planen innebär utifrån en hållbarhetsbedömning. Effekter på nationella transportpolitiska mål, regionala mål, miljökonsekvenser, sociala aspekter, samhällsekonomisk nytta samt effekter på bostadsbyggande bedöms och beskrivs.

7. HUR GÅR PLANERINGEN AV TRANSPORTSYSTEMET TILL? – EN KUNSKAPSÖVERSIKT

Det här kapitlet syftar till att ge läsaren en inblick i planeringen av transportsystemet, dess olika delar av planeringsprocessen, aktörer, transportpolitiska mål och principer, lagstiftning och finansiering. Kapitlet är fristående från övriga delar i dokumentet och kan med fördel användas för att slå upp och läsa mer kring specifika frågor.

8. PROCESS, GENOMFÖRANDE OCH UPPFÖLJNING

Det här kapitlet beskriver processen för framtagandet av den regionala transportinfrastrukturplanen. Aktörer, aktiviteter för dialog och förankring beskrivs. Vidare ges en inblick i den fortsatta processen samt genomförande och uppföljning av planen.

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.

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 potter. 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.

Samfinansiering nationell plan	664
Skånebanan mötesspår Attarp (Hässleholm)	42
Väst kustbanan Ängelholm– Maria	59
Persontrafik Godstråket	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 kollektivtrafikåtgärder ej finansierade enligt ingånget avtal	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



Utgångspunkter för planperioden 2018–2029

Transportsystemet ska utvecklas för att uppnå en långsiktigt hållbar utveckling. Region Skånes har ansvaret att ta fram en regional transportinfrastrukturplan. Utgångspunkterna i planperioden 2018–2029 är de transportpolitiska målen och principerna tillsammans med regionala mål och processer såsom den regionala utvecklingsstrategin, Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050, Sverigeförhandlingen, Regionsamverkan Sydsverige och kommunala strategier och planer.

Region Skånes uppdrag

Sedan år 1997 har Region Skåne det regionala utvecklingsansvaret i Skåne. Detta innefattar bland annat ansvaret att ta fram och fastställa en strategi för Skånes långsiktiga utveckling, men även att upprätta och fastställa länsplaner för regional transportinfrastruktur. I rollen som regional kollektivtrafikmyndighet i Skåne län har Region Skåne ansvar för kollektivtrafikens utveckling, bland annat genom framtagande av ett trafikförsörjningsprogram för Skåne. Genom Skånetrafiken utför och utvecklar Region Skåne kollektivtrafiken.

Nationellt uppdrag

Regeringen ger Trafikverket och länen i uppdrag att ta fram en nationell transportplan respektive en Regional transportinfrastrukturplan (benämns RTI-plan i Skåne). Den nationella transportinfrastrukturplanen omfattar de nationella vägarna (europavägarna) och järnvägsnätet medan den regionala transportinfrastrukturplanen omfattar det regionala vägnätet med riksvägar och länsvägar. Tillsammans visar den nationella och regionala transportinfrastrukturplanen vilka satsningar som ska genomföras i Skåne. Åtgärdsplaneringen sker i en gemensam tidplan och i en samordnad process på nationell nivå och i alla regioner i landet.

Uppdraget innebär att få till stånd en regional infrastrukturplan för planperioden 2018–2029.

Åtgärderna och insatserna avser att på ett resurseffektivt och samhällsnyttigt sätt bidra till nationella strategier och mål såsom de nationella transportpolitiska målen samt främja Skånes utveckling enligt Skånes regionala utvecklingsstrategi, *Det öppna Skåne 2030*.

RTI-planen regleras av förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur som bland annat anger att länsplanen ska avse tolv år och upprättas med hänsyn till de samlade transportbehoven inom en region. Vart fjärde år revideras planen. Förordningen anger vad planen får respektive måste omfatta.

Planering för en hållbar utveckling

Infrastrukturen skapar strukturer som kan bidra till att binda samman städer, orter, regioner och länder och skapa goda förutsättningar för ett hållbart resande både för personresor och godstransporter. Ett hållbart transportsystem av gods och människor mellan olika platser är en förutsättning för tillväxt och välfärd och för att skapa ett attraktivt Skåne, att bo och verka i. Transportbehovet ökar idag vilket ställer krav på att hantera transporterens negativa effekter, såsom ökade miljöutsläpp, kapacitetsbrister i infrastrukturen och markanvändningskonflikter. De mål med bäring på hållbar utveckling som har tagits i beaktning i framtagandet av RTI-planen är Agenda 2030, Barnkonventionen, Sveriges jämställdhetspolitiska mål, folkhälsomålen, diskrimineringslagen, EU:s klimatmål,

Parisavtalet, nationella generationsmålet med sexton miljö kvalitetsmål, Miljömålsberedningen m.m. Läs mer om måluppfyllelse och effekter i kapitlet *Hållbarhetsbedömning*.

Transportpolitiska mål

Det övergripande nationella transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Därutöver har riksdagen beslutat om att förtydliga det övergripande målet i två jämbördiga mål, ett funktionsmål – tillgänglighet och ett hänsynsmål – säkerhet, miljö och hälsa. De transportpolitiska principerna bör vara vägledande i RTI-planen 2018–2029. Målen är en utgångspunkt för alla statliga åtgärder inom transportområdet.

Inriktningsunderlag 2018–2029

Den 21 maj år 2015 fick Trafikverket i uppdrag av regeringen att ta fram ett inriktningsunderlag för transportinfrastrukturplanering för åren 2018–2029. Uppdraget syftade till att ge regeringen underlag inför framtagandet av infrastrukturproposition för planperioden 2018–2029. Underlaget redovisades den 30 november år 2015 med en remissperiod under våren 2016.

Utgångspunkt för uppdraget var att infrastrukturen ska planeras, utvecklas och förvaltas så att de övergripande transportpolitiska målet och de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen nås. Därutöver ska ett trafikslagsövergripande förhållningssätt, fyrstegsprincipen samt de fastställda transportpolitiska principerna vara vägledande. Vidare angav regeringen i sitt uppdrag till Trafikverket att ett välfungerande transportsystem gynnar sysselsättning och regional utveckling och är av avgörande betydelse för många samhällsfunktioner. Det är också angeläget att samhällsplaneringen generellt och i en ökad utsträckning främjar en hållbar och transportsnål samhällsstruktur. Bland annat genom att skapa goda möjligheter till cykling och gång samt effektiv kollektivtrafik.

Infrastrukturpropositionen

I oktober år 2016 presenterades proposition *Infrastruktur för framtiden – innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling* (2016/17:21).

Följande utmaningar har prioriteras och beaktats i planarbetet:

- Omställning till ett av världens första fossilfria välfärds länder.
- Investeringar för ett ökat bostadsbyggande.
- Förbättra förutsättningar för näringslivet.
- Förstärka sysselsättningen i hela landet.
- Ta höjd för och utnyttja digitaliseringens effekter och möjligheter.
- Ett inkluderande samhälle.

Av propositionen framgår den preliminära ekonomiska

ramen och inriktningen på satsningar i transportinfrastrukturen för planperioden år 2018–2029. Planeringsramen för planperioden är 622,5 miljarder kronor, vilket är en ökning med 100,5 miljarder kronor jämfört med planeringsperioden år 2014–2025. Det ekonomiska utrymmet har ökat främst för vidmakthållandeåtgärder, så som drift, underhåll och reinvesteringar.

- Utveckling av transportsystemet 333,5 miljarder kronor
- Vidmakthålla inkl. reinvesteringar av statliga järnvägar 125 miljarder kronor
- Vidmakthålla inkl. reinvesteringar av statliga vägar samt statligt medfinansiering till enskilda vägar 164 miljarder kronor

Direktivet om nationell och regional plan för transportsystemet

Regeringen beslutade den 24 mars år 2017 att ge Trafikverket och länsplanerupprättarna i uppdrag att upprätta en nationell respektive regional trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2018–2029. Planerna ska utgå från de transportpolitiska målen, de transportpolitiska principerna, proposition (2016/17:21), regionala systemanalyser, Sverigeförhandlingen, fyrstegsprincipen, målet om ett ökat bostadsbyggande och från ett trafikslagsövergripande synsätt.

Direktivet anger att den preliminära ekonomiska ramen för Skåne är 4 442 miljoner kronor. RTI-planen bör innehålla de objekt i planen för perioden år 2014–2025 som har byggstartats men inte färdigställts i början av år 2018. Åtgärder bör prioriteras som bidrar till ett ökat bostadsbyggande och möjligheten att bidra till de transportpolitiska målen. Avseende persontransporter bör de åtgärder som medför en ökad kollektivtrafikandel prioriteras. Planarbetet bör också utgå från ett länsöverskridande, nationellt och nationsöverskridande perspektiv.

I direktivet anges också att regeringens mål är att nya stambanor för höghastighetståg ska färdigställas så att Stockholm och Göteborg respektive Malmö bättre knyts samman med hållbara kommunikationer. Sträckorna Järna–Linköping (Ostlänken) och Lund–Hässleholm ska byggstartas under planperioden. Den 31 maj år 2018 fastställdes den ekonomiska ramen för Regional transportinfrastrukturplan i Skåne 2018–2029 till 4 442 miljoner kronor. Efter uppräknings av och icke upparbetade medel har en uppräknings av ramen gjorts till 4526 miljoner kronor.

Sverigeförhandlingen

Sverigeförhandlingen tillsattes av regeringen sommaren år 2014. Sverigeförhandlingen är en parallell process som går in i planeringen av nationell transportplan och Skånes regionala transportinfrastrukturplan. Sverigeförhandlingens uppdrag innebar bland annat att ta fram principer för finansiering av landets första höghastighetsjärnväg, analysera de kommersiella förutsättningarna för trafikering. Sverigeförhandlingen har föreslagit en utbyggnadsstrategi mellan Stockholm och Göteborg samt Stockholm och Malmö på en övergripande nivå. Ytterligare är avsikten med uppdraget att öka bostadsbyggandet, kollektivtrafikandelen och cykelåtgärder samt förbättra tillgängligheten i de tre storstadsregionerna. Inom projektets ramar ska dessutom möjligheten för utbyggnad av järnvägen i norr och ytterligare två fasta förbindelser mellan Sverige och Danmark undersökas. Den 28 juni år 2018 beslutade regeringen att godkänna storstadsavtalen om finansiering och medfinansiering om ökad tillgänglighet i storstäderna och ökat bostadsbyggande. Detta i enlighet med Sverigeförhandlingen. Läs mer om Sverigeförhandlingen på hemsidan www.sverigeforhandlingen.se.

Regionsamverkan Sydsverige

Regionsamverkan Sydsverige är ett samarbetsorgan för Sveriges sex sydligaste regioner som arbetar för långsiktig hållbar utveckling för Sydsverige. I positionspaperet *Sydsvenska prioriteringar* står Skåne, Jönköping, Kronoberg, Kalmar, Blekinge och Halland enade om vilka sydsvenska infrastrukturinsatser som bör ingå i regeringens kommande planer. Syftet med den gemensamma prioriteringen är att stärka utveckling, konkurrenskraft och sysselsättning i Sydsverige och i hela Sverige. Parterna vill bidra till ett klimatsmart transportsystem och medverka till en välfungerande helhet, genom att ta tillvara och bygga vidare på den befintliga infrastrukturen och genom att kollektivtrafik, infrastruktur och bostadsbyggande går hand i hand.

Kommunerna i Skåne

Kommunerna i Skåne och de kommunövergripande samarbetena, de så kallade hörnsamarbetena, har beslutade strategier och planeringsunderlag som anknyter till regional och nationell transportplanering. Flera av hörnsamarbetena har strategier och planer för den fysiska planeringen och utvecklandet av transportsystemet. Kommunernas fysiska planering inklusive infrastrukturplaneringen behöver samplaneras med regional och nationell nivå för att nå ett mer hållbart transportsystem.



REGION SKÅNES STRATEGIER OM TRANSPORTSYSTEMET I ETT SAMMANHANG



De fem prioriterade ställningstagandena:

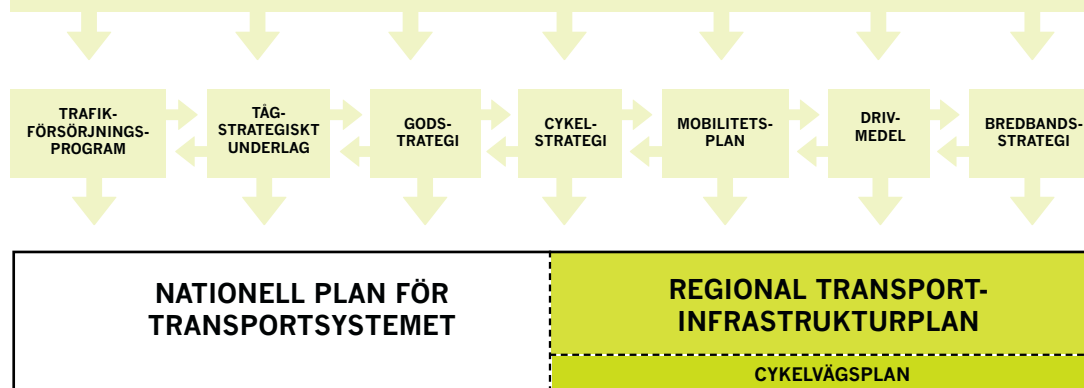
- Skåne ska erbjuda framtidstro och livskvalitet
- Skåne ska utveckla morgondagens välfärdstjänster
- Skåne ska bli en stark hållbar tillväxtmotor
- Skåne ska vara globalt attraktivt
- Skåne ska dra nytta av sin flerkärniga ortstruktur

STRATEGIER FÖR DET FLERKÄRNIGA SKÅNE

Fysisk planering är verktyg för att nå social hållbarhet, folkhälsa, ökad sysselsättning, näringslivsutveckling samt innovation m.m. Fem strategiområden är utpekade för det flerkärniga Skåne:

- Satsa på Skånes tillväxtmotorer och regionala kärnor och utveckla den flerkärniga ortstrukturen
- Skapa socialt hållbara, attraktiva orter och miljöer som erbjuder hög livskvalitet
- Stärka tillgängligheten och binda samman Skåne
- Stärka Skånes relation inom Öresundsregionen, södra Sverige och södra Östersjön
- Växa effektivt med en balanserad och hållbar markanvändning

STRATEGI FÖR ETT HÅLLBART TRANSPORTSYSTEM I SKÅNE 2050



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* konkretiseras 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*.

SKÅNES REGIONALA UTVECKLINGSSTRATEGI, DET ÖPPNA SKÅNE 2030: Region Skåne har ett regionalt utvecklingsansvar för Skåne, enligt Lag (2010:630). En del är att utarbeta och fastställa en strategi för regionens utveckling och samordna insatser för genomförandet av denna. Skånes regionala utvecklingsstrategi, *Det öppna Skåne 2030* antogs år 2014 och har pekat ut fem prioriterade ställningstaganden som handlar om bland annat att Skåne ska bli en stark hållbar tillväxtmotor och att Skåne ska dra nytta av sin flerkärniga ortstruktur.

STRATEGIER FÖR DET FLERKÄRNIGA SKÅNE: Kopplar samman det regionala utvecklingsarbetet med kommunernas översiktsplanering. Region Skåne har sedan år 2005 tillsammans med de skånska kommunerna arbetat med Strukturbild för Skåne. Inom arbetet har *Strategier för det flerkärniga Skåne* tagits fram, syftet är att genom fysisk planering konkretisera målbilden om Det flerkärniga Skåne.

STRATEGI FÖR ETT HÅLLBART TRANSPORTSYSTEM I SKÅNE 2050: Tydliggör vägval, mål och prioriteringar för en långsiktig planering av transportsystemet i Skåne. Revideras vart fjärde år, inför ny planomgång av nationell och regional transportplan. Strategin konkretiseras och fördjupas i dokumenten nedan.

TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM FÖR SKÅNE: Ger en samlad bild över hur kollektivtrafiken avses utvecklas långsiktigt i enlighet med de regionala utvecklingsmålen. Revideras vart fjärde år.

TÅGSTRATEGISKT UNDERLAG: Ger förslag på inriktning för den framtida regionala tågtrafiken i form av framförallt trafikupplägg och nya kapacitets starkare fordon. Underlaget har ett tydligt utvecklingsperspektiv och ska utgöra stöd för politiska prioriteringar och beslut om satsningar på den regionala tågtrafiken i kommande trafikförsörjningsprogram.

STRATEGI FÖR DEN HÅLLBARA GODS- OCH LOGISTIKREGIONEN SKÅNE: Beskriver utvecklingen av Skåne som gods- och logistikregion samt flöden inom, genom och till Skåne. Strategin ger en bild av nuläget och utvecklingen mot en mer hållbar godstrafik.

CYKELSTRATEGI FÖR SKÅNE: Synliggör hur cykeln kan stärkas som ett eget trafikslag. Strategin tar ett helhetsgrepp och beskriver utbyggnad av infrastruktur, cykelturism, planering och innovation.

MOBILITETSPLAN FÖR SKÅNE: För att öka andelen som går, cyklar och åker med kollektivtrafik samt för att möta den ökande befolkningens resbehov räcker det inte med ny infrastruktur och ökat utbud av kollektivtrafik, det krävs även attityd- och beteendepåverkande åtgärder. En plan för denna typ av åtgärder, och hur de samverkar med fysiska investeringar synliggörs i mobilitetsplanen, vilken tar ett samlat grepp om arbetet med ett mer hållbart resande i Skåne.

BREDBANDSSTRATEGI FÖR SKÅNE: Tydliggör målbilden för tillgång till bredband i Skåne, belyser behovet och nyttorna av tillgång till bredband ur ett samhällsperspektiv, samt belyser olika aktörers ansvar, för att nå de uppsatta målen. Uppdatering pågår.

UNDERLAG FÖR HANDLINGSPLAN FÖR FOSSILFRIA DRIVMEDEL: Handlingsplanen för fossilfria drivmedel ska redogöra för delmål och insatsområden som behövs för att styra utvecklingen mot ett klimatneutralt och fossilbränslefritt Skåne år 2030. Arbeta pågår.

NATIONELL TRANSPORTINFRASTRUKTURPLAN: En långsiktig ekonomisk planering av det samlade transportsystemet för väg, järnväg, sjöfart och luftfart. Tas fram av Trafikverket på uppdrag av regeringen. Planen är tolvårig och revideras vart fjärde år.

REGIONAL TRANSPORTINFRASTRUKTURPLAN (RTI-PLAN): Styr hur statens pengar för infrastruktur används för den regionala infrastrukturen. Region Skåne upprättar planen på uppdrag av regeringen utifrån en ekonomisk ram som angetts av regeringen. Planen är tolvårig och revideras vart fjärde år.

CYKELVÄGSPLAN FÖR SKÅNE: I RTI-planen finns en ansats om vilka insatsområden för cykel som är prioriterade. Cykelvägsplanen beskriver vilka objekt på det regionala vägnätet som avses byggas inom planperioden. Är en fördjupning till RTI-planen.



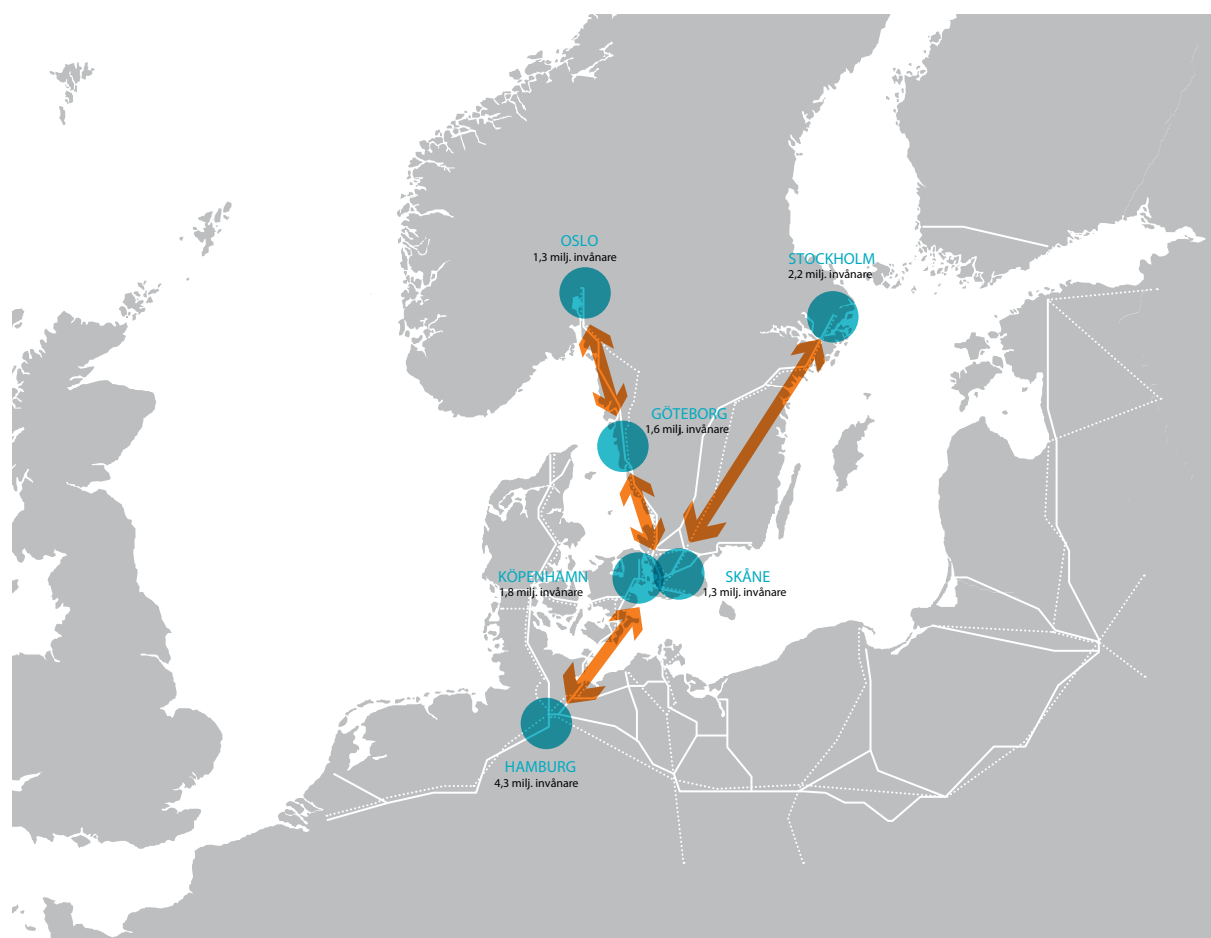
Förutsättningar och möjligheter i Skåne

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

Närheten till Öresund och Europa bidrar till att det är attraktivt att både bo, besöka och verka i Skåne. Skåne har en befolkning på mer än 1,3 miljoner invånare och både inflyttning och födelsetalen ökar vilket indikerar att Skåne ses som en attraktiv plats att bosätta sig i. Skåne är en av Sveriges tre storstadsregioner och utgör tillsammans med Köpenhamn Öresundsregionen, en europeisk storstadsregion med 3,9 miljoner invånare.

Öresundsregionen är till stor del sammanbunden av infrastruktur som möjliggör tät samverkan och integration. Tillgängligheten bidrar till att underlätta och skapa samarbete kring arbetskraft och arbetstillfällen, utbildning, kulturutbud, bostäder och rekreation i Öresundsregionen. Skåne är porten till och från Europa för angränsande regioner och kommuner, vilket ställer krav på tillgängligheten genom Skåne.



Figur 1 Bilden visar Skånes relation till större storstadsregioner.

Det flerkärniga Skåne

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. Länets 33 kommuner har olika funktioner och förutsättningar i den flerkärniga ortstrukturen, vilket är en styrka för Skåne.

Skånes befolkning

Den skånska befolkningen är ung, mångfaldig och växande. Den första januari år 2017 uppgick Skånes befolkning till 1 324 565 invånare. Under år 2016 hade Skåne den största befolkningsökningen i modern tid, 1,6 procent. En stor del av befolkningsökningen, 70 procent, utgörs av nettoinflyttning från utlandet. År 2025 förväntas befolkningen vara cirka 1 465 000 invånare. Befolkningen i Skåne är ojämnt fördelad, med en stark koncentration till de västra delarna och till området kring Kristianstad och Hässleholm. Folkmängden ökar i alla delar av Skåne men framför allt i Malmö, Lund och Helsingborg.

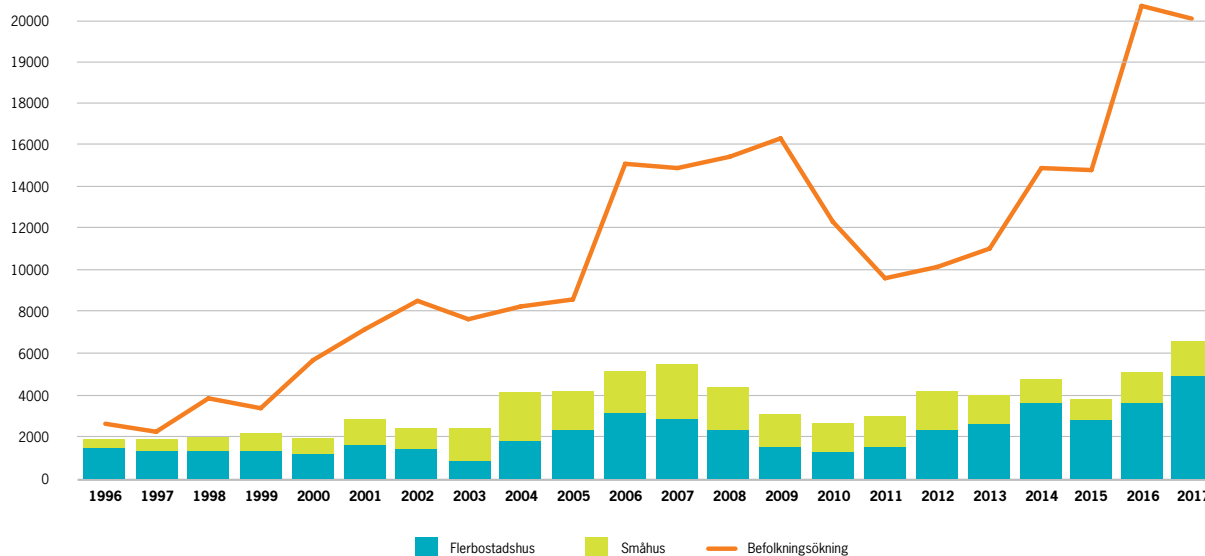
Av Skånes 1,3 miljoner invånare är cirka 20 procent födda utomlands. De största grupperna är från Norden, forna Jugoslavien och Mellanöstern. Sju av tio utrikes födda i Skåne bor i Malmö, Helsingborg, Lund, Kristianstad och Landskrona, där drygt hälften av länets totala befolkning bor. År 2015 fanns det invånare från totalt 190 länder i Skåne, vilket indikerar en stor etnisk mångfald. Hälften av skåningarna bor i områden som har en homogen befolkning som är födda i Sverige. Nära 20 procent av befolkningen bor i områden med en stor andel födda i södra Europa och länder utanför Europa. Övriga befolkningen bor i områden som räknas som integrerade.

Fysisk planering och utveckling av transportsystemet kan tillsammans med andra åtgärder utgöra ett kraftfullt verktyg för att skapa förutsättningar för möten och motverka områdessegregation. Kollektivtrafiken med dess stationer och hållplatser kan utgöra en arena för möten och utbyte mellan människor som annars inte möts. För närvarande utgör gränskontrollerna över Öresund ett hinder för integrationen i Öresundsregionen.

Bostadsbrist i Skåne

I stora delar av Skåne råder idag bostadsbrist som följd av eftersatt bostadsproduktion under den senaste tioårsperioden. Årligen skulle minst 7000 bostäder behöva byggas för att möta befolkningsökningen. Stora delar av befolkningsökningen är inte kapitalstarka grupper som kan efterfråga det som byggs. Bristen på tillgängliga bostäder riskerar att bli ett hinder för nyanländas etablering och integrering på bostadsmarknaden och samhället i stort. Även om det för närvarande byggs mycket bostäder är det minst lika viktigt att bostadsbyggandet också fortsätter över tid.

Totalt bostadsbyggande 1996–2017



Figur 2 Totalt bostadsbyggande 1996–2017.

Transportsystemet har en viktig roll i att möjliggöra en attraktiv och effektiv rörlighet samt tillgänglighet för olika målgrupper till viktiga målpunkter såsom arbete, bostad, skola och rekreation. Det kan även bidra till ett ökat bostadsbyggande.

Sysselsättning och utbildning

Sysselsättningsgraden i Skåne är den lägsta i Sverige. Inklusivt gränspendlare var regionens sysselsättningsgrad 75 procent jämfört med riksgenomsnittet 78,2 procent år 2015. I Skåne finns skillnader i näringslivsstruktur och sysselsättningsgrad. Den totala efterfrågan på arbetskraft ökar, medan efterfrågan på lågutbildad arbetskraft minskar. Sydvästra Skåne hade år 2015 lägst sysselsättningsgrad, 73,2 procent (inklusive gränspendlare), jämfört med den högsta i sydöstra Skåne, 79,8 procent. Sysselsättningsgraden varierar även beroende på födelseland och kön.

Utbildningsnivån i Skåne är generellt hög. Skåne ligger på tredjeplats i landet avseende andelen invånare med eftergymnasial utbildning. Trots detta blir antalet antagna till gymnasieutbildningar färre och antalet som fullföljer gymnasieutbildningen ligger under rikssnittet. Lund, Lomma och Malmö är de kommuner i Skåne som har högst andel invånare med eftergymnasial utbildning. Lägst andel invånare med eftergymnasial utbildning finns i kommuner i sydöstra och nordvästra Skåne. Det finns potential att öka Skånes bruttoregionalprodukt (BRP) genom investeringar i transportsystemet som kan möjliggöra en bättre matchning på arbets- och studiemarknaden.

Näringslivet i Skåne

Skåne har i stort sett samma branschstruktur som riket med undantag av att andelen sysselsatta inom handel är något högre. Andelen sysselsatta inom tillverkningsindustrin, offentlig förvaltning och försvar, information och kommunikation samt finans- och försäkringsverksamhet är däremot lägre. Näringslivsstrukturen skiljer sig kraftigt mellan Skånes olika delregioner. Vård och omsorg utgör den största näringsgrenen i Skåne sett till sysselsättning. Handeln kommer på andra plats och står för cirka 13 procent av regionens sysselsättning. Sett till omsättning är dock handeln den största näringsgrenen och svarade för 34 procent av Skånes totala omsättning år 2014. Tillverkning och utvinning är, med 18 procent, den näst största näringsgrenen sett till omsättning. Transport och magasinering svarar för cirka fem procent avseende såväl sysselsättning som omsättning.

Folkhälsan i Skåne

Det allmänna hälsotillståndet i Skåne går i positiv riktning, samtidigt som ohälsan och sjukfrånvarantalet ökar i Skåne. På tio år har medellivslängden i Skåne ökat med drygt 2,3 år för kvinnor och 1,4 år för män. I allmänhet skattar unga sin hälsa högre än äldre och män högre än kvinnor. Det finns stora skillnader i självskattad hälsa mellan den arbetande delen av be-

folkningen och de som står utanför arbetsmarknaden. Bil- och kollektivpendlare har generellt sämre hälsa än de som går eller cyklar i vardagen. Ohälsan upplevs vara större ju längre resor med bil eller kollektivtrafik som pendlingen innebär. Utsläpp och buller från trafiken orsakar flertalet hälsorelaterade problem såsom sömnproblem, hjärtproblem, allergier etc. Buller, ljudstörningar och utsläpp från vägtrafiken är en del av den fysiska miljön. Studier har visat att barn som utsätts för höga halter av luftföroreningar har större inlärningssvårigheter. Trafikbuller är ett utbrett problem, drygt två miljoner människor i Sverige beräknas utsättas för buller som påverkar deras hälsa. Även om buller inte uppfattas som livshotande på samma sätt som många andra miljöstörningar så betyder det mycket för hälsan och välbefinnandet.

Barn och unga

En undersökning av hälsan hos barn och unga från år 2016 visade att de flesta skoleleverna i Skåne i allmänhet mår bra. Pojkar mår bättre än flickor och yngre elever mår bättre än äldre. Undersökningen visar ett samband mellan låg fysisk aktivitet och psykisk ohälsa. I Sverige har barns cyklande till skolan nästan halverats sedan 1990-talet. Transportsystemet och dess utformning spelar en stor roll för barn och unga. Generellt är många unga direkt hänvisade till kollektivtrafikresor eftersom de inte har åldern inne för att köra bil. Barn och unga kommer heller inte lika ofta till tals vid planering och utformning av transportsystemet.

Äldre

Fram till år 2024 kommer Skånes åldersstruktur att genomgå en demografisk förändring. Trots detta förväntas medelåldern bara att öka med mindre än ett halvt år. Det ökade antalet äldre personer kommer att påverka kommunernas äldreomsorg, förskolor och bostadsbehov men även hälso- och sjukvården i Region Skåne. Äldre personer har även andra förutsättningar och behov av kollektivtrafik. Till exempel tenderar äldre att känna en större otrygghet än yngre, framförallt kopplat till kollektivtrafik. För att möta behoven från en ökad äldre befolkning ställs krav på färdtjänsten respektive kollektivtrafiken.

Jämställdhet

Kvinnors förvärvsfrekvens i Skåne uppgick år 2015 till 73,8 procent jämfört med männen 76,3 procent, vilket kan jämföras med riksgenomsnittet 76 respektive 78,5 procent. Sysselsättningsgraden varierar starkt med födelseland och, i mindre utsträckning, kön. Skillnaden i medelinkomst är däremot stor mellan kvinnor och män. Kvinnors förvärvsinkomst år 2013 var i genomsnitt 78 procent av männens. Män har generellt större tillgång till transportsystemet än kvinnor. Studier visar att fler kvinnor använder kollektivtrafiken, reser kortare sträckor från hemmet och utför fler serviceresor (hämta/lämna barn, handlar m.m.). Fler män än kvinnor kör bil och män reser ofta längre. Tillgången till bil är också högre hos män än kvinnor.

Det finns dock en trend som pekar på att bilkörandet har ökat bland yngre kvinnor. En jämställd transportplanering är av största vikt för att få mer jämställd tillgänglighet på arbetsmarknaden.

Personer med funktionsnedsättning

Det är svårt att få en överblick över antalet personer som påverkas av bristande tillgänglighet eftersom det är så många olika typer av förutsättningar som kan leda till problem. En undersökning från åren 2008 till 2011 visade att nästan 2,5 miljoner människor i Sverige som var 16 år eller äldre beräknades ha någon form av funktionsnedsättning. En något större andel kvinnor hade funktionsnedsättning jämfört med män. Det skiljer sig mellan åldersgrupper och generellt sett ökar andelen med funktionsnedsättning med stigande ålder

Ohälsan hos personer med funktionsnedsättning är tio gånger högre än för befolkningen i stort, och en stor del av ohälsan är inte kopplad till funktionsnedsättning i sig utan till strukturella faktorer i samhället. I *Trafikförsörjningsprogrammet för Skåne* finns mål om tillgänglighetsanpassning för personer med funktionsnedsättning. Färdtjänst är ett komplement till den allmänna kollektivtrafiken för personer som på grund av funktionsnedsättningen behöver en särskilt anpassad resa.

Trygghet i transportsystemet

Trygghet är en viktig aspekt i kollektivtrafikens attraktivitet. Forskning visar att brott i städer huvudsakligen sker vid busshållplatser, barer, stationer, shoppingcentra, sportarenor och liknande. Generellt upplevs kollektivtrafikhållplatser och stationer som otrygga och det är därför värt att lägga extra omsorg på utformning och lokalisering. Vidare kan parkeringsplatser och parkeringshus utgöra otrygga platser. Problematiken ter sig olika beroende på geografi, stad, förort eller landsbygd. Det kan innebära trygga gång- och cykelvägar till och från busshållplatser och stationer samt trygga områden kring hållplatser med god belysning och överblickbarhet. Hållplatser bör av samma anledning

placeras med översikt från byggnader och gator, för att skapa en informell bevakning.

Digitalisering

Bredband är en viktig infrastruktur som kan komplettera transportinfrastrukturen genom att möjliggöra att arbete, studier och andra tjänster (bl. a. kopplat till sjukvården) kan genomföras på distans. För att klara framtidens utmaningar och för att kunna dra nytta av den digitaliserade utvecklingen krävs en satsning på en ny generation bredbandsnät som medger betydligt högre kapacitet än det som finns idag. Läs mer om bredband i *Bredbandsstrategi för Skåne* och TemaPM *Planera för det digitala samhället – fysisk planering som verktyg för fiberutbyggnaden i Skåne*.

När det gäller transportsystemet pågår en digitalisering med automatisering av fordon. Den tekniska utvecklingen inom transportsystemet har stor inverkan på den framtida samhällsutvecklingen där både betenden och tjänster förändras. En annan pågående teknisk utveckling inom transportsystemet är intelligenta transportsystem (ITS). Intelligenta transportsystem är tillämpning av någon form av informations- eller kommunikationssystem för att skapa en dynamisk funktion i transportsystemet.

I rapporterna *Detta är Skåne, Hur har det gått i Skåne?* och *Planera för människor Social hållbarhet kopplat till fysisk planering* går det att läsa mer om Skåne som region.





Transportsystemet och viktiga målpunkter i Skåne

Transportsystemet har som huvudsyfte att transportera människor och varor. Skåne har ett finmaskigt nät av vägar och ett utbyggt järnvägsnät som utgör en viktig del av tillgängligheten för invånarna och näringslivet i Skåne. Väg, järnväg, sjöfart och flyg fyller olika funktioner i transportsystemet, både för gods- och persontransporter. Det är viktigt att se på transportsystemet som en helhet och hur det kompletterar varandra, ur ett trafikslagsövergripande perspektiv, där hela-resan-perspektivet är viktigt.

Skåne har ett strategiskt läge med närhet till kontinenten. Skåne utgör genom sitt geografiska läge Sveriges länk till Europa och ytterligare två Öresundsförbindelser planeras. Flera hamnar, exempelvis CMP Malmö respektive Trelleborg, och flygplatsen Malmö Airport samt andra knutpunkter av stor nationell och internationell betydelse ligger här. Huvudstråken mot såväl Västsverige och Norge, som mot Mälardalen och Finland sammanstrålar i Skåne. Via den kommande Fehmarn Bält-förbindelsen med järnväg och väg kommer avståndet till Tyskland att minska i tid. Från sydöstra Skåne är det nära till Bornholm, Polen och Baltikum. Region Skåne har tagit fram regionalt prioriterade stråk som bygger vidare på vägsystemstudien i föregående RTI-plan 2014.2025. Stråken som pekas ut på väg- och järnvägsnätet är viktiga ur ett regionalt perspektiv och är ett underlag till RTI-planen. Läs mer om detta väg- och järnvägsnät i kapitlet *Region Skånes strategiska inriktning och vägval för prioritering*.

Vägnät

Vägsystemet i Skåne består av ett finmaskigt och tätt vägnät. Europavägar, riksvägar och länsvägar tillhör det statliga vägnätet och utgörs av de större vägarna som binder samman städer och orter. Inom städer och samhällen finns väg- och gatunät som ägs och underhålls främst av kommunerna. Förutom nämnda vägar finns det mindre vägar som är enskilda och drivs av vägsamfundigheter eller i privat regi.

I Skåne finns europavägarna E4 E6, E20, E22 och E65. Dessa vägar behandlas formellt inom ramen för den nationella transportplanen som upprättas av Trafikverket. E4 och E6 är av överordnad betydelse och ingår i det europeiska stomnätet tillsammans med E20 (Öresundsbron). E22 och E65 ingår i det övergripande nätet inom transeuropeiskt transportnät (TEN-T) som ska vara fullt utbyggt år 2050. På det utpekade godsvägnätet är det tillåtet att transportera farligt gods. Undantaget är sträckningen av väg 23 mellan Ringsjöarna. Denna sträcka kommer utgå från det

utpekade godsvägnätet och ersättas med väg 13 när dess ombyggnad/utbyggnad är klar.

En stor andel av transportererna till och från Europa passerar Skåne antingen via Öresundsbron eller via någon av de skånska hamnarna. Inom EU har ett transeuropeiskt transportnät (TEN-T) utpekats. Nätet består av ett stomnät och ett övergripande nät, samt nio stomnätskorridorer. Skåne ingår i stomnätskorridoren Skandinavien–Medelhavet (Scan-Med), som förbinder Skandinavien/Finland med övriga Europa via Öresundsförbindelsen samt via hamnarna i Malmö och Trelleborg.

Trafikverket har pekat ut ett vägnät som anger vilka vägar som är viktigast för nationell och regional tillgänglighet, detta vägnät kallas för funktionellt prioriterat vägnät.

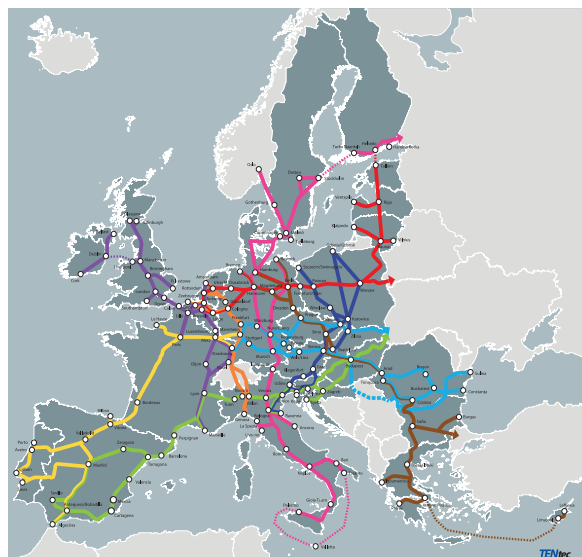


Figur 3 Vägnätet i Skåne

Järnväg

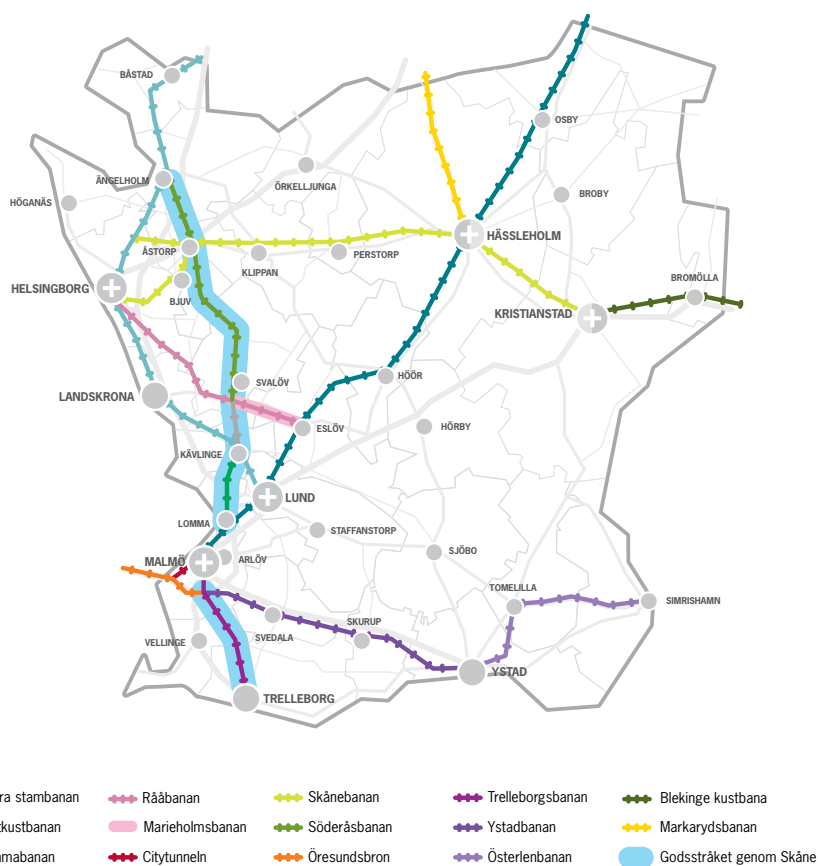
Järnvägarna i Skåne består av några av Sveriges viktigaste stambanor tillsammans med mellanstora och mindre regionala banor. De stora nationellt viktiga banorna utgörs av Södra stambanan och Västkustbanan. Banor som i ett nationellt perspektiv kan framstå som mindre viktiga är ur Skånes perspektiv ofta nödvändiga och viktiga för arbets- och studiependling samt godshantering, till exempel Ystad- och Österlenbanan, Skånebanan och Lommabanen.

Södra stambanan är det primära stråket för gods-transporter på järnväg i Skåne. Via Kontinentalbanan och Öresundsbanan sker anslutning till Öresundsbron. Godsstråket i Skåne sträcker sig från Trelleborg till Ängelholm och består av ett nätverk av följande banor: Trelleborgsbanan, Kontinentalbanan, Lommabanen och Söderåsbanan. Sedan Hallandsåstunnelns färdigställande ökar även Godsstråket genom Skåne samt Västkustbanan norr om Ängelholm i betydelse, söder om Ängelholm går godset via Söderåsbanan. Både Södra Stambanan och den västliga korridoren, som inbegriper såväl Godsstråket genom Skåne som Västkustbanan, ingår i det europeiska TEN-T stomnätet. Utöver detta nät är Skånebanan betydelsefull för godstransporterna och Rååbanan har betydelse för kopplingen mellan Helsingborg och sydligare noder. Det utpekade godsjärnvägnätet tillåter transporter med farligt gods. Trots att det finns gränsoverskridande järnvägsanslutningar begränsas möjligheterna för internationella järnvägstransporter av administrativa och tekniska skillnader i järnvägssystemen. Tillåten



Figur 4 Kartan visar TEN-T stomnätet

tåglängd, krav på bromskraft, vagnprofil, spårvidd och elsystem är exempel på skillnader mellan de europeiska länderna som idag begränsar järnvägens konkurrenskraft. Enligt TEN-T förordningen ska stomnätet kunna hantera tåg om 740 meter. Aktuell svensk standard är 630 meter. I Skåne ingår Södra stambanan, Godsstråket genom Skåne, Västkustbanan samt kombiterminalerna i Malmö och Trelleborg i stomnätet. Ystadbanan ingår i det övergripande nätet. Järnvägsnätet är formellt en angelägenhet för den Nationella transportplanen men vissa åtgärder samfinansieras också med medel ur RTI-planen.



Figur 5 Järnvägsnätet i Skåne.

Spårväg

Spårväg i storstäder har en stor regional betydelse genom att öka framkomligheten och kapaciteten. I Lund mellan Lund C och Brunnsög-ESS har byggnationen för spårväg påbörjats och beräknad trafikstart är 2020. I Malmö och Helsingborg kan det komma att bli aktuellt med spårvagn i framtiden, idag görs stora satsningar på Bus rapid transit (BRT)-system för buss-trafiken. Det kan också bli aktuellt med någon form av spårvagn eller light rail mellan Malmö- Vellinge/ Nässet och Helsingborg- Höganäs.

Bytespunkter och tåg bildningsnoder på järnvägsnätet

Järnvägsnätet i Skåne är viktigt för såväl gods- som personresor. De största järnvägsstationerna i Skåne innefattar Malmö, Lund, Helsingborg, Triangeln, Hyllie, Hässleholm och Kristianstad. Stationerna är viktiga bytespunkter mellan tåg, buss, cykel och bil för att koppla samman hela resan från start till mål. Stationer för Regionalt superbusskoncept kompletterar nätet av järnvägsstationer.

Pendlarparkeringar är viktiga noder för resan och för möjligheten att byta och resa vidare med kollektivtrafik. Förutsättningarna för att en pendlarparkering ska uppfylla sin funktion är att parkeringens geografiska läge har tillräckligt stort uppsamlingsområde och har goda kollektiva förbindelser både vad gäller turtäthet och restid. Cykelparkering ska vara nära placerad sin målpunkt och att det garanterat ska finnas lediga platser för olika typer av cyklar. En cykelparkering bör vara försedd med möjligheter att kunna låsa fast cyklar för att förebygga stöld och skydda för olika väderförhållanden.

I Skåne finns rangeringsbangårdar för gods i Malmö, Helsingborg, Trelleborg, Ystad och Hässleholm, där Malmö godsbangård är den primära rangeringsnoden. Kombiterminaler utgör väsentliga knutpunkter i godstransporternas järnvägssystem som möjliggör byte av trafikslag i multimodala transportkedjor. I Skåne finns det en kombiterminal i hamnen i Malmö, en i anslutning till Malmö godsbangård, en större kombiterminal i Helsingborgs hamn och en i Trelleborgs hamn.

Cykelvägar och cykelleder

Skåne har goda förutsättningar för cykling. Med sina 250 tätorter på en yta av 10 000 kvadratkilometer finns det alltid en by, ett samhälle eller en stad inom cykelavstånd. Det sker ungefär 400 000 cykelresor i Skåne varje dag. Det gör cykeln till det näst vanligaste färdmedlet efter bilen. Den största andelen cykelresor återfinns i Lund och Malmö, där 28 respektive 22 procent av resorna sker med cykel. Vägnätet består av statliga, kommunala och enskilda vägar, varav alla med en acceptabel trafikmiljö bidrar till den samlade cykelinfrastrukturen, inte bara cykelvägar. Med acceptabel trafikmiljö menas låga hastighetsbegränsningar och låga motortrafikflöden. De stora cykelvolymerna återfinns inom och i anslutning till städer och större tätorter. Mellan tätorter och på längre avstånd är volymerna betydligt mindre. Läs mer om cykel i *Cykelstrategi för Skåne* och *Cykelvägsplan för Skåne 2018–2029*.

Flygplatser

Flyg används oftast som huvudtransportmedel vid större avstånd där tidsaspekten är viktig. Flyg kan annars fungera som ett komplement, både för gods- och persontransporter. I Skåne finns flygplatserna Malmö Airport, Kristianstad Österlen Airport och Ängelholm-Helsingborg Airport. Kastrup flygplats i Köpenhamn är en viktig flygplats för Skåne och Sverige.



Hamnar

I Skåne finns flera hamnar av nationell och internationell betydelse. De största hamnarna i Skåne är Trelleborg, Malmö, Helsingborg och Ystad. De skånska hamnarna har stor betydelse för tillväxten i Skåne och Sverige. Malmö och Trelleborg klassas av EU som särskilt viktiga inom det transeuropeiska transportnätet. Trelleborg, Helsingborg, Malmö samt Ystad är bland de fem största svenska lastbilshamnarna. Stor del av godset, via de skånska hamnarna, har sin slutdestination längre norrut men går med lastbil och tåg genom Skåne och vidare upp genom Sverige.

Hamnarna utgör således en viktig länk för gränsöverskridande väg och, i viss mån även, järnvägstransporter. Hamnarna i Helsingborg och Ystad ingår som knutpunkter i det övergripande nätet. I Skåne sker godshantering även i hamnarna i Åhus och Landskrona. Mer om gods finns att läsa om i *Strategi för den hållbara gods- och logistikregion Skåne*.

Transport av varor

Efterfrågan på godstransporter beror bland annat på handel och ekonomisk utveckling. Vilket trafikslag som väljs beror dels på transportrelationen och dels på transportkostnaden, krav på ledtid, rättidighet och hantering mm. Avgörande för dessa parametrar är godsets karaktär, som generellt är varugruppspecifik, men

även företagsspecifika logistikupplägg kan inverka. För långväga transporter är ofta järnvägen eller sjöfarten fördelaktiga trafikslag, medan lastbilstransporterna dominerar för kortväga och medellånga transporter.

Den totala transporterade godsmängden på väg och järnväg inom, genom (transittrafik) eller till respektive från Skåne beräknades uppgå till 104,2 miljoner ton år 2013. Den transporterade godsmängden fördelas relativt likvärdigt mellan transporter inom, genom eller till respektive från Skåne. Vägtransporterna utgör 85 procent av den totala transporterade godsmängden på väg och järnväg. De stora lastbilsflödena återfinns främst på europavägarna. Ungefär 70 procent av godsmängden på järnväg går som transittrafik och motsvarande siffra för vägtransporter är 24 procent. Som en följd av den nationella och internationella strukturen är godsflödena längs järnvägsnätet i Skåne starkt koncentrerade till Södra stambanan. Godsmängden för gränsöverskridande järnvägstransporter går till övervägande del via Öresundsbron. Under år 2013 transporterades drygt 30 miljoner ton gods via skånska hamnar. Ungefär 45 procent av alla fartygsanlöp i Sverige sker i Skåne. De skånska hamnarna karaktäriseras av en specialisering mot RoRo-transporter som främst används för inomeuropeisk handel. Drygt hälften av allt gods som transporteras med RoRo-transporter i landet passerar genom skånska hamnar. Hamnen

i Trelleborg är Sveriges största hamn för denna typ av gods men samtliga fyra stora hamnar i Skåne har färjelinjer som medger RoRo-transporter. Vägtransporter mellan Sverige/Norge och kontinenten använder företrädesvis färjor via de sydsvenska hamnarna. Containertransporterna i de skånska hamnarna har haft en snabbare tillväxt än riksgenomsnittet och omfattade år 2013 drygt 200 000 TEU (twenty-foot equivalent unit). Containerhanteringen sker främst i Helsingborgs hamn, vilken hanterar 16 procent av containergodset i Sverige. Mer om gods och varor finns att läsa om i *Strategi för den hållbara gods- och logistikregionen Skåne*.

Pendlingen i Skåne

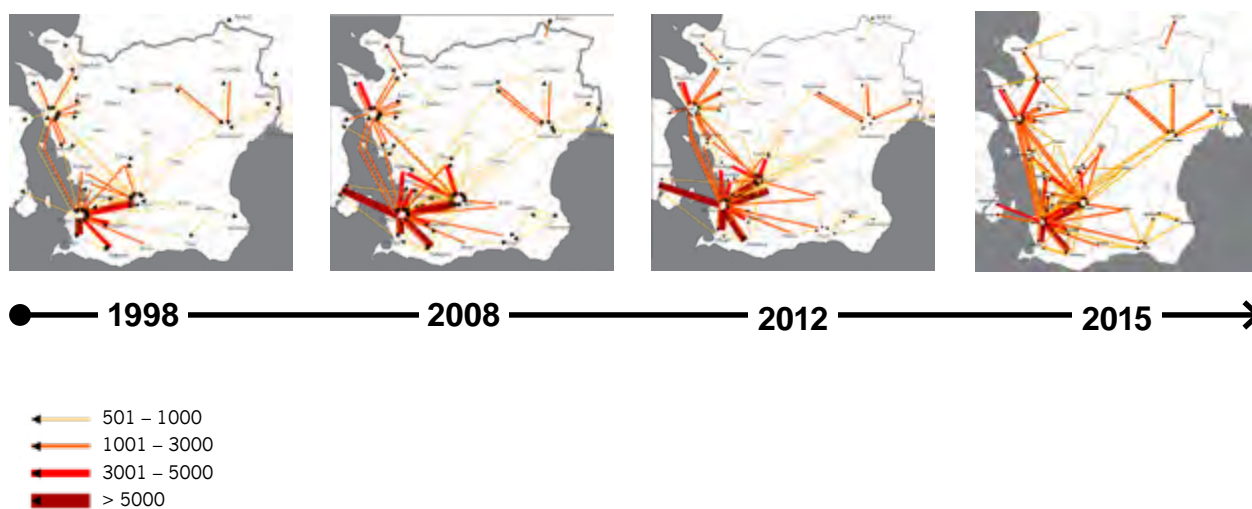
Den skånska pendlingen skiljer sig från hur det ser ut i större delen av övriga Sverige genom att pendlingen i högre grad sker över kommungränser. Skåne håller på att utvecklas till en allt mer sammanhållen och integrerad region. Dock finns det en låg interaktion mellan de östra och västra delarna av Skåne där den gamla länsgränsen fortfarande går att spåra i pendlingsmönstret och den tudelade arbetsmarknaden är tydlig. Inom Skåne sker pendlingen främst till de större städerna Malmö, Lund och Helsingborg. Sträckorna Bromölla–Sölvesborg, Sölvesborg–Bromölla och Osby–Älmhult är de sträckor där pendlingen är som störst när det kommer till länsgränsöverskridande pendling. Störst pendling över till Danmark sker, från kommunerna Malmö, Lund, Vellinge och Helsingborg.

Det finns ett antal viktiga målpunkter som påverkar pendlingen och varuflöden. Ett stort antal av länets arbetstillfällen finns i Malmö, Lund och Helsingborg. I genomsnitt når invånarna i Skåne cirka 110 000 skånska arbetstillfällen, vilket motsvarar cirka 20 procent av Skånes arbetstillfällen, inom 45 minuter med kollektivtrafik. Området kring Hyllie station i Malmö nås nästan en miljon arbetstillfällen inom en timme med kollektivtrafik. I Skåne finns sex större högskolor och universitet: Malmö högskola (universitet från 1 januari 2018), SLU Alnarp, Lunds universitet, Lunds tekniska högskola och Campus Helsingborg samt Högskolan Kristianstad.

Det finns sjukhus på tio orter i Skåne: Skånes universitetssjukhus i Malmö och Lund, Centralsjukhuset Kristianstad, Helsingborgs lasarett, Hässleholms sjukhus, Landskrona lasarett, Trelleborgs lasarett, Ystad lasarett, Simrishamns närsjukhus och Ängelholms sjukhus. Här finns såväl universitetssjukhus och akutsjukhus som närsjukhus med olika typer av vård och specialiteter.

Turismen i Skåne har haft en positiv utveckling sedan år 2015, både sett till antal övernattningar och omsättning. Jämför med år 2014 ökade både antalet gästnätter från utländska besökare och antalet gästnätter från Sverige med cirka 8 procent. I Skåne finns ett antal handelscentrum och olika typer av serviceställen som alstrar både person- och godstransporter.

Utveckling av mellan kommunal och länsöverskridande arbetspendling



Figur 6 Kartorna visar arbetspendlingen över tid.

Tillgänglighet i transportsystemet

Kollektivtrafik

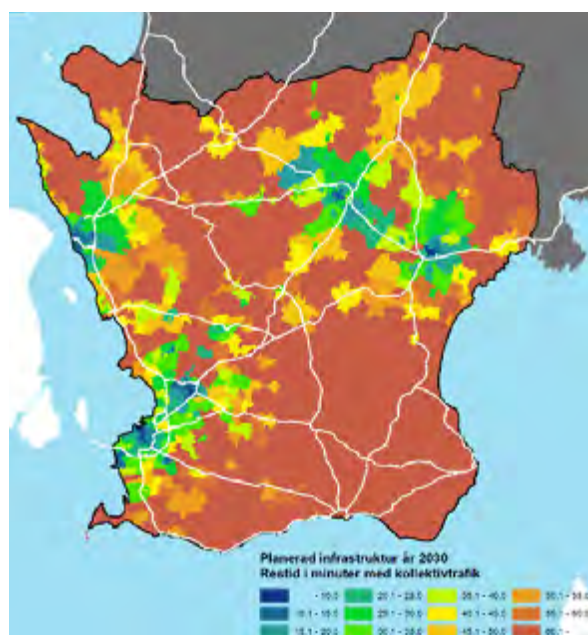
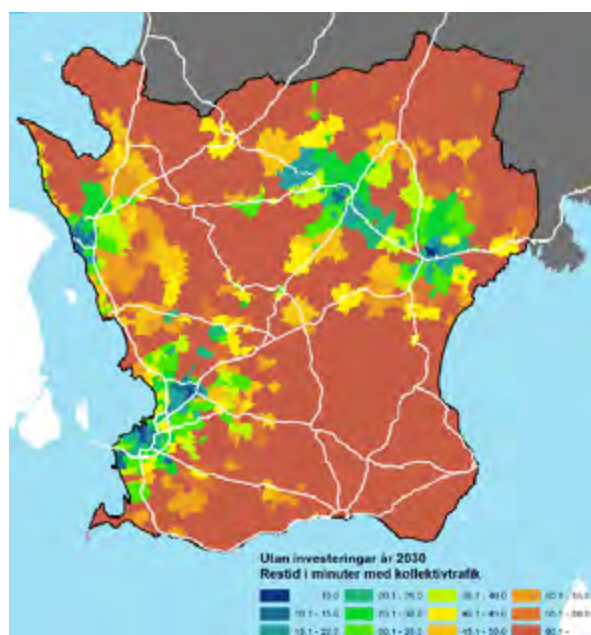
Tillgängligheten med kollektivtrafik har analyserats som tillgängligheten till de tre skånska tillväxtmotorerna Malmö, Lund och Helsingborg, samt inklusive den möjliga gemensamma tillväxtmotorn Kristianstad–Hässleholm. Tillgängligheten med kollektivtrafiken är avsevärt sämre, enligt restidsisokroner än tillgängligheten med. För att få en någorlunda jämförbar tid i kartmaterialet, så har för bilrestiderna adderats en gångtid som skall spegla tid från parkering till destination respektive start. För kollektivresan har väntetider reducerats för att spegla att resenärerna håller reda på avgångstiden. Den planerade infrastrukturen år 2030 omfattar de namngivna objekten i Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2018–2029 samt Nationell transportplan 2018–2029. Den i nationella planen planerade infrastrukturen ger tillgänglighetsförändringar för kollektivtrafik i stråket utmed Söderåsbanan med nya stationer i Billesholm, Kågeröd och Svalöv och utmed Södra stambanan norr om Hässleholm. Värt att notera att åtgärderna för förlängt mötesspår och hastighetsökning Klippan–Hyllstofta inte är med i tillgänglighetsanalysen. Effekterna av åtgärderna ger en ökad robusthet och en mindre tidsvinst på någon enstaka minut.

Bil

Tillgängligheten med bil har analyserats på samma sätt som för kollektivtrafik. Den planerade infrastrukturen 2030 omfattar de namngivna objekten i Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2018–2029 samt nationell transportinfrastrukturplan 2018–2029. De planerade infrastruktuursatsningarna till 2018–2029 ger förbättringar i främst mellersta Skåne. Detta beror främst på satsningarna på E22 förbi Tollarp och Linderöd, samt satsningarna på väg 23 förbi Höör och mellan Höör och Hässleholm. Även området runt Ystad ges bättre restider, tack var de satsningar som genomförs på väg E65 och väg 108.

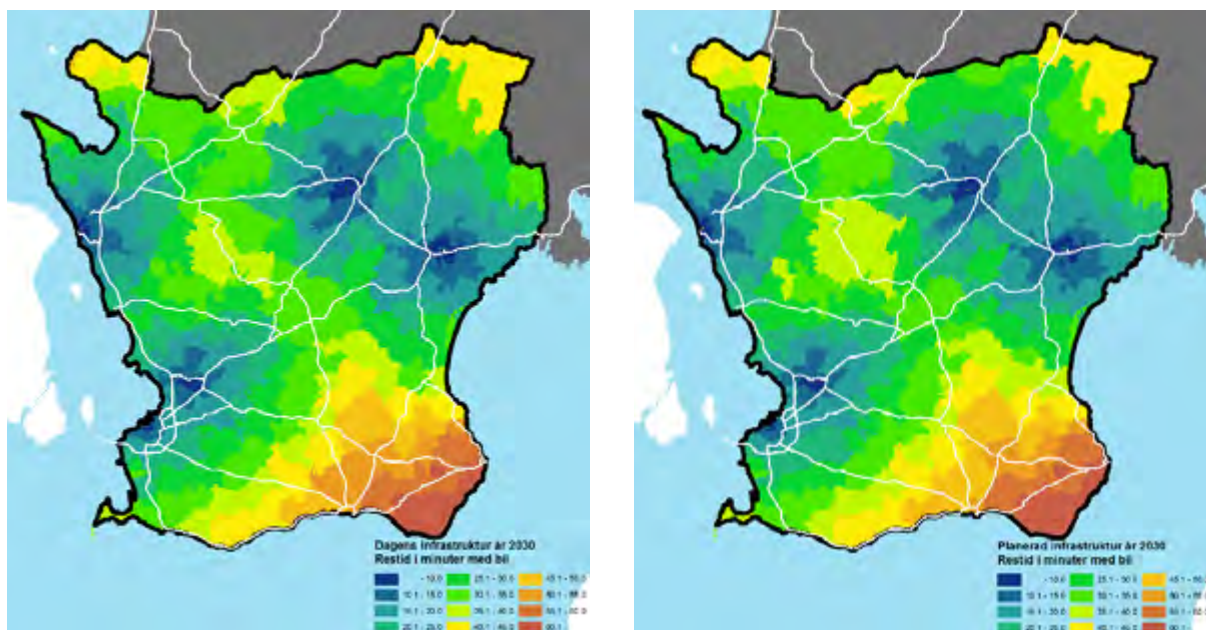
Störningar i transportsystemet

Den begränsade kapaciteten i det skånska järnvägsnätet innebär en utmaning då det i delar av systemet inte finns utrymme för fler tåg. Hårt utnyttjad kapacitet innebär också att störningskänsligheten i trafiksystemet ökar eftersom utrymmet för att återhämta uppkomna förseningar minimeras. Robustheten i järnvägssystemet behöver förbättras. En jämförelse mellan förseningsvolymen för Skånetrafiken, Stockholms lokaltrafik och Västtrafik under åren 2013 till 2014 visade att Skåne drabbades av dubbelt så många störningstimmar som övriga storstadsregioner. Konsekvenserna av förseningar och köer drabbar inte endast den enskilde resenären utan påverkar näringslivet och samhället i stort negativt. Det finns en viss kapacitetsbrist i vissa punkter på vägnätet, framförallt kring infarter och utfarter till Skånes större städer där köer uppstår vid rusningstid.



Restid i minuter med kollektivtrafik år 2030 utan investeringar, samt restid med kollektivtrafik år 2030 med planerad infrastruktur.

Figur 7 Kartorna visar tillgängligheten i Skåne med kollektivtrafik.



Restid i minuter med bil år 2030 med planerad infrastruktur, jämfört med restid utan investeringar.

Figur 8 Kartorna visar tillgängligheten i Skåne med bil.

Trafiksäkerhet

Ett trafiksäkert transportsystem innebär att människor inte skadas eller dör på grund av luftföroreningar, buller eller trafikolyckor. Sedan år 2007 har antalet omkomna i transportsystemet minskat med 30 procent, men sedan år 2010 har denna trend planats ut. Nollvisionen som innebär att ingen ska skadas eller dödas är ett viktigt arbete inom trafiksäkerhet. Detta gäller oavsett om du går, cyklar, åker kollektivt, bil eller annat färdmedel. Vägar, gator och fordon ska anpassas till människans förutsättningar samt utformas och underhållas därefter. År 2015 dödades 35 människor i Skåne och drygt 300 skadades svårt i trafiken. Hälften av de människor som omkom cyklade eller gick vid olyckstillfället, cirka en tredjedel åkte bil. Med tanke på att bilresor är vanligare än resor med gång och cykel löper alltså oskyddade trafikanter större risk att dödas i trafiken än bilister. Oskyddade trafikanter har varit en eftersatt grupp i arbetet med trafiksäkerhet, och åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten för denna grupp ska därför prioriteras.

Regeringen har beslutat om en nystart för Nollvisionen som innebär att ingen ska dödas eller skadas allvarligt i trafiken. Nystarten handlar om en förstärkt inriktning av regeringens arbete med trafiksäkerhet. Den stora utmaningen är främst att öka säkerheten för fotgängare och cyklister. Säkerheten för åkande i bil har förbättrats kraftigt men det finns dock utmaningar kvar. Inom ramen för arbetet har tre uppdrag beslutats:

- Trafikverket har fått i uppdrag att övergripande leda samverkan inom vägtrafiksäkerhet
- Trafikanalys har fått i uppdrag att föreslå nya etappmål för trafiksäkerheten efter år 2020
- Trafikanalys har vidare fått i uppdrag att utreda sänkt bashastighet i tätorter.



09:02 Öresundståg
Spår 2
Helsingborg
Malmö Lund Landskrona
Trelleborg Vagnar till Göteborg

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, överrensommelser samt ställningstaganden ligger också till grund för prioriteringen under planperioden samt regionala och nationella mål.

Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050

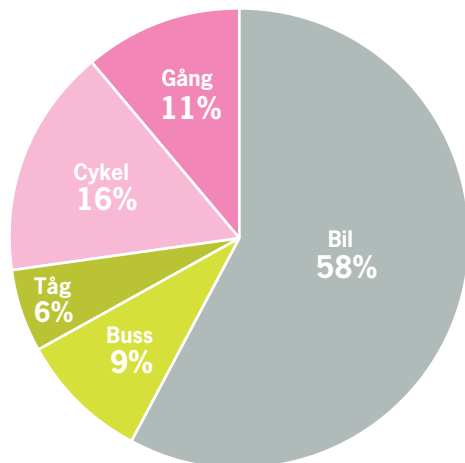
Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050 är det övergripande dokumentet kring Skånes transportsystem vad gäller användning, utveckling och effektivare nyttjande av infrastrukturen. Strategin är vägledande för prioritering av objekt och inriktning för kommande och framtida RTI-planer för Skåne. Den ska också fungera som ett inspel till Nationell transportplan för investeringar på det nationella väg- och järnvägsnätet. Den uppsatta färdmedelsfördelningen anger en tydlig riktning över hur transportsystemet bör utvecklas för att bli mer miljömässigt, ekonomiskt och socialt hållbart.

Färdmedelsfördelning för persontransporter 2050

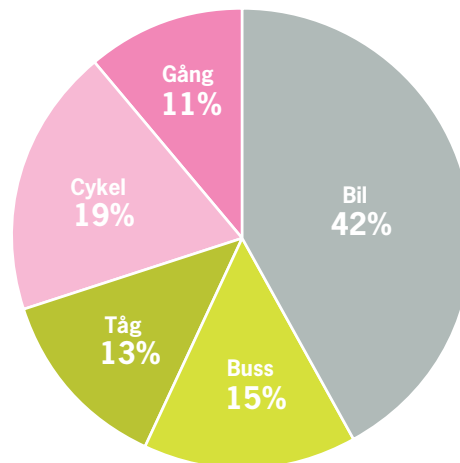
Ett transportslagsövergripande synsätt där färdmedlen och infrastrukturen kompletterar varandra snarare än konkurrerar bidrar till att planering behöver anpassas efter de geografiska förutsättningar som råder i Skåne. En central del i färdmedelfördelningen för personresor

är Skånes mål om att kollektivtrafikens marknadsandel ska uppgå till minst 40 procent av den motoriserade trafiken år 2030. Färdmedelsfördelningen anger en målbild för persontransporter i Skåne. Den uppsatta färdmedelfördelningen kan inte nås av en enskild part utan det kommer innebära ett gemensamt arbete. Geografin har betydelse för vilka förutsättningar som finns, därför har färdmedelsfördelningen brutits ner i fyra nivåer för att visualisera att alla inte kan nå samma mål. Det handlar om att alla ska spänna bågen lika hårt. Det innebär att alla behöver göra en förflyttning mot en ökad andel hållbara färdmedel vilket innebär en större andel kollektivtrafik, cykel och gång. Bilen är ett färdmedel som behöver användas till större del utanför tätbefolkade områden och har stor potential att kopplas till kollektivtrafiknoder genom attraktiva pendlarparkeringar vilket möjliggör en attraktiv och enkel resa. ”Hela- resan- perspektivet” är viktigt för såväl resor som transporter och det är framförallt kopplingen mellan noder och färdmedel som behöver stärkas och göras attraktiv. Läs mer i *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050*.

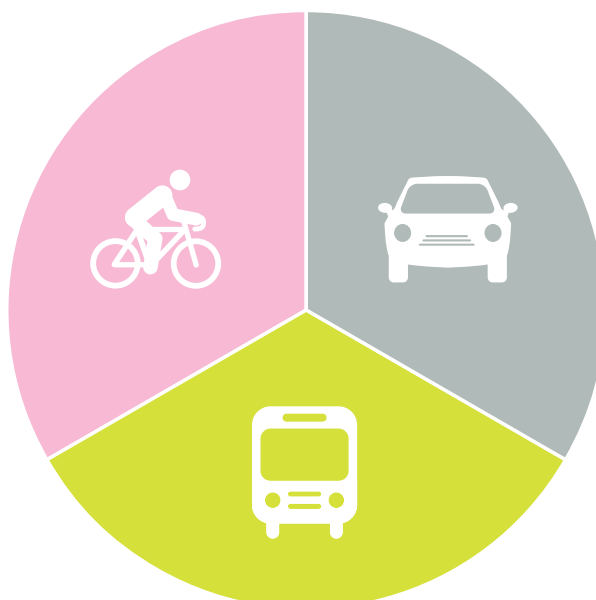
FÄRDMEDELSFÖRDELNING 2013
Andel delresor 2013



FÄRDMEDELSFÖRDELNING 2030
Andel delresor 2030



FÄRDMEDELSFÖRDELNING 2050
Andel delresor 2050



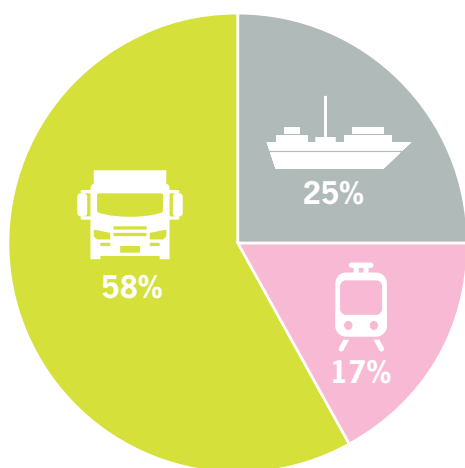
Figur 9 Färdmedelsfördelningen för persontrafik i Skåne.

Trafikslagsfördelning för gods 2050

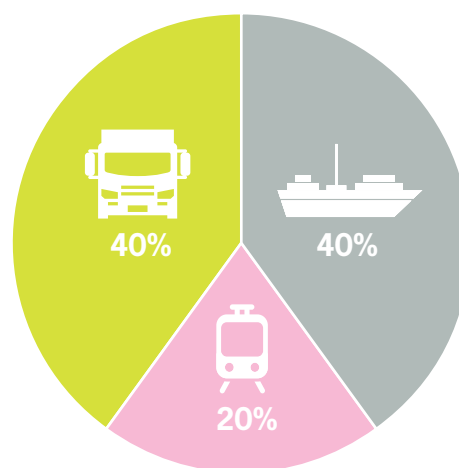
Skånes transportgeografiska läge medför att omfattningen av godstransporter och logistikhantering är betydande och kommer fortsätta att öka. För att klara av de ökade mängderna kommer en annan trafikslagsfördelning jämfört med idag krävas. Målet kring trafikslagsfördelning för godstransporter år 2050 innebär en

betydande överflyttning av gods från vägtransporter till järnväg och sjöfart. Den hanterade godsmängden för vägtransporter behöver förbli konstant fram till år 2050, medan den hanterade godsmängden bör fördubblas både på järnväg och sjöfart. Läs mer i *Strategi för den hållbara gods- och logistikregionen Skåne*.

TRAFIKSLAGSFÖRDELNING
Tonkilometer 2006



TRAFIKSLAGSFÖRDELNING
Tonkilometer 2050



Figur 10 Färmedelsfördelning för godstrafiken i Skåne.

Planeringsunderlag och ställningstaganden

RTI-planen utgår från en rad olika planeringsunderlag. Syftet är att öka kunskapsnivån kring brister och att genom samarbeten ta fram gemensamma ställningstagande kring prioritering. Nedan beskrivs de olika planeringsunderlagen kort.

Systemanalys Skåne

Region Skåne genomförde under år 2015 en systemanalys för transportsystemet i Skåne. De insatser som ger högst måluppfyllelse av de regionala utvecklingsmålen är:

- koppla samman och öka tillgängligheten mellan de regionala kärnorna med tåg och buss
- stärka de regionala kärnorna med kollektivtrafik
- stärka kollektivtrafiken med satsningar på cykel
- koncentrera befolkningen och verksamheter till tätorter
- miljö- och påverkansåtgärder för minskat bilresande

Åtgärdsvalsstudier

Cirka 90 åtgärdsvalsstudier i olika omfattning har genomförts eller pågår, dessa studier ligger till grund för prioritering och identifiering av brister. Många av åtgärdsvalsstudierna finns på Trafikverkets hemsida som är kopplat till ett namngivet objekt.

Stråkstudier i de fyra hörnen

Region Skåne har tagit fram kunskapsunderlag för nordvästra, nordöstra, sydvästra och sydöstra Skåne inför åtgärdsplaneringen för perioden 2018–2029. Syftet var att studera och analysera möjligheter till ökad hållbar tillgänglighet till viktiga målpunkter lokalt, regionalt och nationellt.

En konkretisering och sammanfattning har gjorts kring stråkstudierna och ÅVS:erna. Dessa har sammanställts i ett kunskapsunderlag till inriktning och prioriteringar av stråk för RTI-planen. Rapporten omfattar pågående och nyligen gjorda åtgärdsvalsstudier som behandlar stråk tillsammans med stråkstudier i de fyra hörnen.

Skånebild

Överenskommelsen utgör en plattform för de satsningar som krävs för att möta behovet i Skåne, med effekter för hela Sverige. Skånebild är också en gemensam skånsk ståndpunkt för att försäkra bästa möjliga resultat för Skåne i förhandlingen om höghastighetsjärnväg. De sju skånska tillväxtmotorerna och regionala kärnorna samt Region Skåne har inför Sverigeförhandlingen enats kring ett antal utgångspunkter som är viktiga för hela Skåne att driva i nationell transportplan.



Positionspapper - Skånes utgångspunkter

Positionspapperet har tagits fram av Region Skåne och beskriver utgångspunkter för förbättrade kommunikationer inom Skåne. Fokus ligger på att säkerställa genomförande av objekt i Nationell transportplan 2014–2025, ställningstagande till Sverigeförhandlingen, inriktning för Skånes transportsystem 2018–2029 samt övriga viktiga insatser. Positionspapper Skånes utgångspunkter har beretts av Regionala utvecklingsnämnden och beslutats av Regionstyrelsen.

Systemanalys för Sydsveriges infrastruktur

Region Blekinge, Regionförbundet i Kalmar län, Region Kronoberg, Region Kronoberg, Region Halland och Region Skåne har genomfört en systemanalys för Sydsveriges infrastruktur med syfte att skapa underlag för kommande infrastrukturplaner. En av slutsatserna i detta arbete är att regionerna bör samverka för att ta fram underlag och gemensamma prioriteringar och budskap inför kommande planperioder. För mer information, se regionsamverkan.se.

Positionspapper – Sydsvenska prioriteringar

Positionspapperet har tagits fram av Region Skåne, Region Blekinge, Region Kronoberg, Regionförbundet i Kalmar län, Region Jönköpings län och Region Halland. Syftet med den gemensamma prioriteringen är att stärka utveckling, konkurrenskraft och sysselsättning i Sydsverige och i hela Sverige. Parterna vill bidra till ett klimatsmart transportsystem och medverka till en välfungerande helhet, genom att ta tillvara och bygga vidare på den befintliga infrastrukturen och genom att kollektivtrafik, infrastruktur och bostadsbyggande går hand i hand. De tre huvudprioriteringarna är interregional tillgänglighet, ett sammanknutet Sydsverige och konkurrensmässiga och hållbara godstransporter. För mer information, se regionsamverkan.se.

Samordning med Sverigeförhandlingen

Direktivet om nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden åren 2018 till 2029 anger att resultaten av Sverigeförhandlingen ska beaktas. Det anger även att Trafikverket ska samråda med den pågående Sverigeförhandlingen avseende förhandlingens uppdrag om åtgärder som förbättrar tillgängligheten och kapaciteten i transportsystemet och leder till ett ökat bostadsbyggande i storstadsregionerna.

Staten har under år 2017 genom Sverigeförhandlingen slutit avtal om storstadsåtgärder i Lund, Helsingborg och Malmö. I avtalen fastställs åtgärder, statlig medfinansiering och kommunens åtaganden om finansiering och bostadsbyggande. Avtalen behandlar i detalj respektive organisations åtaganden, finansiering, tidplan, organisation, genomförande m.m. Avtal för storstadsåtgärder är helt separerad från avtal om höghastighetsbanan. I Lund omfattar avtalen spårvägen Lund C – ESS, sju cykelåtgärder samt totalt 15 000 bostäder. I Helsingborg ska två nya Helsingborgsexpressen

utvecklas tillsammans med ett antal cykelåtgärder och totalt 3530 bostäder. I Malmö omfattas åtta bussstråk varav fyra nya Malmö expresslinjer, Malmöpendeln – Lommabanan etapp 2 samt fjorton cykelåtgärder och 28 500 bostäder. Avtalet för Malmö innehåller statlig medfinansiering av kollektivtrafik (bussåtgärder) som behandlas inom den regionala transportinfrastrukturplanen. RTI-planen beaktar Sverigeförhandlingens resultat och samfinansierar Lommabanan/ Malmöpendeln med 50 miljoner kronor som ingår i storstadsavtalet med Malmö. Den totala summan för statliga medfinansiering kopplat till Sverigeförhandlingen kommer inte att belasta endast denna planperiod. Storstadsavtalen för Lund och Helsingborg berör inte länsplanen. Utöver direkta satsningar kopplat till avtalen inom Sverigeförhandlingen ökas kollektivtrafikpotterna i RTI-planen som kommer bidra till ökade nyttor för satsningarna inom avtalen i Sverigeförhandlingen.

Greater Copenhagen & Skåne committee-Trafikcharter

Trafikchartern har tagits fram i Greater Copenhagen & Skåne Committee, som är ett danskt och svenskt samarbete, och beslutades år 2016. Överenskommelsen handlar om infrastrukturåtgärder i Region Själland, Region Hovedstaden, Region Skåne och de 79 kommunerna i dessa regioner. För mer information, se www.greatercph.se.

Regionalt prioriterade stråk

Region Skåne genomförde till förra *Regionala transportinfrastrukturplan 2014–2025* en vägsystemstudie som nu har reviderats och utvecklats i nuvarande planperiod, *Regionalt prioriterade stråk*. Den visar det väg- och järnvägsnät som ska prioriteras under planperioden. Det innebär även att åtgärder utanför dessa stråk kan

komma att bli aktuella för åtgärder inom ramen för RTI-planen. Syftet är att fokusera, samla och färdigställa stråk för att öka tillgängligheten i det flerkärniga Skåne och vara förstahandsvalet för de utpekade trafikslagen i respektive stråk. De prioriterade stråken är uppdelade personresor, godstrafik, kollektivtrafik och cykel och stråken sammanfaller i stor utsträckning.

REGIONALA STRÅK FÖR PERSONRESOR

Det regionalt prioriterade vägnätet för personresor anger det övergripande vägnätet ur regionalt perspektiv. Detta vägnät ska vara attraktivt och fungera som förstaval för vägtrafiken. Utveckling och satsningar bör fokuseras till detta nät.

Regionala stråk fyller funktioner som;

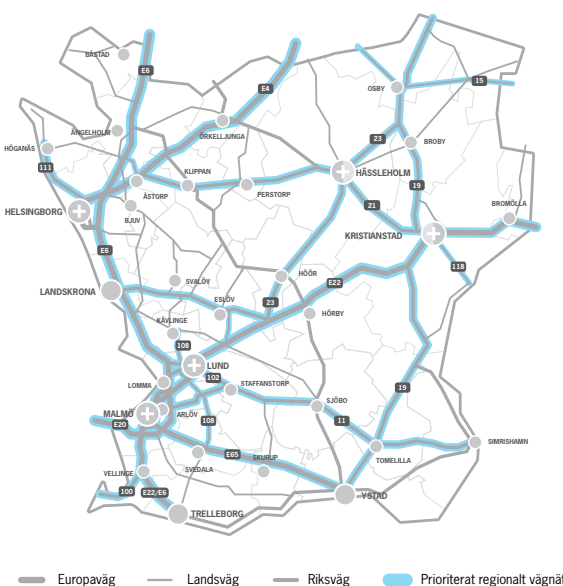
- ska binda samman Skånes tillväxtmotorer, regionala kärnor och dess omland.
- ska binda samman Skåne med omgivande regioner.

Målstandard:

- ska ha en hög trafiksäkerhet, och bidra till en god tillgänglighet och framkomlighet

Vilka vägar ingår?

I regionala stråk för personresor ingår Europavägarna i Skåne, huvuddelen av riksvägarna samt knappt hälften av de primära länsvägarna. E6 och E4 är av överordnad betydelse och ingår i det europeiska stomnätet tillsammans med Öresundsbron. E65 och E22 ingår i det övergripande nätet inom TEN-T som ska vara fullt utbyggt år 2050. Riksvägarna och länsvägarna binder samman Skånes orter och fyller en viktig funktion för tillgängligheten.



Figur 11 Kartan visar det regionalt prioriterade vägnätet.



REGIONALA STRÅK FÖR GODSTRANSPORTER

Det regionalt prioriterade stråken för gods-transporter anger det övergripande mest betydelsefulla nätet ur regionalt perspektiv och sammanfaller i stor utsträckning med det viktiga regionala vägnätet för personresor. Stråken ska vara attraktivt och fungera som förstahandsval för godstrafiken. Utveckling och satsningar bör fokuseras till stråken. I *Strategi för den hållbara gods- och logistikregionen Skåne* fördjupas arbetet med gods.

Regionala stråk fyller funktioner som;

- godstrafiken ska fokuseras som går genom samt till/från Skåne.
- ska vara förstahandsvalet för den tunga trafiken, framförallt på väg

Målstandard:

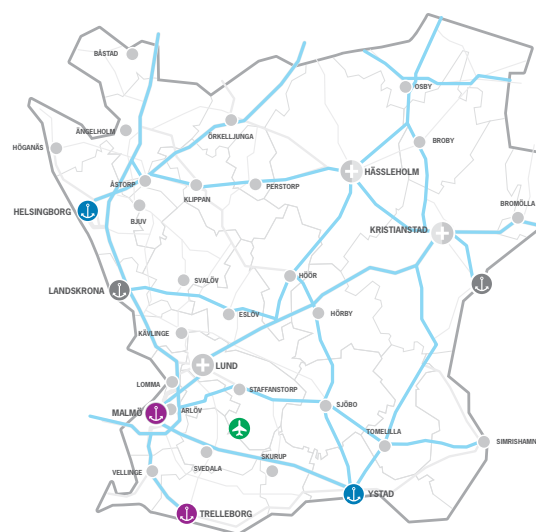
- ska ha en hög trafiksäkerhet, och bidra till en god tillgänglighet och framkomlighet

Vilka vägar ingår?

Cirka två tredjedelar av det lastbilstransporterade godset som når Skåne ska vidare genom Skåne. Merparten av transittransporterna belastar E6 och E4, vilket är det mest tåliga vägnätet. Även merparten av det gods som når Ystad, väljer E6 och E4 om det ska norrut. Att bygga upp fler attraktiva, tåliga rutter i nordsydlig riktning genom Skåne är svårt och inte önskvärt.

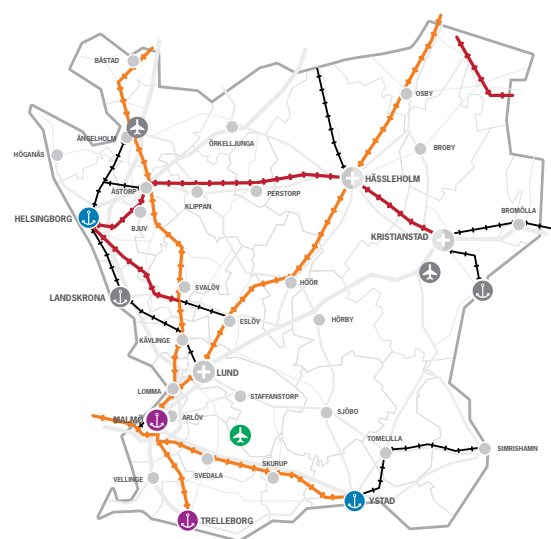
Vilka järnvägar ingår?

Södra stambanan är det primära stråket för godstransporter på järnväg i Skåne. Via Kontinentalbanan och Öresundsbanan sker anslutning till Öresundsbron. Sedan Hallandsåstunnelns färdigställande ökar även Godsstråket genom Skåne samt Västkustbanan norr om Ängelholm i betydelse. Detta underlättar för godstransporter i denna västliga korridor mot Göteborg. Både Södra Stambanan och den västliga korridoren, som inbegriper såväl Godsstråket genom Skåne som Västkustbanan, ingår i det europeiska TEN-T-stomnätet som ska vara fullt utbyggt år 2030. Utöver detta nät är Skånebanan betydelsefull för godstransporterna och Rååbanan har betydelse för kopplingen mellan Helsingborg och sydligare noder. De utpekade godsjärnvägnätet tillåter transporter med farligt gods.



— Prioriterat vägnät för gods Corehamn Strategisk hamn Annan godshamn Flygplats med godshantering

Figur 12 Kartan visar det regionalt prioriterade vägnätet för godstrafiken.



--- Begränsade eller inga godstransporter --- Övergripande järnvägsnät för gods (TEN-T) --- Betydande järnväg för godstransporter
Corehamn Strategisk hamn Annan godshamn Flygplats med godshantering Flygplats

Figur 13 Kartan visar det regionalt prioriterade järnvägsnätet för godstrafiken.

REGIONALA STRÅK FÖR KOLLEKTIVTRAFIKEN

Målsättningen är att bygga en robusthet som stärker och förbättrar tillgängligheten mellan, inom och in till tillväxtmotorerna och regionala kärnor. Kollektivtrafiken ska ha en tydlig prioritering i stråken. Region Skåne arbetar med ett införande av Regionalt superbusskoncept som syftar till att kombinera fördelarna med spårburen trafik med konventionellt bussystem. Konceptet innefattar prioriteringar av kollektivtrafiken i form av fysiska och tekniska åtgärder, förbättrade fordon, bättre service med mera. Det kommer att krävas åtgärder på det nationella, regionala och kommunala vägnätet och konceptet kommer att utvecklas successivt i dessa stråk. Regionalt superbusskoncept ska fortsätta genomföras under planperioden 2018–2029. I *Trafikförslöjningsprogram för Skåne 2016* fördjupas arbetet med kollektivtrafiken.

Regionala stråk fyller funktioner som;

- ska binda samman Skånes tillväxtmotorer och regionala kärnor med dess omland med en robust och attraktiv kollektivtrafik.

Målstandard;

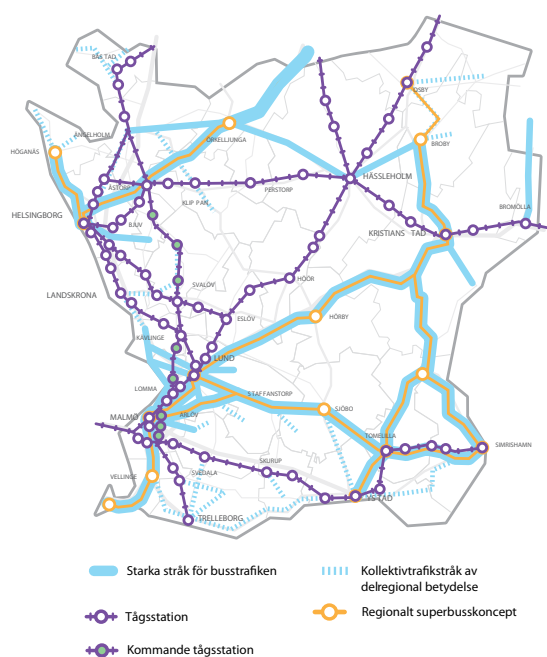
- ska ha en hög trafiksäkerhet, och bidra till en god tillgänglighet och framkomlighet.

Vilka vägar ingår?

Huvuddelen av de regionala stråken för kollektivtrafik utgörs av primära länsvägar, ett fåtal riksvägar samt två Europavägar. Stråken som pekas ut som viktigt för busstrafik är i stort dagens expressbusstrafik och till stor del de tunga regionala busstråken med de allra största resandeflödena.

Vilka järnvägar ingår?

Järnvägsnätet utgör en stark ryggrad av kollektivtrafiken och nästan hela järnvägsnätet i Skåne ingår. Under planperiod kommer nya stationer öppnas på Lommabanan, Söderåsbanan och Kontinentaltalbanan. Trängsel på järnvägsnätet i Sydsverige är dock ett faktum. Region Skånes nyligen gjorda scenarioutredning pekar på en tilltagande kapacitetsbrist trots flera pågående och planerade åtgärder i järnvägsinfrastrukturen. Godstransporter, fjärrpersontrafik, Öresundståg och Pågatåg ska samsas om kapaciteten, samtidigt som efterfrågan ökar för samtliga av dessa tågtrafikslag.



Figur 14 Kartan visar det regionalt prioriterade nätet för kollektivtrafiken.

REGIONALA STRÅK FÖR CYKEL

Cykeln är det näst vanligaste färdmedlet i Skåne. Det är fler som cyklar än som åker buss och tåg. God cykelinfrastruktur är med andra ord något som berör många. Drygt 80 procent av alla skåningar har en cykel. För många är cykeln det snabbaste och billigaste alternativet för att röra sig mellan hem, skola, arbete, vänner och fritidsaktiviteter samt till och från kollektivtrafiken. Cykeltrafikens framkomlighet, tillgänglighet och säkerhet är därför viktig för ett levande och tillgängligt Skåne.

Regionala stråk fyller funktioner som;

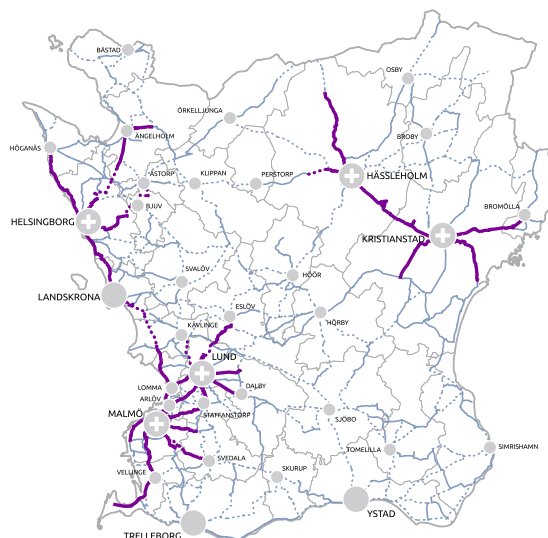
- gör det möjligt för de flesta i Skåne att cykla till sina arbeten och studier.
- samlar cyklister till starka stråk av hög kvalitet.

Målstandard;

- Regionala stråk ska vara gena, av hög standard och av hög trafiksäkerhet.

Vilka cykelvägar ingår;

I enlighet med Cykelstrategi för Skåne är cykelvägnätet klassificerat i tre nät utifrån dess funktion. **Prioriterat nät för cykel** är det cykelnät där det finns störst potential för arbetspendling med cykel. **Basnät för cykel** är det cykelnät som knyter samman alla Skånske tätorter och de största besöksmålen. **Lednät för cykel** är det cykelnät vars främsta funktion är rekreations- och turismcykling. I Skåne finns två nationellt klassade leder. Kattegattleden som går från Göteborg till Helsingborg och Sydostleden som går från Växjö till Simrishamn. Inom planperioden väntas även Sydkustleden öppnas som en nationell led längs kusten mellan Simrishamn och Helsingborg. Till detta startar arbetet med att utreda dragningar för regionala leder i Skåne.



Figur 15 Kartan visar det regionalt prioriterade nätet för cykel.



Figur 16 Kartan visar nationella leder i Skåne samt möjliga framtida regionala leder.



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.

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 regional transportinfrastrukturplan för

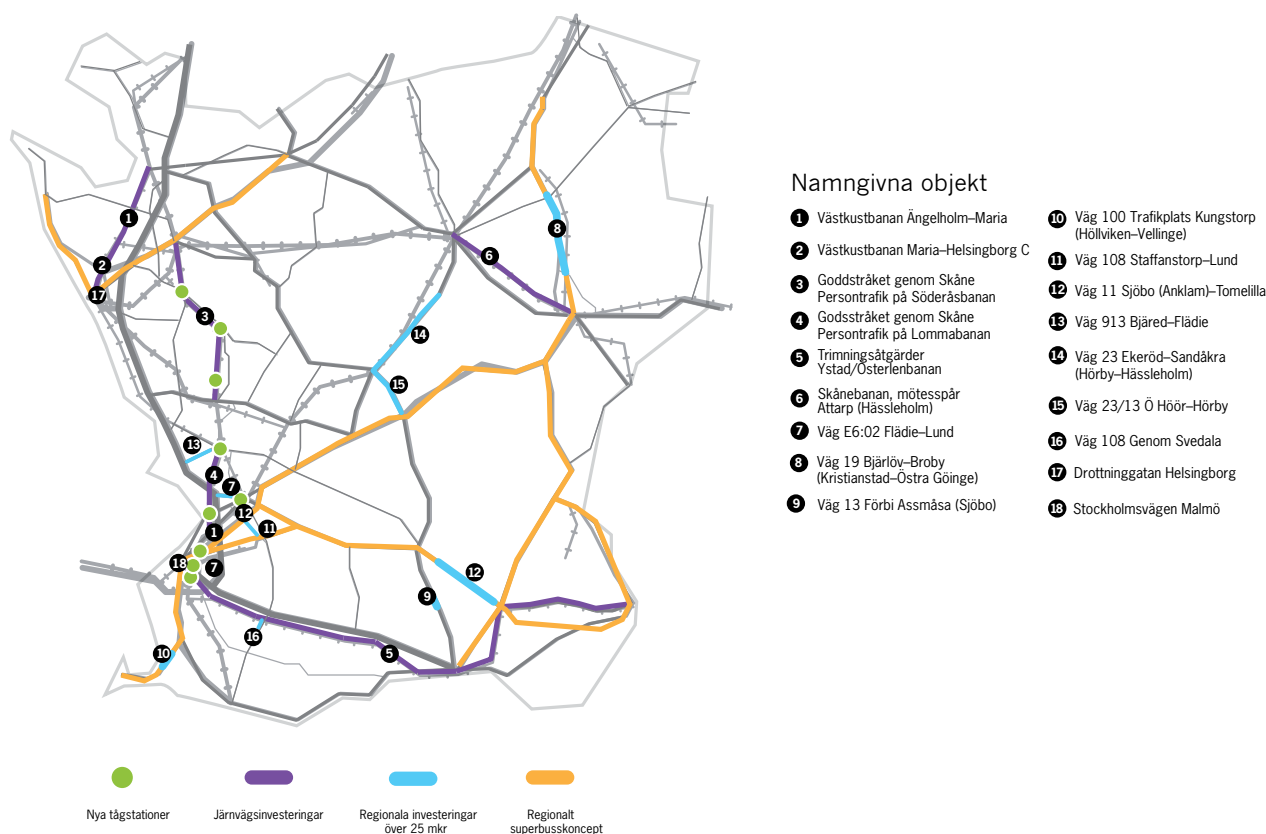
åren 2018–2029. Planen avser investeringsåtgärder i huvudsak på det statliga regionala vägnätet i Skåne. Trafikverket har samtidigt upprättat nationell transportplan för investeringar på järnvägsnätet och det nationella stamvägnätet. Det finns en bred samsyn kring de viktigaste prioriteringarna där genomförandet av namngivna objekt under planperioden 2014–2025 är en utgångspunkt samt satsningar på kollektivtrafik och cykel genom ökade potter. 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 Pågatågs-linjer 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. Den 31 maj år 2018 fastställdes den ekonomiska ramen för Regional transportinfrastrukturplan i Skåne 2018–2029 till 4 442 miljoner kronor. Efter uppräknings- och icke upparbetade medel har en uppräknings- av ramen gjorts till 4526 miljoner kronor. Region Skåne har tagit fram en Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2018–2029 för Skåne där ramen fördelas enligt följande:

- 664 miljoner kronor avsätts för samfinansiering av satsningar i den nationella planen. Satsningarna är av stor regional betydelse och Region Skåne har därför valt att samfinansiera objekten i Nationell transportplan 2018–2029.
- 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 Cykelvägsplanen för Skåne 2018–2029 görs prioritering av det statliga vägnätet.
- 386 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.
- 1503 miljoner kronor avsätts för finansiering av regionala vägobjekt. För de namngivna objekten prioriteras det regionalt viktiga vägnätet som stödjer det flerkärniga Skåne. Under planperioden prioriteras att färdigställa stråk och genomförandet av namngivna objekt i förgående plan. Genom att objekten har ökat i kostnader med över 300 miljoner kommer därför inget nytt objekt att prioriteras innan bristerna är utredda. Cirka 80 till 100 miljoner kronor till cykelåtgärder ingår i åtgärder kopplat till namngivna objekt.



Figur 17 Namngivna objekt i Regional infrastrukturplan 2018-2029

Samfinansiering nationell plan	664
Skånebanan mötesspår Attarp (Hässleholm)	42
Väst kustbanan Ängelholm– Maria	59
Persontrafik Godstråket	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 kollektivtrafikåtgärder ej finansierade enligt ingånget avtal	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

Figur 18 Tabellen visar fördelningen av budgetram.

RTI-plan 2018–2029	2018	2019	2020	2021–2023	2024–2026	2027–2029	Summa
Samfinansiering nationell plan							664
Skånebanan Attarp mötesspår (Hässleholm)	x	x					42
Väst kustbanan Ängelholm–Maria				x			59
Goddstråket genom Skåne			x	x			304
Åstorp–Teckomatorp etapp 3							
Trimmingspaketet järnväg	x	x	x	x			78
Malmöpendeln (Lommabanan etapp 2)				x	x		50
Trimmingspaketet järnväg del 2				x	x	x	51
Väst kustbanan Helsingborg–Maria station						x	50
E6 ITS				x			30
Kollektivtrafik	107	110	63	266	232	222	1148
Statliga regionala vägar							400
Regionalt superbusskoncept	x	x	x	x			
Tillgänglighetsanpassning	x	x	x	x			
Övrig kollektivtrafik	x	x	x	x	x	x	
Statligt bidrag kommunala vägar							500
Regionalt superbusskoncept	x	x	x	x			
Tillgänglighetsanpassning	x	x	x	x			
Övrig kollektivtrafik	x	x	x	x	x	x	
Helsingborg Drottninggatan	x	x					
Stockholmsvägen		x					
Storstadsavtal Malmö kollektivtrafikåtgärder ej finansierade enligt ingånget avtal	x	x	x	x	x	x	248
Cykelvägar	81	92	75	177	172	168	765
Statliga regionala vägar (cykelvägsplanen)	x	x	x	x	x	x	450
Standardhöjning på statliga cykelvägar	x	x	x	x			60
Statligt bidrag kommunala cykelvägar	x	x	x	x	x	x	255
Trafiksäkerhet och miljö	34	40	30	89	98	93	384
Statliga regionala vägar	x	x	x	x	x	x	224
1137 Löddeköping–Kävlinge							
Statligt bidrag kommunala vägar	x	x	x	x	x	x	160
Övrigt	6	6	6	18	18	18	62
Investeringsåtgärder enskilda vägar	x	x	x	x	x	x	24
Driftsbidrag till flygplatser	x	x	x	x	x	x	36
Steg 1 & 2	x	x	x	x	x	x	2
Namngivna regionala objekt							1503
E6.02 Flädie–Lund	x						36
19 Bjärlöv–Broby (Kristianstad–Östra Göinge)		x	x	x			349
13 Förbi Assmåsa (Sjöbo)		x	x				32
100 Trafikplats Kungstorp (Höllviken–Vellinge)				x			33
108 Staffanstorp–Lund				x			83
11 Sjöbo (Anklam)–Tomelilla					x		105
913 Bjärred–Flädie					x		69
23 Ekeröd–Sandåkra (Hörby – Hässleholm)					x	x	256
23/13 Ö Höör/Höör–Hörby					x	x	469
108 Genom Svedala						x	71
Summa:	342	339	335	1140	1142	1144	4526

Figur 19 Tabellen visar fördelningen av budgetram och per år.

Samfinansiering av Nationell transportplan Skånebanan mötesspår Attarp (Hässleholm), mötesspår

Skånebanan är ett av Sveriges mest trafikerade enkelspår och trafikerar Helsingborg och Kristianstad med person- och godstrafik. Skånebanan är klassad som riksintresse och förbinder Väst kustbanan, Södra stambanan och Blekinge Kustbana. Kapaciteten på Skånebanan är ansträngd och delsträckan Hässleholm – Kristianstad är en av de mest belastade enkelspårsträckorna i landet. Konsekvenserna av kapacitetsbristen är trafiksystemets bristande robusthet och hög störningskänslighet samt förseningar. Satsningen innebär förlängning av mötesspår vid Attarp i Hässleholm och väster om Kristianstad C. Genom att förlänga ett mötesspår i Attarp, riktning mot Hässleholm, möjliggörs att två tåg kan invänta ett mötande tåg och tiden på sträckan kan kortas. Inte som idag då sträckan mellan Hässleholm och Attarp tar längst tid för Öresundstågen att köra mellan då det finns få mötesmöjligheter där. Totalkostnad för projektet är 168 Mkr, RTI-planen samfinansiera med totalt 84 miljoner kronor, 42 miljoner kronor under planperioden. Byggstart Attarp 2019/2020.

Väst kustbanan Ängelholm– Maria

Väst kustbanan sträcker sig mellan Göteborg och Lund och utgör en viktig förbindelse för person- och godstrafik i sydvästra Sverige. Banan är viktig både för regional pendeltrafik och för längre resor mellan Öresundsregionen och Göteborg/Norge samt för godstrafiken norr om Ängelholm. Idag råder det kapacitetsbrist på sträckan Ängelholm–Helsingborg och det finns ett behov att bygga ut till dubbelspår. Åtgärden innebär att delsträckan Ängelholm– Maria ska byggas ut till dubbelspår i befintlig sträckning. Maria station ska utformas så att det i framtiden ska vara möjligt att utöka de mellanliggande plattformarna med fyra spår. Åtgärden bedöms kunna öka trafiken från åtta till tio tåg per timme och restiden kommer minska med cirka fem minuter. Den preliminära kostnaden för åtgärderna är 2,4 miljarder och RTI-planen samfinansierar projektet med 59 miljoner kronor. Beräknad byggstart år 2019/2020.

Godsstråket genom Skåne

Åstorp–Teckomatorp, etapp 3

Söderåsbanan och sträckan Åstorp– Teckomatorp är en del av godsstråket genom Skåne och en nationellt viktigt bana för godstrafiken. Godstrafiken som kommer norrifrån går via Väst kustbanan och sedan vidare från Ängelholm på Söderåsbanan. Åtgärderna syftar till att öka kapaciteten på banan och göra det möjligt att bedriva persontrafik på sträckan. Åtgärderna i projektet är nya plattformar i Billesholm, Kågeröd och Svalöv samt att bygga nya mötesstationer i Kågeröd och Svalöv. Projektet innehåller även en vägport samt ny infart till Kågeröd och avser även att förbättra kapaciteten mellan Kävlinge och Arlov.

År 2016 gick det i genomsnitt 16 godståg per dygn på sträckan Åstorp–Teckomatorp. Enligt Trafikverkets prognos kommer det att gå 38 Pågatåg och 16 godståg per dygn på sträckan år 2030. Den preliminära kostnaden för åtgärderna är 370 miljoner kronor. Beräknad byggstartår 2020/2021. RTI-planen samfinansierar Åstorp–Teckomatorp, etapp 3 och Lommabana etapp 1 med 304 miljoner kronor under planperioden.

Lommabanan etapp 1

Lommabanan är en del av Godsstråket genom Skåne och vid invigningen av Hallandsåstunneln fick Lommabanan en ökad betydelse för godstrafiken. Åtgärden möjliggör persontrafik för att underlätta pendling i västra Skåne. Åtgärderna innebär nya stationer i Lomma och Furulund samt ett nytt mötesspår i Stävie. Enligt Trafikverkets prognos kommer det att gå 38 Pågatåg och 20 till 25 godståg om dygnet, antalet godståg är beroende av konjunkturen som påverkar flödet. Tåget från Lomma till Malmö C kommer ta cirka sju minuter, idag tar samma resa 25 minuter med buss. Den preliminära kostnaden för åtgärderna är 270 miljoner kronor. Beräknad byggstart år 2019. RTI-planen samfinansierar Åstorp–Teckomatorp, etapp 3 och Lommabana etapp 1 med 304 miljoner kronor under planperioden.

Trimningspaket järnväg

En pott avsattes under förra planperioden för trimningsåtgärder på järnvägen och åtgärderna ska slutföras i nuvarande plan. Pottens syfte är att kunna genomföra mindre infrastrukturåtgärder med syftet att höja kapaciteten och öka pålitligheten i tågtrafiken. Åtgärderna innefattar plattformsförlängningar, signalåtgärder, utbyte av växlar samt kurvratning. Åtgärder av större karaktär kommer genomföras på Ystad/Österlenbanan och Hässleholm C. Åtgärderna samfinansieras med den nationella planen och RTI-planen samfinansiera projekten med 78 miljoner kronor. Alla åtgärder inom potten beräknas vara klara år 2022/2023.

Malmöpendeln (Lommabanan etapp 2)

Lommabanan är en del av Godsstråket genom Skåne och en del av kommande Malmöringen tillsammans med Kontinentalbanan. Åtgärderna innefattar nya stationer i Alnarp och Flädie, nytt mötesspår vid Alnarp samt förlängning av mötesspår vid Flädie. Malmöpendeln knyter samman Lommabanan, Citytunneln, Öresundsbanan och Kontinentalbanan. Malmöpendeln möjliggör snabb och effektiv pendling med Pågatåg. Åtgärden är en del i Sverigeförhandlingen och kopplat till avtalet med Malmö. Den preliminära kostnaden för åtgärderna är 140 miljoner kronor, RTI-planen samfinansierar projektet med 50 miljoner kronor. 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. Åtgärderna kan innefatta plattformsförlängningar, signalåtgärder, utbyte av växlar samt kurvvrättning. Åtgärder av större karaktär som avses att genomföras är exempelvis Helsingborg C Övre och åtgärder på Burlöv station kopplat till fyrspårsutbyggnaden samt framtida dubbelspårsutbyggnad av Skånebanan. Åtgärderna kommer delvis att samfinansieras med den nationella planen. RTI-planen samfinansierar projekten med 51 miljoner kronor.

Västkustbanan Helsingborg–Maria

Västkustbanan klassas som en av Sveriges viktigaste järnvägsförbindelser och är en viktig länk för person- och godstrafik mellan Göteborg och Lund och förbinder Oslo med Köpenhamn. Sträckan är viktig för framförallt persontrafiken söder om Ängelholm. Idag råder det kapacitetsbrist på sträckan Ängelholm–Helsingborg och det finns ett behov att bygga ut till dubbelspår. Åtgärd innebär utbyggnad av sträckan Maria–Helsingborg 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 kan förkortas. Den preliminära kostnaden för åtgärden är 3,8 miljarder kronor, varav RTI-planen samfinansierar med 50 miljoner kronor.

E6 ITS

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. E6 sträckning genom Skåne är 143 km och har motorvägsstandard på i princip hela sträckan med en hastighetsgräns på 110 km/tim. Trafikmängderna varierar stort längs sträckan. Längst i norr och söder passerar i medeltal ca 20 000 fordon per dygn medan stora delar av sträckan runt Malmö–Lund–Helsingborg trafikeras av 40 000–50 000 fordon. Andelen tung trafik är hög, ofta uppåt 20 %. Mycket tung trafik kommer in över Öresundsbron och via den mycket omfattande godstrafiken via Trelleborgs hamn. En stor andel av denna trafik är transittrafik som enbart använder E6 för vidare färd upp i Sverige eller mot Norge. Satsningen är kopplad till trimningsåtgärder i nationell transportplan där åtgärder för ITS samfinansieras av RTI-planen med den nationella planen. Med Intelligent transport system (ITS) menas tillämpningar som i någon form använder informations- eller kommunikationssystem för att skapa en dynamisk funktion i ett trafik- eller transportsystem. RTI-planen samfinansierar ITS-åtgärder med 30 miljoner kronor.

Kollektivtrafik

Under planperioden satsas över en miljard kronor på åtgärder för kollektivtrafiken. Potten är uppdelad i en del som läggs på insatser inom det statliga regionala vägnätet, en del som är statligt bidrag till kommunernas investeringar i infrastruktur samt storstadsavtal Malmö. Valet av åtgärder inom insatser på det regionala vägnätet och statligt bidrag till kommunala investeringar bestäms under planperioden och följer Trafikverkets verksamhetsplanering och sker i dialog med Trafikverket och kommunerna. Medfinansiering till kommunal infrastruktur regleras av förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafik-anläggningar m.m. Under planperioden 2021–2024 kommer stora investeringar i järnvägsnätet genomföras vilket medför att några stationsområden behöver åtgärdas, därmed kommer en fokusering på statlig medfinansiering av kommunal infrastruktur ske under de åren. Storstadsavtal Malmö avser kollektivtrafikåtgärder (bussåtgärder) som beslutades inom ramen för Sverigeförhandlingen.

Statliga regionala vägar

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

Regionalt superbusskoncept

En riktad satsning kommer under planperioden att göras på Regionalt superbusskoncept vilket innebär åtgärder för att öka framkomlighet, kapacitet, pålitligheten, prioriteringar i korsningar samt busskörfält.

Tillgänglighetsanpassning

En fortsatt satsning görs på ombyggnad av hållplatser i Skåne, med sikte på att uppnå målet i Trafikförordningsprogrammet för Skåne om att tillgänglighetsanpassa hållplatser med minst 20 av- och påstigande.

Övrig kollektivtrafik

Det finns hållplatser längs de statliga vägarna som av trafiksäkerhetsskäl måste byggas om eller flyttas. Åtgärder för att förbättra tillgängligheten och framkomlighet, framförallt in till tillväxtmotorerna och regional kärnor, ingår också i potten.

Statlig medfinansiering kommunala vägar

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. Liksom för statliga regionala vägar kommer det för kommunal infrastruktur att ges bidrag inom satsningarna på Regionalt superbusskoncept och Tillgänglighetsanpassning (se ovan). Region Skånes avsikt är att processen för medfinansiering till kommunala vägar ska vara transparent och tydlig.



Övrig kollektivtrafik

En satsning görs på att öka framkomligheten för buss-
trafiken i städerna, genom åtgärder som bland annat
innebär bussgator och busskörfält i korsningar. En
satsning på stationer görs för att förbättra bytesmög-
ligheterna mellan trafikslagen, öka attraktiviteten och
komforten. Det finns hållplatser längs kommunala
vägnätet som av trafiksäkerhetsskäl måste byggas om
eller flyttas. Inom planperioden görs investeringar i
järnvägsnätet på bland annat Södra stambanan och
Västkostbanan vilket påverkar befintliga stationer,
där kommunen kommer ha möjlighet att ansöka om
statlig medfinansiering. Objekt som kan komma att bli
aktuella att finansiera genom potten och vilka inne-
bär investeringar över 25 miljoner kronor är Burlöv
station, Landskrona station, Ödåkra station, Maria
station, Svedala station, Kristianstadlänken samt Lund
C (regionbussterminal).

Objekt över 25 miljoner kronor och som kommer att
medfinansieras med RTI-medel under perioden 2018–
2021 är följande:

- Drottninggatan Helsingborg
- Stockholmsvägen Malmö

Storstadsavtal Malmö kollektivtrafikåtgärder ej finansierade enligt ingånget avtal

Storstadsavtal för Malmö avser kollektivtrafikåtgärder
som beslutades inom ramen för Sverigeförhandlingen.
Staten har under år 2017 genom Sverigeförhandlingen
slutit avtal om storstådsåtgärder i bland annat Malmö.
I avtalen fastställs åtgärder, statlig medfinansiering och
kommunens åtaganden om finansiering och bostads-
byggande. I Malmö omfattas åtta busstråk varav fyra
nya Malmö expresslinjer, Malmöpendeln – Lomma-
banan etapp 2 samt fjorton cykelåtgärder och 28 500

bostäder. I ansökningar om medel ur potten statlig
medfinansiering för kommunala vägar inom kollektiv-
trafikpotten ska det under planperioden beaktas
Malmö stads del kopplat till åtgärder inom storstads-
avtalet.

Läs i Kapitel *Hur går planeringen av transportsystemet till?*
– en kunskapsöversikt för mer information om ansöknings-
processen

Cykelvägar

Cykelvägar hanteras i Cykelvägsplanen som innehåller
tre olika potter; statliga objekt, statligt bidrag till kom-
munal infrastruktur och standardhöjningar på stråk.
Inom vägobjektens budgetar kommer åtgärder för
oskyddade trafikanters framkomlighet att genomföras
för omkring 100 miljoner kronor. En utgångspunkt för
prioriteringen är *Cykelstrategi för Skåne* och de kommu-
nala önskemål som har inkommit till Region Skåne.

Statliga cykelvägar

De statliga regionala cykelvägarna är de cykelvägar
som ska byggas utmed statliga vägar. För dessa krävs
att kommunerna medfinansierar till hälften. Priorite-
ringsgrunderna för att välja bland bristerna har varit:

- Det saknas alternativ
- Det finns potential att attrahera många cyklister
- Främja barn och ungas cyklande
- Binda samman stråk
- Åtgärda olycksdrabbade sträckor

Standardhöjning på statliga cykelvägar

Potten Standardhöjning på statliga cykelvägar syftar till att förbättra redan befintliga cykelbara förbindelser så att de blir ännu bättre. I detta ingår:

- Framkomlighets- och trafiksäkerhetsåtgärder
- Belysning
- Vägvisning
- Oförutsedda utgifter och tillkommande kostnader för innovativa lösningar

Statlig medfinansiering kommunala cykelvägar

Inom potten kan kommunerna söka medfinansiering till kommunal cykelinfrastruktur. Läs mer om detta i Kapitel *Hur går planeringen av transportsystemet till? – en kunskapsöversikt för mer information om ansökningsprocessen*. Av inkomna ansökningar kommer följande att prioriteras högst:

- Bättre kopplingar till kollektivtrafik
- Binda samman stråk
- Främja barn och ungas cyklande
- Åtgärda olycksdrabbade sträckor

Trafiksäkerhet och miljö

Under planperioden prioriteras ett antal områden inom potten där fokus är att öka säkerheten på vägen och öka hastighetsefterlevnaden, framkomligheten samt de oskyddade trafikanterna. Följande områden kommer att prioriteras:

- Sidoområden för harmonisering av hastigheter

- Ökad säkerhet genom särskilt körfält för vänstersväg
- Trafiklugnade åtgärder på genomfarter, bland annat säkring av 40 km/h på genomfartsvägar i tätorter

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

Statliga regionala vägar

Åtgärderna finansieras till 100 procent genom RTI-planen och åtgärderna kan endast vara på det statliga vägnätet.

1137 Löddeköpinge–Kävlinge

Åtgärden har studerats i en ÅVS, vilken visade på att behovet av en ny väg inte längre är aktuellt. Den föreslagna åtgärden innebär en upprustning av befintlig väg för att uppnå en högre trafiksäkerhet och omfattar bland annat en sänkning av hastighetsgränsen från 90km/h till 80 km/h och mindre säkerhetsförbättrande åtgärder i vissa punkter. Kostnaden beräknas bli mindre än 25 miljoner kronor och således inte längre ett namngivet objekt, varpå åtgärden kommer att finansieras genom potten för trafiksäkerhet och miljö.

Statlig medfinansiering kommunala vägar

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.



Övrigt

Investeringsåtgärder enskilda vägar

Det avsätts ett bidrag på 24 miljoner kronor till enskilda vägar under planperioden och potten hanteras av Trafikverket.

Driftsbidrag till flygplatser

Till icke statliga flygplatser avsätts 36 miljoner kronor för driftbidrag. Bidraget har från år 2012 hanterats och administrerats genom RTI-planen. I Skåne är det endast Kristianstad Österlen Airport som får bidrag.

Steg 1 & 2 åtgärder

Utifrån namngivna objekt på det statliga vägnätet, som har prioriterats i RTI-planen, kan åtgärder inom steg 1- och 2-åtgärder finansieras via denna pott kopplat till objekten. Det kan exempel vara åtgärder som påverkar resandet eller flödena av trafiken. Steg 1- och 2- åtgärder utöver mobility management finansieras genom de olika pottorna för t ex trafiksäkerhet, tätorts-åtgärder, cykel och kollektivtrafik.

Namngivna regionala objekt

Nedan redovisas namngivna objekt som är kostnadsberäknade till mer än 25 miljoner kronor.

E6.02, sträckan Flädie–Lund

Väg E6.02, sträckan mellan Flädie och Lund, en 13-metersväg med skyltad hastighet 90 km/h förutom i anslutning till trafikplats Flädie (E6) där hastigheten är begränsad till 50 km/h. Trafikmängden är cirka 14 000 fordon/dygn varav sex procent utgörs av tung trafik.

Sträckan har kapacitetsproblem vid högtrafik på grund av mycket stor pendlingstrafik vilket resulterar i köer på ramperna i trafikplats Flädie och infarter på väg E6.02. Åtgärden innebär att väg E6.02 breddas i befintlig sträckning till mötesfri landsväg 2+2 med hastighetsstandard 100 km/h. Parallella enskilda utfartsvägar byggs för att undvika anslutande vägar. Korsningarna i Fjellie och Gammelmärk byggs om till mindre planskilda trafikplatser och i anslutning till dessa byggs busshållplatser. Längs sträckan kommer även att finnas en genomgående gång- och cykelväg. Samordning sker med utbyggnad av trafikplats Flädie samt eventuellt nytt läge för pendlarparkering. Sträckan är cirka 3,8 km lång och den preliminära kostnaden är 114 miljoner kronor, varav 36 miljoner belastar 2018. Byggnationen påbörjades år 2016 och beräknas bli klar 2018.

19 Bjärlöv–Broby (Kristianstad–Östra Göinge)

Väg 19 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 och 9 meter. Trafikflödet har uppmätts till 3800–6400 fordon/dygn, med högre flöde ju längre åt söder mätningen gjorts

och den tunga trafiken utgör ungefär 10 procent. Vägen är smal i förhållande till trafikbelastning och trafiksäkerheten är låg. Kollektivtrafiken påverkas även negativt av trängseln och av att vägen inte är optimal utformad. 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 det Regionala superbusskonceptet ingår i projektet. Mellan Bjärlöv och Hanaskog kommer cyklisterna att hänvisas till den gamla vägen och mellan Hanaskog och Broby används den gamla banvallen som cykelbana. Den preliminära kostnaden för åtgärderna längs den 16 km långa sträckan är 380 miljoner kronor, där 349 miljoner kronor belastar planperioden 2018–2029. Vägplan pågår och byggstart är beräknad till år 2019.

13 Förbi Assmåsa (Sjöbo)

Väg 13 förbinder nordvästra Skåne med sydöstra Skåne och tillhör det regionalt viktiga vägnätet för godstrafik och kollektivtrafiken. Sträckan norr om Assmåsa gård har dåliga grundförhållanden och den befintliga vägen har sättningar, vilket innebär risk för att vägen sjunker alternativt kollapsar. Trafikmängden är cirka 3450 fordon/dygn, varav 14 procent är tung trafik. Vägens bredd på sträckan varierar mellan 6 till 7,5 meter. Väg 13 har också dålig linjeföring vilket resulterar i otillfredsställande framkomlighet och trafiksäkerhet. På den aktuella, cirka 2,5 km långa sträckan, planeras en ny 8 meter bred väg med hastighetsstandard 80 km/h. Ombyggnaden sker dels på befintlig väg och dels via nybyggnad intill befintlig väg. Den bredare vägrenen underlättar för cyklister att röra sig längs sträckan och till den befintliga hållplatsen i norr anordnas en ny gång- och cykelväg. Den preliminära kostnaden för åtgärderna är 81 miljoner kronor, 32 miljoner kronor belastar RTI-planen. Resterande 49 miljoner kronor belastar anslaget för bärighetsåtgärder i Nationell transportplan 2018–2029. Vägplan pågår och byggstart är beräknad till år 2020 med färdigställande under 2021.

100 Trafikplats Kungstorp (Höllviken–Vellinge)

Objektet har studerats i en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) under åren 2016/2017. Enligt ÅVS:en är problematiken på vägsträckan Vellinge–Höllviken främst kopplat med trafikplats Kungstorps anslutningspunkter. För vägsträckan Höllviken–Vellinge bör åtgärder som är kopplade till det Regionala superbusskonceptet prioriteras. Innan och genom trafikplats Kungstorp är det ett körfält och efter trafikplatsen två körfält, detta gäller i båda riktningarna. Då avfartsramperna i trafikplats Kungstorp saknar retardationsfält medför detta att avsvängande trafik saktar in ute på väg 100 vilket tidvis orsakar köbildning ut på väg 100. Objektet innebär en ombyggnation av Trafikplats Kungstorp. Den preliminära kostnaden för åtgärderna är 33 miljoner kronor. Beräknad byggstart år 2021.

108 Staffanstorp–Lund

Väg 108 tillhör det regionalt viktiga vägnätet för persontrafik och fyller en viktig lokal funktion mellan Staffanstorp och Lund. Befintlig väg 108 trafikeras av 11000 till 14500 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 ny gång och cykelväg. Vägen ska ha hastighetsstandard 100 km/h. Samordnas med ombyggnad av trafikplats Lunds södra E22. Den preliminära kostnaden är 89 miljoner kronor och 83 miljoner kronor belastar planperioden 2018–2029. Beräknad byggstart är år 2021 och byggtiden är beräknad till två år.

11 Sjöbo (Anklam)–Tomelilla

Väg 11 tillhör det regionalt viktiga nätet för persontrafik, godstrafik och kollektivtrafik. Den aktuella sträckan ingår i planerna för regional superbusskoncept 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 från korsningen med riksväg 19 där hastigheten är 70 km/h. Befintlig väg trafikeras av 4700 fordon per dygn. Vägen är försedd med mitt- och sidräfflor men saknar mötesseparering, vilket innebär att trafiksäkerheten är bristfällig. Det finns också brister för oskyddade trafikanter längs väcksträckan och i korsningspunkter. Objektet har studerats i en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) under åren 2016/2017. Föreslagen åtgärd avser att mötesseparera befintlig väg för att höja trafiksäkerheten samt att öka framkomligheten för kollektivtrafiken. Cykelåtgärder studeras i projektet. Den preliminära kostnaden för åtgärderna är 105 miljoner kronor och belastar planperioden 2018–2029. Beräknad byggstart år 2024.

913 Bjärred–Flädie

I samband med utbyggnaden av Lommabanan behöver plankorsningen mellan väg 913 och Lommabanan göras planskild. Delar av väg 913 mellan trafikplats Flädie – Flädie – Bjärred behöver läggas om. Projektet kommer att genomföras i anslutning kring åtgärderna på Lommabanan. Gång- och cykelmöjlighet längs vägen och till Flädie ingår i projektet. Den preliminära kostnaden för åtgärderna är 69 miljoner kronor. Vägplan pågår och byggstart är beräknad till år 2024.

23 Ekeröd–Sandåkra (Hörby–Hässleholm)

Väg 23 är en del av en viktig interregional förbindelse från sydvästra Skåne till Småland. Vägen är särskilt viktig för regionala transporter och ingår i landtransportnätet för långväga godstransporter. Trafikmängden uppgår till 6600–7600 fordon per dygn och den tunga trafiken utgör 16–18 procent av all trafik. Befintlig väg saknar mitträcke och separerad gång- och cykelväg på delar av sträckan. Den befintliga

vägstandarden är inte tillfredställande i förhållande till trafikmängden och sträckan är relativt olycksdrabbad. Objektet har studerats i en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) under år 2016/2017. Föreslagen åtgärd är en ombyggnad i befintlig sträckning av väg 23 mellan Höör/Ekeröd och Hässleholm/Sandåkra. Vägen utformas som en mötesfri landsväg 2+1 och 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 256 miljoner kronor och belastar planperioden 2018–2029. Beräknad byggstart år 2024/2025.

23/13 Ö Höör/Höör–Hörby

Väg 23 är en del av en viktig interregional förbindelse från sydvästra Skåne till Småland. Vägen är särskilt viktig för regionala transporter och ingår i landtransportnätet för långväga godstransporter. Trafikmängden uppgår till 6600–7600 fordon/årsmedeldygn. På stora delar av väg 23 är framkomligheten begränsad med många anslutningar. Vägen går även genom det känsliga Ringsjösundet där det råder förbud för transport med farligt gods. Objektet har studerats i en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) under åren 2016/2017. Föreslagen åtgärd är att leda om stråket Malmö–Växjö till att gå via Hörby och E22, istället för via Ringsjösundet, i syfte att skapa bättre tillgänglighet och bättre trafiksäkerhet. Väg 13 mellan Höör och Hörby föreslås att byggas om till en mötesfri landsväg 2+1 med hastighetsstandard 100km/h. Parallellt skapas en säker kopp-ling för gång- och cykeltrafikanter. Den preliminära kostnaden för åtgärderna är 469 miljoner kronor och belastar planperioden 2018–2029. Beräknad byggstart är som tidigast år 2022.

108 genom Svedala

Väg 108 är en regionalt viktig väg för persontrafik som i Svedala korsar Ystadbanan i plan. Vägen är ett betydelsefullt alternativ till E6 och förbinder många lokala målpunkter. Vägsträckan trafikeras av 4000 till 8000 fordon årsmedeldygn och har delvis en låg geometrisk standard med begränsad omkörningsmöjligheter och en hög andel trafikolyckor. Järnvägs korsningen medför störningsmoment med begränsad framkomlighet och utgör en trafiksäkerhetsrisk. Bristen har ännu inte studerats i en åtgärdsvalsstudie och eventuella åtgärder ligger inom den senare delen av RTI-planen 2018–2029. Den preliminära kostnaden för projektet är 125 miljoner kronor, varav 71 miljoner kronor belastar denna planperiod.

Prioriterade brister att utreda

År 2016 genomfördes fyra stycken stråkstudier i respektive geografiska hörn i Skåne med fokus på att lyfta viktiga stråk som inte har studerats tidigare i åtgärdsvalsstudier. I stråkstudierna var ett av målen att ta fram ett fördjupat kunskapsunderlag för kommunerna i Skåne, Region Skåne och Trafikverket att använda för nationella och regionala planerna för åren 2018–2029. Utifrån ovanstående stråkstudier och regionalt prioriterat väg- och järnvägsnät har det identifierats brister som under planperioden 2018–2029 ska prioriteras för utredning i enlighet med åtgärdsvalsstudiemetodiken, inför formell planläggningsprocess. Det kommer göras en bedömning kring varje brist om en åtgärdsvalsstudie kommer att krävas eller om tidigare utredningsmaterial är tillräckligt för att gå vidare i

planläggningsprocessen. De fyra hörnsarbetena i Skåne och Trafikverket har gett inspel på vilka stråk som ska utredas vidare i en åtgärdsvalsstudie. Syftet med att ta fram åtgärdsvalsstudier är att inför nästa nationella och regionala transportinfrastrukturplan och framtida investeringsbehov har Region Skåne, Trafikverket och kommunerna i Skåne ett underlag att utgå ifrån för att kunna göra prioriteringar. Att generera en gemensam bild av behov och prioritering i transportsystemet skapar förutsättningar för samsyn. Bristerna är uppdelade i två kategorier: *brister* och *brister Regionalt superbusskoncept*. Där stråken som är kopplat till Regionalt superbusskoncept har ett starkt fokus på framkomlighet för busstrafiken. Stråken nedan står inte i någon prioriteringsordning.



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 Ästorp-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-Örkellunga | |

— Brister Regionalt superbusskoncept — Brister — Järnväg

Figur 20 Kartan visar utpekade brister i RTI-planen.

Brister att utreda – Regionalt superbusskoncept

Väg 11

Väg 11 är en viktig regional länk och sammanbinder Skånes östra och västra delar. Inom stråket finns flera viktiga länkar som har stor betydelse för relationer inom Sydöstra Skåne; Simrishamn– Tomelilla och Tomelilla–Sjöbo, liksom relationer mellan olika orter i Sydöstra Skåne och de regionala kärnorna i väst. På väg 11 kommer framtida Regionalt superbusskoncept att genomföras och åtgärder för kollektivtrafiken kommer att prioritera i det här stråket. Sträckan utgör en del av regionalt prioriterade stråk för; personresor, godstransporter och kollektivtrafik. Trafikverket har klassificerat hela väg 11 som funktionellt prioriterat vägnät för godstransporter, kollektivtrafik och dagliga och långväga personresor med bil. Det finns två delsträckor som identifierats som brister på sträckan.

Väg 11 Malmö–Sjöbo

Funktion

Sträckan har en viktig koppling från sydöstra delarna av Skåne till Malmö och passerar bland annat tätorterna Staffanstorp och Dalby. Sträckan är viktig ur ett kollektivtrafikperspektiv då det går många bussar in till Malmö, exempelvis Regionalt superbusskoncept. Sträckan utgör en del av de regionalt prioriterade stråken för cykel, delen Malmö – Staffanstorp. Vad gäller cykel finns det potential till ökad cykeltrafik mellan främst Malmö och Staffanstorp.

Utmaningar

På sträckan finns framkomlighets- och trängselproblematik, detta påverkar i stor utsträckning kollektivtrafikens attraktivitet då busstrafiken ofta hamnar i köer. Det är främst i Malmö tätort, runt Dalby, Veberöd och Staffanstorp som det finns framkomlighetsproblem i rusningstid (mot Malmö/ Lund på morgonen och mot Sjöbo på eftermiddagen). Det finns en ansamling av olyckor mellan Malmö – Staffanstorp, olyckstypen är främst singel, upphinnande- och korsande olyckor. På delar av sträckan finns det kortare sträckor som saknar cykelväg och cykelvägvisningen behöver förbättras.

Väg 11 Tomelilla–Simrishamn

Funktion

Sträckan Tomelilla– Simrishamn är cirka 28 kilometer lång och har goda restider för kollektivtrafik genom tågtrafiken samt kommer sträckan trafikeras av Regionalt superbusskoncept. Under sommarhalvåret påverkar turismen fordonstrafiken till och från Österlen; framförallt på sträckan Simrishamn – Sjöbo då den används för att ta sig till/ från Simrishamn och skånska sydostkusten.

Utmaningar

Framkomlighet och trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter längs väg 11 är ett problem på grund av vägens karaktär och att det inte finns en separerad

cykelväg längs med sträckan. Sträckan Tomelilla – Simrishamn är relativt olycksdrabbad, olyckorna längs med sträckan är inte koncentrerade till en eller några specifika platser, utan utspridda längs med sträckan. Långsamtgående fordon kan på vissa delsträckor skapa problematik.

Väg 19

Väg 19 i Skåne är en viktig nordsydlig förbindelse mellan Ystad och Broby. Sträckan utgör en del av regionalt prioriterade stråk för; personresor, godstransporter och kollektivtrafik. På väg 19 kommer framtida Regionalt superbusskoncept att genomföras och åtgärder för kollektivtrafiken kommer att prioritera i det här stråket. Väg 19 är uppdelat i två sträckor på grund av dess olika karaktär.

Under föregående planperiod, planperioden 2014–2025, byggdes delen förbi St Herrestad ut och delen Ystad–St Herrestad. I samband med dessa båda etapper har även en parallell gång- och cykelmöjlighet genomförts.

Väg 19 Ystad–Kristianstad

Funktion

Väg 19 mellan Kristianstad och Ystad utgör en betydelsefull nordsydlig länk mellan de två regionala kärnorna. Väg 19 har av Trafikverket klassificerat som funktionellt prioriterat vägnät för godstransporter, kollektivtrafik, samt dagliga och långväga personresor med bil. Centrala målpunkter på sträckan är Ystad hamn, Ystad lasarett och järnvägsstationerna i Ystad och Tomelilla, liksom större målpunkter i Kristianstad; bland annat centralstation, högskolan och Kristianstads lasarett. Under sommarmånaderna påverkas stråket av ökad turism mellan framförallt Ystad och Tomelilla med ökade fordonsflöden.

Utmaningar

Restiderna med såväl personbil som kollektivtrafik är långa. Personresor som inte har tillgång till bil har mycket sämre förutsättningar att ta sig fram på ett snabbt och smidigt sätt längs med stråket. Det här begränsar inte bara samspelet på arbetsmarknaden utan även nyttjande av offentlig service och kulturutbud. Det finns således utmaningar gällande tillgängligheten för kollektivtrafik mellan noderna, med tydlig tonvikt på sträckan mellan Tomelilla och Kristianstad. Generellt sett är cykelmöjligheterna längs med stråket bristfälliga. På vissa ställen saknas även pendelparkeringar och hållplatserna bedöms inte vara tillräckligt attraktiva. Godstrafiken är primärt lokal och regional och uppgår till ungefär 500 lastbilar om dygnet, vilket är en relativt hög andel.

Väg 19 Kristianstad – Broby

Funktion

Väg 19 är en viktig nordsydlig regional förbindelse

mellan den regionala kärnan Kristianstad och norra delarna av Skåne. Sträckan utgör även en viktig länk till Kronoberg. Trafikverket har klassificerat vägen som funktionellt prioriterat vägnät för godstransporter samt för daglig och långväga personresor med bil.

Utmaningar

Vägen är smalt utformad i förhållande till trafikbelastning och är relativt olycksdrabbad. Kollektivtrafiken påverkas negativt av trängseln och av att vägen inte är optimalt utformad. Ur ett större regionalt perspektiv innebär stråkets brister att förbindelserna mellan Kristianstad och Älmhult inte fungerar tillfredsställande.

På sträckan Bjärlöv–Färlöv har vägen generellt låg standard. På sträckan Kristianstad – Färlöv finns även framkomlighetsproblem. Trafiksäkerhetsbrister finns även vid visa på –och avfarter, bland annat infarten vid Kristianstad Norra problematisk. Utifrån uppgifter från Strada för perioden 2010–2014 kan konstateras att sträckan är olycksdrabbad. Det har skett fyra dödsolyckor, varav tre är mötesolyckor. Den geografiska spridningen på olyckorna är stor och det finns ingen speciell plats som sticker ut, dock finns en viss koncentration till tätorterna. Delar av stråket finns det brister i cykelinfrastrukturen. Sträckan Bjärlöv–Broby är utpekad som ett namngivet objekt och planeras att genomföras under planperioden.

Väg 102 Lund–Dalby

Funktion

Stråket är cirka 12 kilometer lång. Trafikverket har klassat stråket som funktionellt prioriterat vägnät för kollektivtrafik och dagliga personresor med bil. Sträckan är en viktig länk för den regionala kollektivtrafiken. På väg 102 kommer framtida Regionalt superbusskoncept att genomföras och åtgärder för kollektivtrafiken kommer att prioritera i det här stråket. Sträckan utgör en del av regionalt prioriterade stråk för; personresor, kollektivtrafik och cykel.

Utmaningar

Det finns framkomlighets- och trängselproblem på sträckan i rusningstrafik. Det är också många anslutningar till vägen, vilket påverkar såväl framkomligheten som trafiksäkerheten. Det finns separat cykelväg längs med sträckan men några korsningspunkter som skulle kunna vara trafikfarliga för cyklister.

Väg 111 Helsingborg–Höganäs

Funktion

Stråket är cirka 37 kilometer lång. Trafikverket har klassat stråket som funktionellt prioriterat vägnät för kollektivtrafik, godstransporter, samt dagliga och långväga personresor med bil. Stråket är av regional betydelse för kollektivtrafik. På väg 111 kommer framtida Regionalt superbusskoncept att genomföras och åtgärder för kollektivtrafiken kommer att prioritera i det här stråket. Sträckan är

prioriterat för cykel. Helsingborg har som tillväxtmotor och regional kärna en rad målpunkter, både som bytespunkt och transportnav med hamn och järnvägsstation liksom med högskola, sjukhus samt en bred arbetsmarknad och bostadsområden i tätorten och i dess omnejd. I Höganäs finns målpunkter i form av bostäder, arbetsplatser och handel. Norr om Höganäs finns viktiga målpunkter för bland annat rekreation och turism. Sträckan Helsingborg–Höganäs är ett av Skånes starkaste pendlingsstråk och studiependlingen är omfattande.

Utmaningar

En stor utmaning för att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft längs med stråket, är kapacitetsbrist och köbildning i Helsingborgs tätort. Bland annat finns problem i morgon- och/ eller eftermiddagstrafik vid Brohults rondellen och längs med Ängelholmsleden. Det saknas signalprioritering för buss och busskörfält på många sträckor. Delar av stråket är hårt belastad med biltrafik särskilt under sommartid. Bebyggelsen är långsträckt längs med sträckan, vilket gör att boende i området, cyklister och fotgängare påverkas av en hårt belastad väg. Det sker en del olyckor med oskyddade trafikanter längs med tätorterna, vilket härrör från att gaturummet är trångt och att det på de flesta delsträckor saknas separerad gång- och cykelväg.

Genomförda åtgärdsvalsstudier

Regionalt superbusskoncept

Det har genomförts ett antal åtgärdsvalstudier kopplat till Regionalt superbusskoncept där utvalda åtgärder kommer genomföras under planperioden 2018–2029. För mer information kring åtgärdsvalsstudierna kontakta Trafikverket eller Region Skåne. Följande åtgärdsvalsstudier är slutförda:

- Malmö–Lund
- Malmö–Falsterbonäset
- Norra ringen, Lunds kommun
- E22
- Cirkulationsplatser
- Tomelilla tätort (Viadukten)
- Simrishamn
- Brösarp
- Veberöd

Det kommer att startas upp nya åtgärdsvalsstudier under planperioden.

Brister att utreda

Väg 15 Osby–länsgränsen

Funktion

Väg 15 är en viktig koppling till de intilliggande regionerna och förbinder Skånes nordöstra delar med östra delarna av Blekinge. Trafikverket har klassificerat vägnätet som ett funktionellt prioriterat vägnät för godstransporter, kollektivtrafik och långväga personresor med bil. Sträckan utgör en del av regionalt prioriterade stråk för; personresor, godstransporter och kollektivtrafik av delregional betydelse.

Utmaningar

Vägen är av landsvägskaraktär med låg standard, delvis låg geometrisk utformning, sex meter bred, vilket kan innebära trafiksäkerhetsrisker. Vägen är mycket krokig på stora delar av sträckan. Den utgör ingen genförbindelse mellan orterna Osby och Olofström, och är inte den regionala förbindelse som skulle vara önskvärd i stråket. Ett ytterligare problem är att vägen passerar genom flera samhällen, bland annat Lönsboda och Boalt och att tung trafik skapar bullerproblem och barriäreffekter på dessa platser. Restidskvoten för kollektivtrafik är relativt hög och är en utmaning för att kunna öka andelen som reser med kollektivtrafik. Det finns bristande möjligheter att cykla på sträckan.

Väg 17 Landskrona–Eslöv

Funktion

Stråket binder ihop Landskrona med Eslöv. Vägen är landsväg hela sträckan och är cirka 32 kilometer lång. Stråket klassas av Trafikverket som funktionellt prioriterat vägnät för kollektivtrafik, godstrafik samt dagliga och långväga personresor med bil. Sträckan utgör en del av regionalt prioriterade stråk för; personresor, gods och kollektivtrafik i Region Skåne. Målpunkter är främst tätorterna med bostäder, arbetsplatser, handel, service samt tågstationerna.

Utmaningar

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. De saknas också cykelmöjligheter mellan tätorterna, från Billeberga och österut.

Väg 21 Klippan–Hyllstofta

Funktion

Väg 21 fyller en viktig funktion genom att binda samman Skånes nordvästra och nordöstra delar samt i förlängningen Skåne med Blekinge. Sträckan kopplar samman tillväxtmotorn Helsingborg med Hässleholm och Kristianstad. Trafikverket har klassificerat väg 21 som ett funktionellt prioriterat vägnät för godstransport samt dagliga och långväga personresor med bil. Sträckan utgör en del av regionalt prioriterade stråk för; personresor och godstransporter.

Utmaningar

Sammantaget har stråket stora brister avseende tillgänglighet, trafiksäkerhet och framkomlighet. Utmaningen är att väg 21 passerar tätorter och är ej mittseparerat i stora delar i Klippans kommun. Den aktuella sträckan är den sista sträckan mellan Helsingborg och Kristianstad som ej är mittseparerad. Vägen utgör regionalt prioriterat vägnät för godstransporter vilket innebär att det fraktas en del farligt gods på vägen.

Väg 108

Väg 108 utgör ett viktigt alternativ till E6 som syd-nordlig koppling i Skåne mellan Trelleborg och Örkellunga. Trafikverket har klassificerat vägen som funktionellt prioriterat vägnät för dagliga personresor med bil. Sträckan utgör en del av regionalt prioriterade stråk för; personresor och kollektivtrafik. En utmaning längs väg 108 är att vägen är smal och har relativt dålig standard och därmed trafiksäkerhetsbrister. Det finns bland annat osäkra utfarter, inte minst där vägen passerar genom mindre orter. Vägen är inte utpekad som funktionellt prioriterat vägnät för godstransporter. Samtidigt trafikeras den av en del tung trafik, vilket ytterligare kan försämra trafiksituationen. Sträckan Staffanstorp–Lund är ett utpekad namngivet objekt i planen och planeras byggas under planperioden.

Väg 108 Lund–Trelleborg

Funktion

Stråket är cirka 32 kilometer. Stråket utgör ett viktigt alternativ till E6 som sydnordlig koppling, och förbinder många lokala målpunkter. Om trafikökningen fortsätter kan behovet av stråket som ett slags extern ringlinje till Malmö/Lund-regionen förstärkas ytterligare i framtiden. Den primära funktionen är arbets- och studiependling, godstrafik såväl nationellt som internationellt via Trelleborgs hamn. I delar av stråket är cyklingen omfattande. Av Trafikverket är hela sträckan prioriterad utifrån funktionen dagliga personresor med bil. Delsträckan Lund – Trelleborg är prioriterad utifrån funktionerna godstransport och långväga personresor med bil, medan delsträckan Svedala – Trelleborg är prioriterad utifrån funktionen kollektivtrafik. Sträckan Lund – Kävlinge är också klassad som viktigt regionalt stråk för persontrafik. Målpunkter är de tätorter som finns längs med sträckan, med bostäder, arbetsplatser och handel, men också tågstationer. I Lund finns även universitet och universitetssjukhus.

Utmaningar

En av de största utmaningarna är att vägen passerar genom flera tätorter med buller- och barriäreffekter som följd, liksom trafiksäkerhetsproblem. Olika delar av stråket har olika typer av utformning, standard och hastighetsgräns. Generellt sett är det mycket trafik, vilket leder till framkomlighetsproblem, bland annat vid Lund södra. Det uppstår även köbildning söder om Svedala. Den plankorsning med Ystadbanan som finns inne i Svedala är en trafiksäkerhetsrisk,

bristen är utpekad som ett namngivet objekt, Väg 108 Genom Svedala. Vad gäller cykel finns det behov av förbättringar och potential att öka andelen trafikanter som cyklar. Stråket är olycksdrabbat, det har skett tre dödsolyckor, tio allvarliga olyckor och ett stort antal måttliga olyckor. En delsträcka där det har skett många olyckor är den väster om Lund, samt på sträckan från väg 101 till Trelleborg.

Väg 108 Örkelljunga – Ljungbyhed – Kävlinge

Funktion

Stråket kopplar samman såväl mindre tätorter inom respektive kommun som huvudorterna i Örkelljunga och Kävlinge. Vägen sammanbinder lokala och regionala mål såsom rekreationsområden och större verksamhetsområden, t.ex. Perstorps industripark. Söderåsen utgör en viktig turistdestination i stråket och en kortare delsträcka, Ljungbyhed–Röstånga är prioriterad av Trafikverket utifrån funktionen långväga personresor med bil. Sträckan Örkelljunga – Röstånga är prioriterad för godstransporter. Delen Örkelljunga–Perstorp saknar gång- och cykelförbindelser samt kollektivtrafik.

Utmaningar

Det finns en trafiksäkerhetsproblematik på delar av sträckan eftersom vägen berörs av anslutande vägar och samhällen där bl.a. förskolor, skolor, badplatser/campingplatser är lokaliserade. Dessutom trafikeras sträckan av skolskjuts. Vägen är smal och har dålig sikt. Det går ett stort antal lastbilstransporter på den norra sträckan, vilka använder vägen som genväg till E4. Detta utgör en trafikrisk eftersom gång- och cykelväg saknas där. Ytterligare personbilstrafik genereras i stråket eftersom kollektivtrafik saknas. Enligt Stradas uppgifter för tidsperioden 2010–2014 sker många singelolyckor längs med hela sträckan Örkelljunga – Lund. Norr om Perstorp har det också inträffat flera viltolyckor. Det har skett en dödsolycka under den aktuella tidsperioden. På sträckan Marieholm – Ljungbyhed har det inträffat en del olyckor mellan korsande fordon. Det har skett en del olyckor med oskyddade trafikanter genom Röstånga.

Ystad– och Österlenbanan

Funktion

Stråket Ystad–Österlenbanan är ett betydelsefullt stråk för att binda samman östra delen med västra Skåne. Tillväxtmotorn Malmö förbinds med regionala kärnan Ystad genom den viktiga Ystadbanan. Österlenbanan förbinder Simrishamn med Ystad och vidare mot västra Skåne och Köpenhamn. Sträckan utgör en del av regionalt prioriterade stråk för kollektivtrafik och gods.

Utmaningar

Det råder idag kapacitetsbrist och störningar som påverkar robustheten och punktligheten på banan. Region Skåne har planer på att utöka trafikeringen, vilket kräver en ökad robust och pålitlighet i systemet. Även

med de två nya mötesstationerna i Skabersjö och Vilhelmsborg (tidigare Ruutsbo) samt trimningspaketet för Österlenbanan kvarstår utmaningen när det gäller kapaciteten och robustheten på banorna.

Skånebanan Åstorp–Helsingborg

Funktion

Skånebanan är en enkelspårig järnvägslinje mellan Helsingborg och Kristianstad som utgör en viktig järnvägskoppling med potential att binda samman nordvästra och nordöstra Skåne. Skånebanan är en viktig förbindelse till Södra stambanan samt framtida höghastighetsbana och fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. Sträckan trafikeras av både gods- och persontåg (Pågatåg) och har flera stationer med stora pendlingsströmmar in mot Helsingborg.

Utmaningar

Skånebanan Åstorp–Helsingborg karakteriseras av ett mycket högt kapacitetsutnyttjande och hög störningskänslighet. Kapacitetsbristen förstärks av att korsande tågrörelser mellan Skånebanan och Västkustbanan är nödvändiga vid Ramlösa station vilket begränsar hastigheten. Det höga kapacitetsutnyttjandet begränsar även möjligheten att utöka godstrafiken. Region Skåne och kommunerna längs Skånebanan har enats kring en gemensam överenskommelse för Skånebanans utveckling – En stärkt Skånebana binder samman Skåne. Överenskommelsen lyfter bland annat fram att det, så fort som möjligt, finns ett behov av ytterligare utredningar kopplat till:

- Trimningsåtgärder/partiellt dubbelspår Åstorp–Ramlösa
- Planskild spårport i Ramlösa samt fler plattformsspår i Ramlösa station.

Tillgänglighet till hamnarna

Funktion

Skåne är med sitt geografiska läge Sveriges viktigaste logistiknav för transporter och fungerar som porten till Europas näringsliv. 30 procent av landets import och export, mätt i värde, passerar genom Skåne varje år. En utveckling av gods och logistiksektorn syftar till att stärka Skånes utveckling men också att uppnå transportpolitiska- och miljömål. Helsingborg, Ystad och Trelleborg är utpekade i studien där det finns en problematik kring tillgängligheten till hamnarna.

Utmaningar

Tillfartslederna (såväl väg som järnväg) till flera av de skånska hamnarna går genom tätorterna där hamnarna ligger. Det innebär att betydande tung trafik passerar genom områden där människor lever och verkar. Sveriges handel med andra länder växer vilket leder till mer godstransporter via de skånska hamnarna. Framförallt har hamnarnas tillväxt i Trelleborg och Ystad för godstransporter mot

Östeuropa lett till att hamnarna behöver öka sin kapacitet. De båda hamnarna har inlett en flytt och expansion av respektive hamnläge. De nya hamnlägena innebär att större fartyg kan angöra hamnen. Ökade flöden kommer att innebära ytterligare belastningar på redan kapacitetsansträngda tillfarter. Samtidigt planerar kommunerna för en sjönära statsutveckling i de gamla hamnlägena. Således behöver lösningar tas fram som tillgodoser framtida flöden till och från hamnarna samtidigt som tillfarterna och trafiken inte utgör barriärer för stadsutvecklingen. I centrala Ystad har exempelvis Dragongatan mellan hamnen och E65:an behov av förbättrad kapacitet och robusthet samtidigt som det är en lokalgata med korsande gångtrafikanter. Trelleborg har motsvarande problem som måste lösas med hänsyn till både tätorten och gods-transporterna till hamnen. Även i Helsingborg finns det behov att utreda tillgängligheten till hamnen.

Genomförda åtgärdsvalsstudier

Under planperioden 2014–2025 har runt 90 åtgärdsvalsstudier genomförts, bland annat väg 841 Bara – Malmö och väg 109 Ekeby – Kågeröd, som pekades ut som brister i förgående plan. Mindre åtgärder under 25 miljoner kronor kommer kunna genomföras under planperioden. Genomförda åtgärdsvalsstudier kommer tas i beaktning i kommande planperiod. För mer information kring åtgärdsvalsstudierna kontakta Trafikverket eller Region Skåne.

Väg 841 Bara–Malmö

Syftet med åtgärdsvalsstudien var att förbättra möjligheterna till miljöanpassade, attraktiva, trafiksäkra och tillgängliga resor utmed stråket Bara – Malmö. Åtgärdsvalsstudien resulterade i att de ansvariga aktörerna skrev en avsiktsförklaring som innebar att aktörerna var överens om att verka för ett fortsatt arbete med att stärka stråket mellan Bara och Malmö. Arbetet syftar bland annat till att genomföra åtgärder för en förbättrad kollektivtrafik, mobility management åtgärder, förbättrade förutsättningar för cykelpendling samt förbättrad framkomlighet och säkerhet på väg 841.

Väg 109 Ekeby–Kågeröd

Syftet med åtgärdsvalsstudien var att utreda behov av åtgärder i stråket väg 109 Helsingborg–Kågeröd och i dess förlängning till Höör. Den övergripande problembilden är att befintlig vägsträcka i stråket Helsingborg–Höör har skiftande vägstandard ur flera aspekter såsom trafiksäkerhet, framkomlighet mm. Väg 109 sträcker sig från Helsingborg till Kågeröd och vidare österut till väg 108. Vägen har i nuläget en delregional funktion, men viss potential finns att avlasta andra vägar i stråket. Åtgärdsvalsstudien resulterade i ett antal förslag på åtgärds paket, exempel är; ny väg mellan Ekeby och Kågeröd (Knutstorsborg) landsväg med 80 km/h som referenshastighet, åtgärder för en förbättrad kollektivtrafik, mobility management åtgärder, förbättrade förutsättningar för cykelpendling samt förbättrad framkomlighet och säkerhet.



Nationell transportplan

Den 31 maj år 2018 fastställdes regeringen Nationell transportplan 2018–2029. Trafikverket har, på uppdrag av och efter direktiv från regeringen, tagit fram *Nationell transportplan för transportsystemet 2018–2029*. Den nationella planen är en sammanställning av den långsiktiga ekonomiska planeringen för väg, järnväg, sjöfart och luftfart och fungerar som underlag för utveckling och förvaltning av det statliga transportsystemet. De åtgärder som lyfts i planen ska bidra till att skapa ett effektivt och hållbart transportsystem i dag och för framtiden, och förbättra möjligheterna att möta dagens och morgondagens utmaningar.

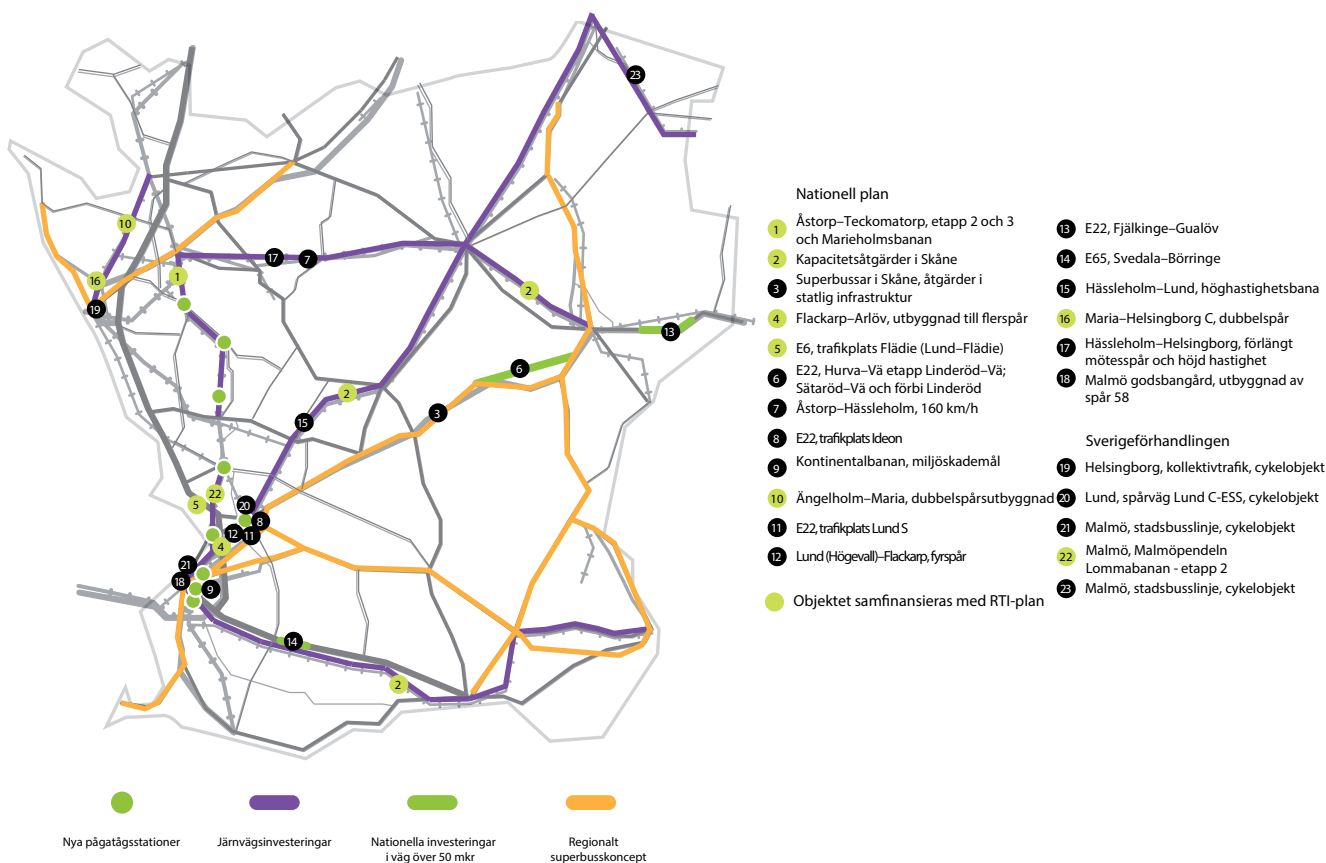
Den ekonomiska ramen för åtgärder i det statliga transportsystemet är 622,5 miljarder kronor, vilket är en ökning med 100 miljarder gentemot föregående plan. Planeringsramen ska fördelas enligt följande:

- 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 och tjälsäkring, samt till statlig medfinansiering till enskilda vägar.

Utöver planeringsramen tillkommer medel från trängselskatter, lån, infrastrukturavgifter, banavgifter och olika former av medfinansiering på totalt cirka 90 miljarder kronor. Eftersom planeringen och utvecklingen av transportsystemet är långsiktig är en del medel uppbundna i investeringar från tidigare plan. Dessa prioriteras i den nya planen, om de fortfarande anses vara betydelsefulla för transportsystemet.

Namngivna objekt i Skåne

Nedan sammanfattas den nationella planens namngivna investeringar i statliga vägar och järnvägar i Skåne län. Beskrivningarna utgår från de samlade effektbedömningar som tas fram som beslutsunderlag. Mer finns att läsa i *Nationell transportplan för transportsystemet 2018–2029* och *Underlagsrapport till Nationell transportplan för transportsystemet 2018–2029*.



Figur 21 Karta som visar de nationella satsningarna i Skåne från den nationella transportplanen

Namngivna investeringar som pågår år 2018

Åstorp–Teckomatorp, etapp 2 och 3 och Marieholmsbanan

Objektet samfinansieras med RTI-planen och finns beskrivet i kapitlet *Satsningar i den regionala transportinfrastrukturen 2018–2029*.

Kapacitetsåtgärder i Skåne

Objektet samfinansieras med RTI-planen och finns beskrivet i kapitlet *Satsningar i den regionala transportinfrastrukturen 2018–2029*.

Superbussar i Skåne, åtgärder i statlig infrastruktur

För att skapa ett attraktivt och tillgängligt kollektivtrafiksystem och bidra till positiv utveckling i områden utanför järnvägsnätet utvecklas Objektet innebär anpassning av vägar och stationer som tillhör den statliga infrastrukturen för att öka framkomlighet, komfort och tillförlitlighet i busstrafiken på stamvägarna E6 och E22. Den beräknade totalkostnaden för åtgärderna är 206 miljoner kronor.

Flackarp–Arlöv, utbyggnad till flerspår

Järnvägen mellan Flackarp och Arlöv är en del av Södra stambanan. Det är en mycket viktig länk i järnvägssystemet för den nationella och regionala persontrafiken och för internationell godstrafik. Objektet omfattar en utbyggnad av dubbelspåret på Södra stambanan till fyra spår mellan Flackarp och Arlöv, en total sträcka om åtta kilometer genom orterna Hjärup, Åkarp och Arlöv. Den nya utformningen innebär att banan får ytterligare två spår och att stationerna i Hjärup, Åkarp och Arlöv byggs om och förbättras. Objektet har en beräknad totalkostnad på 4 279 miljoner kronor varav 353 miljoner kronor utgörs av sam- och medfinansiering.

E6, trafikplats Flädie (Lund–Flädie)

Objektet samfinansieras med RTI-planen och finns beskrivet i kapitlet *Satsningar i den regionala transportinfrastrukturen 2018–2029*.

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

E22 är en viktig pendlingsväg inom Skåne och förbindelse mellan Skåne, Blekinge och ostkusten upp till Norrköping. För att förbättra framkomlighet och boendemiljö i de orter vägen passerar genom byggs en ny motorväg i ny sträckning samt trafikplatser som ansluter den med befintlig väg. Objektets beräknade totalkostnad är 1 179 miljarder kronor varav 20 miljoner utgörs av medfinansiering.

Åstorp–Hässleholm, 160 kilometer i timmen

Skånebanan förbinder Helsingborg och Hässleholm/Kristianstad och passerar ett antal orter på vägen. För att förbättra restiden och öka kapaciteten på banan genomförs signalåtgärder som möjliggör högre tillåten hastighet, 160 kilometer per timme, mellan Åstorp

och Hässleholm. Totalkostnaden för investeringen beräknas till 78 miljoner kronor.

Namngivna investeringar som föreslås för byggstart 2018–2020

E22, trafikplats Ideon

E22 genom Lunds östra delar är viktig både för trafiken till och från Lund och för genomfartstrafik i nord-sydlig riktning. Redan nu finns kapacitetsproblem, som kommer öka med utvecklingen av verksamhetsområdet Ideon/Pålsjö och stadsdelen Lund NE/Brunnhög. För att förbättra framkomligheten och minska olycksrisken byggs en ny trafikplats vid Ideon/Pålsjö strax söder om trafikplats Lund Norra samt additionskörväg på sträckan mellan trafikplats Gasteleckan och trafikplats Lund Norra. Eftersom avståndet mellan trafikplats Ideon och trafikplats Lund Norra är kort anläggs gemensamma av- och påfarter. Objektet har en beräknad totalkostnad på 238 miljoner kronor.

Kontinentalbanan, miljökademål

Kontinentalbanan går mellan Malmö och Trelleborg, genom östra Malmö. Trafikverket måste vidta bulleråtgärder, vilket innebär förbättring av bullerskyddsåtgärder längs sträckan Östervärn–Fosieby samt nya bullerskyddsåtgärder på Kontinentalbanan, för att sänka bullernivån med 5 dB och förbättra livsmiljön längs med banan. Totalkostnaden för investeringen beräknas till 413 miljoner kronor. Malmö stad finansierar resterande 189 miljoner kronor för persontrafikanpassning på sträckan Fosieby–Malmö C.

Namngivna investeringar som föreslås för förberedelse för byggstart 2021–2023

Ängelholm–Maria, dubbelspårsutbyggnad (inkl. Romares väg)

Objektet samfinansieras med RTI-planen och finns beskrivet i kapitlet *Satsningar i den regionala transportinfrastrukturen 2018–2029*.

E22, trafikplats Lund S

E22 genom Lunds östra delar är viktig både för trafiken till och från Lund och för genomfartstrafik i nord-sydlig riktning. 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. En ny bro över E22 ska även byggas då nuvarande konstruktion är uttjänt. Investeringens beräknade totalkostnad är 261 miljoner kronor.

Lund (Högevall)–Flackarp, fyrspår

Södra stambanan mellan Lund och Malmö är en av Sveriges mest trafikerade järnvägssträckor. Idag är banan maximalt utnyttjad under rusningstrafik och för att klara av störningar såväl som ökat resande i

framtiden, och kunna säkerställa en effektiv, hållbar och tillgänglig transportförsörjning, behöver kapaciteten förbättras. Objektet innefattar utbyggnad från två till fyra nya spår mellan Högevall (söder om Lund C) och Flackarp samt en ny regionalstågsstation i Klostergården. Objektets totala kostnad beräknas till 1 152 miljoner kronor.

E22, Fjälkinge–Gualöv

E22 är en viktig pendlingsväg inom Skåne och förbindelse mellan Skåne, Blekinge och ostkusten upp till Norrköping. I syfte att öka framkomligheten och trafiksäkerheten samt förbättra boendemiljön i anslutning till vägen byggs vägen ut till motorväg längs befintlig sträckning med ny trafikplats vid Bäckaskog och kompletteringar i lokalvägnätet. Objektet har en beräknad totalkostnad på 406 miljoner kronor.

E65, Svedala–Böringe

E65 mellan Malmö och Ystad har stor regional, nationell och internationell betydelse och är hårt trafikerad med risk för trängsel. Framkomligheten, tillgängligheten och trafiksäkerheten behöver därför förbättras. Objektet innefattar breddning av befintlig väg mellan Svedala och väg 814, ny sträckning på delen väg 814 till Böringe. Det byggs även gång- och cykelväg utmed befintlig E65. Ny E65 blir 5,3 kilometer och 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. Objektets beräknade totalkostnad är 377 miljoner kronor.

Namngivna investeringar som föreslås förberedas för byggstart senare under planperioden

Hässleholm–Lund, höghastighetsbana

Höghastighetsbana mellan Lund och Hässleholm är en del av ett större investeringspaket för att utveckla höghastighetsbanor i Sverige. Syftet med investeringen är att frigöra kapacitet på befintlig järnväg för att möjliggöra robusta och hållbara transporter på sträckan Hässleholm–Lund, samt att skapa förutsättningar för regional utveckling genom ökad tillgänglighet. Investeringen omfattar byggnation av cirka 60 kilometer dubbelspårig höghastighetsbana på sträckan Lund–Hässleholm, med 52 järnvägsbroar och 16 kulvertar samt 3 sociodukter. Objektets beräknade totalkostnad är cirka 16 miljarder kronor.

Maria–Helsingborg C, dubbelspår

Objektet samfinansieras med RTI-planen och finns beskrivet i kapitlet *Satsningar i den regionala transportinfrastrukturen 2018–2029*.

Hässleholm–Helsingborg, förlängt mötesspår och höjd hastighet

Sträckan Hässleholm–Helsingborg en del av Skånebanan där kapaciteten och restiderna behöver förbättras för att skapa förutsättningar för en vidgad arbetsmarknad och ökad godstrafik. Därför ska befintligt mötesspår mellan Klippan och Hyllstofta 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 även byte av spår och växlar mellan Åstorp och Bjuv för att möjliggöra hastighetshöjningen. Investeringens beräknade totalkostnad är 256 miljoner kronor.

Malmö godsbangård, utbyggnad av spår 58

Kapacitetsutnyttjandet är tidvis högt och trafiken intensiv på Malmö godsbangård. För att motverka begränsningar i produktionen kring godsbangården samt möjliggöra effektivare trafikering med godståg och bättre arbetsmiljö byggs ett nytt utdragsspår där godsbangården och Kontinentalbanan ansluter till Södra stambanan. Objektet har en beräknad totalkostnad på 133 miljoner kronor.

Helsingborg–Helsingör utpekad brist för utredning

Vissa av de prioriterade bristerna saknar färdiga åtgärdsförslag men bedöms kräva stora resursinsatser för att kunna åtgärdas. Trafikverket använder begreppet utpekad brist för att uppmärksamma regeringen på att dessa sannolikt kommer att behöva hanteras i samband med kommande revideringar av nationell plan. Trafikverket kommer att prioritera framtagande av ett fördjupat underlag för Helsingborg–Helsingör så att det kommer finnas mer kunskap om bristen och möjliga åtgärder vid nästa planeringsomgång.

Sydostlänken

Upprustning och elektrifiering av befintlig bana mellan Älmhult och Olofström och ny bana mellan Olofström–Blekinge kustbanan, etapp 1 och 2. Sydostlänken ger positiva effekter för näringslivet och skapa goda kommunikationer från norra Sverige och Göteborg, till Blekinge och vidare ut till östra Europa och Asien. I första hand är projektet dock till för att förbättra för godstrafiken. Det planeras för en station i Lönsboda i Skåne. Insatsen beräknas kosta 1,6 miljarder kronor under planperioden 2024–2029.



Sverigeförhandlingen

Sverigeförhandlingen är en kommitté under Näringsdepartementet som tillsattes år 2014. Kommittén har regeringens uppdrag att förhandla om genomförande och finansiering av höghastighetsjärnväg Stockholm–Göteborg och Stockholm–Malmö, att öka kollektivtrafiken, att förbättra tillgängligheten och att öka bostadsbyggandet i Sveriges tre storstäder samt att analysera åtgärder för att främja cykling. Här sammanfattas namngivna investeringar i Skåne, som finansieras i nationell transportplan.

Storstad Helsingborg

Kollektivtrafik

Helsingborgsexpressen byggs ut med två nya linjer, Helsingborgsexpressen 2 mellan Maria station och Ramlösagården samt Helsingborgsexpressen 3 mellan Ragnvalla och Ättekulla via stadens centrum och Ramlösa station. De är båda del av det Bus Rapid Transit-system (BRT) som utvecklas i Helsingborg. Objektets beräknade total kostnad är 357 miljoner kronor.

Cykel

Projektet omfattar 59 cykelobjekt, i form av stråk, korsningspunkter och parkeringar, i anslutning till utbyggnaden av Helsingborgsexpressen 2 och/eller Helsingborgsexpressen 3. Objektet har en beräknad total kostnad på 295 miljoner kronor.

Storstad Lund

Spårväg Lund C–ESS

Lund får spårväg mellan centralstationen och stadsdelen Brunnshög där ESS och MAX IV byggs, med hållplatser vid bland annat Skånes universitetssjukhus, Lunds tekniska högskola, Ideon-området och Medicon Village. Spårvägen blir en viktig länk i det regionala kollektivtrafiksystemet. Objektet har en beräknad total kostnad på 803 miljoner kronor.

Cykel

Fyra nya cykelbanor anläggs, på Bangatan-Spolegatan, Allhelgona Kyrkogata, Byggmästaregatan och Åldermansgatan. Dessutom ska tre nya cykelgarage byggas, med god tillgänglighet från cykelbanorna, på Spoletorp, Resecentrum Väster och Bangatan. Objektets beräknade total kostnad är 165 miljoner kronor.

Storstad Malmö

Stadsbusslinje (EL-MEX och EL-bussar)

Investeringen omfattar utbyggnad av åtta eldrivna stadsbussobjekt, varav fyra är Malmöexpresslinjer. I objekten ingår framkomlighetsåtgärder såsom busskörfält, ombyggnad/upprustning av hållplatser och trådinфраstruktur vid behov. På vissa delsträckor sker även ombyggnader av gaturummet för att förbättra möjligheten till ökat bostadsbyggande och skapa säkra, trygga och tillgängliga miljöer kring hållplatserna. Avtalet för Malmö stad innebär statlig medfinansiering med 248 miljoner kronor som behandlas inom den regionala transportinfrastrukturplanen.

Malmöpendeln Lommabanan - etapp 2

Objektet samfinansieras med RTI-planen och finns beskrivet i kapitlet *Satsningar i den regionala transportinfrastrukturen 2018–2029*.

Cykel

Objektet omfattar 14 cykelbanor med nära koppling till kollektivtrafikobjekten. Därmed bidrar de till att öka nyttorna med kollektivtrafikinvesteringarna, att öka framkomligheten och trafiksäkerheten för cyklister samt skapar en attraktivare stadsmiljö. Projektet har en beräknad total kostnad på 585 miljoner kronor.





Hållbarhetsbedömning

I regeringens direktiv till länsplaneupprättarna gavs uppdraget att beskriva vilka åtgärder som bör prioriteras för att bidra till att det övergripande transportpolitiska målet samt de jämbördiga funktions- och hänsynsmålen. En bedömning har gjorts utifrån prioriteringarna i RTI-planen av effekterna på de transportpolitiska och regionala målen och en sammanfattning av miljökonsekvensbeskrivningen.

Utifrån följande grunder har åtgärderna bedömts:



Nationella transportpolitiska mål



Regionala ställningstaganden och mål



Miljömässig hållbarhet



Social hållbarhet



Effekter på bostadsbyggande



Samhällsekonomisk bedömning



Nationella transportpolitiska mål

Det övergripande nationella transportpolitiska målet är att *säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet*. Därutöver har riksdagen beslutat om att förtydliga det övergripande målet i två jämbördiga mål, ett funktionsmål och ett hänsynsmål. Målen är en utgångspunkt för statens alla åtgärder inom transportområdet samt de regionala transportplanerna.

Bedömning av planens påverkan på det övergripande transportpolitiska målet

Funktionsmålet är formulerat enligt följande; *Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet och bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov*. I funktionsmålet finns ett antal preciseringar som RTI-planen har bedömts utifrån vilka beskrivs nedan:

Medborgarnas resor och näringslivets transporter

En utbyggd Skånebana leder till robusthet i järnvägsnätet, minskad restid för pendlare samt minskad risk för störningar vilket ger en positiv effekt för såväl pendlare som godstransporter. En utbyggd Skånebana leder till bättre robusthet i järnvägsnätet och minskar risken för störningar. Satsningar på dubbelspår längs Väst kustbanan bidrar till att kraftigt öka robustheten och kapaciteten i järnvägsnätet och minskar restiden i ett område som har stor inflyttning och ökat pendlingsresande. Tillgängligheten mellan Malmö, som är Sveriges tredje största stad, och Göteborg, som är Sveriges andra största stad blir avsevärt bättre. Längs med sträckan finns även skånska regionala kärnor tillväxtmotorer såsom Landskrona och Helsingborg. Satsningen på persontrafik i Söderåsbanan samt på Lommabanan medför ökad kapacitet vilket leder till mindre känslighet för störningar för såväl person – som godstransporter. Satsningarna leder till ökad möjlighet till kollektivt resande och nya stationer byggs i Billesholm, Kågeröd, Svalöv, Lomma och Furulund – orter som har stor inflyttning och där pendlingsresandet ökar. Malmöpendeln (Lommabanan etapp 2) kommer ytterligare underlätta för resande på Lommabanan med nya stationer i Alnarp och Flädie. Satsningarna på Regionalt superbusskoncept möjliggör en tidsförtätning av Skåne och bidrar till en gemensam arbetsmarknad och tillgång till kultur, fritid och rekreation. Samtidigt ökar såväl tillgängligheten som punktligheten samt pålitligheten. Tillgängligheten stärks till kollektivtrafik genom gång- och cykelåtgärder. Flera av de namngivna vägobjekten är kopplade till införandet av Regionalt superbusskoncept. De regionala vägobjekten bidrar till minskad restid samt ökad säkerhet och tillgänglighet mellan de skånska orterna. Åtgärderna på väg 13 Förbi Assmäsa ger en minskad restid mellan bland annat Sjöbo och Ystad. Åtgärderna på väg 13/23 mellan Höör och Hörby och väg 23 mellan Hörby/Ekeröd och Hässleholm/Sandåkra leder till bättre tillgänglighet mellan norra Skåne och Malmö.

Jämställdhet, personer med funktionsvariation samt barn och unga

Avseende jämställdhet mellan könen kan det konstateras att de regionala vägobjekten sammantaget ger en neutral påverkan, alltså både män och kvinnor bedöms få en ökad tillgänglighet. Bilen är det trafikslag som får den största tillgänglighetsförbättringen av dessa åtgärder. Generellt sett är det fler män än kvinnor som kör bil. Järnvägsåtgärder, kollektivtrafik och cykelvägsåtgärder ger en positiv påverkan på jämställdhet, eftersom kvinnor i högre grad utnyttjar dessa trafikslag. I planförslaget sker en omfördelning av resurser från biltrafik till kollektiv-, gång- och cykeltrafik då mer än hälften av de satsade medlen går till åtgärder som ökar tillgängligheten med dessa trafikslag. Även andel kollektivtrafik gynnas av järnvägs- och bussåtgärder. Tillgängligheten med kollektivtrafik, gång och cykel för barn,

äldre eller för personer med funktionsvariation bedöms förbättras avsevärt. Bland annat görs en fortsatt satsning på tillgänglighetsanpassning av hållplatser samt en ökad satsning på cykelvägar, vilket kommer att öka barns och ungas rörelsefrihet. Hur större väg- och järnvägsutbyggnader påverkar tillgängligheten för personer med funktionsvariation, samt för barn och ungdomar, påverkas i hög grad av utformningen i respektive objekt.



Bedömning av planens påverkan på hänsynsmålet

Hänsynsmålet är formulerat: *Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås och att ökad hälsa uppnås..* I hänsynsmålet finns ett antal preciseringar som RTI-planen har bedömts utifrån och nedan följer en beskrivning:

Trafiksäkerhet

Trafiksäkerhetseffekterna är mycket positiva för merparten av åtgärderna i planen. Många av satsningarna görs i tätort där det finns en konkurrenssituation mellan motorfordon samt gång och cykel. Åtgärderna i planen kommer att påverka trafiksäkerheten positivt såväl i landsbygd som i tätort. Sänkta hastigheter uppmuntrar till att fler går eller cyklar vilket bidrar till ökad fysisk aktivitet och positiva folkhälsovinster. Denna effekt kommer att märkas främst i tätorter men de åtgärder som görs utanför tätort främst bedöms leda till ökad trafiksäkerhet för den motoriserade trafiken och inte öka cyklandet. Nya cykelvägar bidrar till att öka trafiksäkerheten, främst utanför tätort där nya cykelvägar byggs längs med trafikerade vägar. I tätort är effekten svårbedömd, då det finns en något ökad risk för trafikolyckor när fler väljer att cykla. Flertalet av de regionala vägobjekten planeras att byggas om till mötesseparerad 2+1-väg som innebär en möjlighet till omkörning utan mötande trafik. Detta leder till en minskad risk för olyckor på sträckan men mitträcket gör att vägen blir känsligare för störningar då förbiledning försvåras.

Begränsad klimatpåverkan

Åtgärderna bedöms ge en positiv riktningförändring avseende miljön, jämfört med i föregående plan. Man kan således säga att planförslaget bidrar till att överbrygga det gap som idag finns mellan den prognosticerade utvecklingen för vägtrafikens utsläpp och de uppsatta klimatmålen. Men hur stor del av gapet som planförslaget kan utgöra är svårt att svara på. I kombination med en större satsning mot hållbara trafikslag kan de satsningar som görs i RTI-planen succesivt bidra till en planering som styr mot klimatmål. Persontågssatsningarna är mycket positiva avseende påverkan på klimat genom att andelen resor med kollektivtrafiken ökar. Drygt hälften av budgetramen satsas på åtgärder som minskar efterfrågan på personbilstransporter och främjar resande med gång, cykel och kollektivtrafik. De namngivna vägobjekten bedöms stärka bilens relativa attraktivitet och kan innebära ökad andel bilresor. Framförallt bedöms statlig medfinansering till kommunala cykelvägar ge en mycket positiv påverkan på klimatmålet, eftersom dessa satsningar i de flesta fall görs i tätort, där potentialen för ökad cykling är stor.

Övriga miljö kvalitetsmål och ökad hälsa

Påverkan på möjligheten att uppnå miljö kvalitetsnormer för kvävedioxid bedöms inte påverkas i någon större utsträckning, med undantag för satsningar på kollektivtrafik och cykeltrafik i tätort. Eftersom kraven vid nybyggnad är högre än vid ombyggnad bör det med bulleråtgärder innebära att antalet personer som har bullernivåer över 55 dBA minskar och därmed bör antalet bullerstörda personer minska. Dock är effekten på tysta områden negativ i de fall vägar byggs ut i ny sträckning, vilket främst rör väg 23/13 Hörby–Höör. Med en ökad andel icke



fossila drivmedel samt med renare och effektivare motorer i fordonsparken väntas utsläppen av kvävedioxider och partiklar minska. Hur stor effekten blir beror på hur snabbt utfasningen av dieselmotorer kommer att ske. För fokusområde *Landskap* är bedömningen att majoriteten av de namngivna vägobjekten ger negativ påverkan avseende landskapsbild, barriärer och mark. Nya och bredare vägar och järnvägsspår innebär ofta att bördig jordbruksmark tas i anspråk. Påverkan på skyddsvärda områden för natur är i de flesta fall beroende på utformningen av vägen eller järnvägen och behöver utredas vidare i projektspecifika miljökonsekvensbeskrivningar. Under målet för ökad hälsa är bedömningen övervägande positiv påverkan eller ingen påverkan för de flesta åtgärdskategorierna. Undantaget gäller ett antal regionala vägobjekt som innebär att hastighetsgränserna höjs.

Påverkan på luftkvaliteten för vägobjekten är totalt sett negativ eftersom ökad trafik och ökad hastighet ger ökade utsläpp av hälsoskadliga kväveoxider och partiklar. Satsningar på järnvägsobjekt och busstrafik ger generellt en positiv påverkan på fysisk aktivitet om de tar resor från biltrafiken och därmed ökar antalet anslutningsresor med gång eller cykel. Hälsan påverkas positivt då fler anslutningsresor med gång eller cykel medför ökad motion. Det kan dock finnas en konkurrenssituation mellan cykel och kollektivtrafik på korta sträckor vilket gör att satsningar på busstrafik i tätort har en osäker effekt på fysisk aktivitet. Den positiva hälsoeffekten av ökat cyklande är flera gånger större än effekterna av en eventuellt försämrad trafiksäkerhet. Åtgärden ökar möjligheterna för barn att cykla då cyklisterna separeras från bilister och framkomligheten för cyklister ökar.

Hälsan gynnas också av de minskade emissionerna från biltrafiken och därmed minskade luftföroreningarna. Bullernivåerna minskas också något när biltrafiken minskar. I vilken mån som de regionala vägobjekten bidrar till ökad fysisk aktivitet är beroende av om det byggs ett parallellt gång- och cykelnät eller inte. Hälsan gynnas också av de minskade emissionerna från biltrafiken och därmed minskade luftföroreningar. Hur hälsoaspekter såsom buller påverkas beror i hög grad på om trafiken eller hastigheten ökar. Ett ökat transportarbete på väg kommer att leda till ökade bulleremissioner och därmed ökade bullerstörningar. Förtätning i de större städernas centrala och halvcentrala delar tillsammans med ökad trafik bedöms öka de totala bulleremissionerna från transportsektorn utan plan för bulleråtgärder. Elfordon är tystare än fordon som drivs med fossila drivmedel, men effekten blir stor först när en betydande del av fordonsflottan är utbytt. Denna aspekt förstärks ytterligare av det faktum att folkökning och flyttningar leder till en ökad koncentration av människor, bebyggelse och transporter i de områden som redan idag är utsatta för buller.

Regionala mål och ställningstaganden

De regionala mål som RTI-planen utgår från strategierna och planer som Region Skåne tagit fram. *Det öppna Skåne 2030*, Skånes regionala utvecklingsstrategi, *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.



Det öppna Skåne 2030

Skånes regionala utvecklingsstrategi, *Det öppna Skåne 2030* beslutades år 2014. Målbilden är att Skåne år 2030 är öppet. Öppet i sinnet, öppet för alla och med ett öppet landskap. Vi välkomnar nya människor och nya influenser med öppna armar. Vi är porten till Sverige och ut i världen. Det öppna Skåne 2030 pekar ut fem prioriterade ställningstaganden.

- Skåne ska erbjuda framtidstro och livskvalitet
- Skåne ska bli en stark hållbar tillväxtmotor
- Skåne ska dra nytta av sin flerkärniga ortstruktur
- Skåne ska utveckla morgondagens välfärdstjänster
- Skåne ska vara globalt attraktivt

Bedömning av planens påverkan på Det öppna Skåne 2030

Genom de regionala vägobjekten minskar restiderna för bil- och bussresenärer och säkerhetskänsliga åtgärder genomförs för att kunna upprätthålla en bra framkomlighet. Genom samfinansiering till järnvägsinvesteringar ökar tillgängligheten genom persontågstrafik till nya orter på Söderåsbanan och Lommabanan. Tillgängligheten och robustheten ökar genom att RTI-planen samfinansierar järnvägsutbyggnader på Västkustbanan, Skånebanan och persontrafik på Godsstråket genom Skåne, vilket bidrar till målet om kollektivtrafikens marknadsandel. De riktade åtgärderna för kollektivtrafik på statliga vägar möjliggör utvecklad regional busstrafik och riktade trafiksäkerhetsåtgärder möjliggör en hög framkomlighet med hänsyn tagen till trafiksäkerhetsmålen både i det statliga och kommunala vägnätet. Utbyggnad av cykelvägar på landsbygd och statlig medfinansiering till kommunala utbyggnader i tätorter ökar tillgängligheten med cykel som egna resor och genom bättre kopplingar till stationer och hållplatser. Målet att kollektivtrafiken ska ha en marknadsandel på minst 40 procent medför riktade åtgärder med specifikt syfte att förbättra förutsättningarna för busstrafiken, både på statligt och kommunalt vägnät. Satsningen på Regionalt superbusskoncept bidrar till att öka kollektivtrafikens attraktivitet. Andra åtgärder som genomförs är förbättrad framkomlighet, modernisering av hållplatser, förbättrade gång- och cykelanslutningar samt att utrymme skapas för bidrag till åtgärder i anslutning till stationer. Samfinansiering av järnvägsinvesteringar möjliggör ny regional persontågstrafik och förbättrad kvalitet i befintlig trafik.

Strategier för det flerkärniga Skåne

Strategier för det flerkärniga Skåne antogs år 2013. Strategin kopplar samman det regionala utvecklingsarbetet till den kommunala översiktsplaneringen genom gemensamma strategier för hållbara fysiska strukturer i Skåne.

Fem strategiområden har formulerats, dessa utgår från målbilden om Det flerkärniga Skåne, där Skåne år 2030 är en attraktiv och livskraftig region med flera starka tillväxtmotorer och en mångfald av livsmiljöer – en livskraftig region med hållbara fysiska strukturer som sätter människan i centrum.



- Satsa på Skånes tillväxtmotorer och regionala kärnor och utveckla den flerkärniga ortstrukturen
- Stärka tillgängligheten och binda samman Skåne
- Växa effektivt med balanserad och hållbar markanvändning
- Skapa socialt hållbara, attraktiva orter och miljöer som erbjuder hög livskvalitet
- Stärka Skånes relation inom Öresundsregionen, södra Sverige och södra Östersjön

Bedömning av planens påverkan på Strategier för det flerkärniga Skåne

Flertalet av åtgärderna syftar till att öka tillgängligheten till och mellan de regionala kärnorna. De riktade åtgärderna för kollektivtrafik på statliga vägar inklusive satsningen på Regionalt superbusskoncept möjliggör en utvecklad regional buss- trafik som binder samman de skånska orterna med kollektivtrafik. Detta stärker inte bara tillväxtmotorerna och de regionala kärnorna utan även de andra skånska orterna. Cykelsatsningarna som pekas ut i cykelvägsplanen underlättar ett cyklande mellan orter och ökar därmed tillgängligheten mellan de skånska orterna något som ytterligare stärker den flerkärniga ortstrukturerna i Skåne. Tillgängligheten i Skåne stärks därmed både på ett regionalt och ett lokalt plan. Samfinansiering till järnvägsinvesteringar genom persontågstrafik till nya orter på Söderåsbanan och Lommabanen ökar de skånska tillväxtmotorernas attraktivitet genom att stärka tillgängligheten. Nya stationer skapar förutsättningar för en samlad bebyggelse med god tillgänglighet till kollektivtrafik vilket skapar goda förutsättningar för att Skåne ska kunna växa effektivt med balanserad och hållbar markanvändning.

Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050

Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050 beslutades år 2017. Strategin tydliggör vägval, mål och prioriteringar och anger en riktning för hur transportsystemet i Skåne ska utvecklas för att nå de uppsatta målen. Vägledande för strategin är den uppsatta färdmedelsfördelningen. *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050* konkretiseras i ett antal strategier och planer inom olika områden som berör transportsystemet. Exempel på konkretiseringar är cykelstrategin som är vägledande för cykelvägsplanen. Mer om färdmedelsfördelningen och konkretiseringen av strategin finns att läsa om i kapitel *Region Skånes strategiska inriktning och vägval för prioritering*.

Bedömning av planens påverkan på mål för färdmedelsfördelning och trafiklagsfördelning

När det gäller påverkan på färdmedelsfördelningen som Region Skåne beslutat i *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050* skapar planen goda möjligheter till en överflyttning av resor från bil till kollektivtrafik samt cykel. Framförallt gäller det satsningen på Regionalt superbusskoncept, järnvägsobjekt samt trimningspaket för järnväg.

Påverkan på färdmedelsfördelningen är i hög grad beroende på samverkan med andra samhällssektorer. Nationell transportplan har i sammanhanget en betydelse, eftersom den hanterar stora satsningar på nationella vägar och järnvägar. RTI-planens åtgärder främst på järnvägsnätet kan bidra till att trafiklagsfördelningen för godstrafiken i Skåne går mot målet. Det kommer dock krävas ytterligare satsningar både såväl fysiska som genom styrmedel och lagändringar för att målet ska kunna nås. RTI-planens satsningar kan inte ensamma skapa tillräcklig kapacitet i kollektivtrafiken för att klara av den överflyttning till kollektivtrafik, gång och cykel som de uppsatta målen visar. Det finns också en mycket viktig koppling till den kommunala samhällsplaneringen, där planering av nya bostäder och verksamheter spelar en viktig roll kring om målet kan nås. Den ekonomiska styrningen mot alternativa drivmedel och val av färdmedel är också en viktig aspekt.

Miljömässig hållbarhet

Till RTI-planen ska en miljöbedömning med en miljökonsekvensbeskrivning upprättas, vilket utgör ett beslutsunderlag. En miljöbedömning är en process som på en strategisk övergripande nivå bedömer om RTI-planen kan antas medföra en betydande miljöpåverkan eller ej. En miljökonsekvensbeskrivning ska identifiera och redogöra de effekter RTI-planen kan medföra på bland annat människor, djur, växter, mark och vatten. *Miljökonsekvensbeskrivningen* i sin helhet redovisas i bilaga två till denna plan.



Sammanfattning av miljökonsekvensbeskrivningen

Satsningarna som finns i regional plan leder i stort sett i positiv riktning, men har en rätt så liten effekt i sammanhanget. Med en ökad andel icke fossila drivmedel samt med renare och effektivare motorer i fordonsparken väntas utsläppen av kvävedioxid och partiklar minska. Hur stor effekten blir beror på hur snabbt utfasningen av dieselmotorer kommer att ske. Påverkan på buller är osäkert, då trafiken bedöms öka samtidigt som fordonen bedöms bli tystare, med en större andel elfordon. De förväntade trafikökningarna kommer att förstärka transportsystemets negativa påverkan på växt- och djurlivets biologiska mångfald och utbredning. Skyddsvärda områden kan hotas av ökade trafikmängder.

Tillkommande åtgärder i den nya planperioden bedöms ge en positiv riktning förändring avseende miljön, jämfört med i befintlig plan. Man kan således säga att planförslaget bidrar till att överbrygga det gap som idag finns mellan den prognosticerade utvecklingen för vägtrafikens utsläpp och de uppsatta klimatmålen. Men hur stor del av gapet som planförslaget kan utgöra är svårt att svara på. I kombination med en större satsning på hållbara trafikslag kan de satsningar som görs i RTI-planen succesivt bidra till en planering som styr mot klimatmål och ändrade färdmedelsandelar. Ett exempel är att en följd effekt av fler stationer kan vara utbyggnad i kollektivtrafiknära läge. Sådan utbyggnad kan innebära konsekvenser för landskapet och kommer således studeras för sig. Omfattningen av dessa negativa effekter och möjliga åtgärder för att lindra dessa studeras närmare i samband med de miljökonsekvensbeskrivningar som upprättas inför utbyggnader.

Matris med bedömning

På nästa sida visas en matris med värdering av hur de olika åtgärderna inom länsplanen går i positiv eller negativ riktning avseende de transportpolitiska målen. Rött betyder negativ påverkan och grönt positiv påverkan. Gult betyder ingen påverkan och vitt att ingen bedömning gjorts. Ytans storlek är satt i förhållande till summan som investeras. Matrisen gäller för hela den regionala transportinfrastrukturplanen: till vänster i matrisen finns Nollalternativet som inkluderar befintlig plan/beslutade åtgärder och till höger planförslag som är tillkommande utrymme. För mer information om de olika delarna läsa bilagan *Miljökonsekvensbeskrivning*.

			Nollalternativ (inkl ej genomförda åtgärder i föregående plan)										Ny plan (tilkommande)							
Fokusområde	Nationella mål	Regionala mål	Kriterier	Namngivna regionala (vägobjekt)						Samfinansiering nationell plan				TS & Miljö				TS & Miljö		
				99 Björnsåker	913 Skövde/Alingsås	108 Skövde/Sjöland	111 Skövde/Alingsås/Treleås	231 Skövde/Sjöland	2933 Östsvenska höjden	108 genomförda	Samfinansiering nationell plan	TS & Miljö	Cykelvägar	Kollektivtrafik	TS & Miljö	Cykelvägar	Kollektivtrafik			
				108 Skövde/Alingsås	108 Skövde/Sjöland	111 Skövde/Alingsås/Treleås	231 Skövde/Sjöland	2933 Östsvenska höjden	108 genomförda	Samfinansiering nationell plan	TS & Miljö	Cykelvägar	Kollektivtrafik	TS & Miljö	Cykelvägar	Kollektivtrafik	TS & Miljö			
K L I M A	Begränsad klimatpåverkan Nationellt utsläppsmål för transportsektorn	Miljöförordningen 2009	Systemintegrationsverkande																	
			Överfyllning badvatten																	
			Utsläpp av koldioxid																	
H A L S A	God byggd miljö		Buller - påverkan på livmiljö för människor																	
			Buller - påverkan på områden med hög ljudnivå																	
			Fysisk aktivitet i transportsystemet																	
			Trafikskavetel																	
			Tjänstgäst för alla																	
L A N D S K A P	Intresset förhållande mellan Biologisk mångfald och Kulturmångfald God byggd miljö samt fysiska kulturförhållanden och annan kulturmångfald		Biologisk mångfald - utveckling av landskapsbilden																	
			Biologisk mångfald - utveckling av landskapsbilden																	
			Biologisk mångfald - utveckling av landskapsbilden																	
L A N D S K A P	Ett rikt- och varierande landskap		Biologisk mångfald - utveckling av landskapsbilden																	
			Biologisk mångfald - utveckling av landskapsbilden																	
			Biologisk mångfald - utveckling av landskapsbilden																	

Figur 22 Matris från miljökonsekvensbedömningen av den regionala transportinfrastrukturplanen. Mer om konsekvenser och påverkan finns i miljöbedömningen och miljökonsekvensbeskrivningen, se bilaga 4

Social hållbarhet

Infrastrukturplaneringen kan på olika sätt bidra till välfärd och problemlösningskapacitet genom att utgå från principen om social rättvisa. Social rättvisa handlar dels om en rättvis fördelning av resurser men också om att fördelningen bygger på en förståelse och respekt för de behov olika grupper av människor har, exempelvis avseende tillgänglighet. Transportinfrastrukturen ska bidra till olika gruppers behov av tillgänglighet kopplat till betalt arbete, obetalt arbete (exempelvis vård och omsorg av anhöriga, hämta och lämna barn på dagis etcetera), fritid, och service. Det transportpolitiska funktionsmålet beaktar social hållbarhet framförallt utifrån kön, ålder och funktionsvariation.



Två begrepp som bör beaktas då konsekvensbedömning av transportinfrastruktur genomförs är det sociala kontraktet och socialt kapital. Det sociala kontraktet är ett kontrakt mellan individer i samhället och samhällets institutioner samt den upplevda rättvisan vad gäller fördelning av resurser. Man pratar också om det överbyggande sociala kapitalet som graden av tillit, både mellan olika grupper av människor och mellan samhällsinstitutioner och grupper av människor. Om infrastrukturplaneringen bidrar till möten mellan individer från olika grupper i samhället och mellan olika grupper och olika samhällsinstitutioner, och därmed bidrar till ökad tillit, kan den i så fall utgöra ett viktigt bidrag till den sociala hållbarheten.

Vidare är det relevant att beakta att personer med sämre förutsättningar i större utsträckning än andra påverkas negativt av transportinfrastrukturens baksidor samtidigt som de drar mindre nytta av förbättringar i tillgänglighet. Socioekonomisk utsatthet, etnisk exkludering och geografisk segregering är faktorer som samvarierar kraftigt, likaså att etnisk variation ökar när andelen etniska svenskar minskar. Personer med sämre förutsättningar bor generellt i områden som är socioekonomiskt svaga och generellt har en hög andel invånare med utländsk bakgrund. De som inte har tillgång till bil eller inte har körkort är förpassade till gång, cykel eller kollektivtrafik. Detta gäller framförallt i storstäder men också i viss mån i medelstora och mindre orter. Läs mer i Bilaga 2 *Miljökonsekvensbeskrivning*

Bedömning av planens påverkan på social hållbarhet

Det finns ett antal övergripande ansatser för att bedöma huruvida RTI-planen bidrar till en ökad social hållbarhet. Dessa ansatser kan också sägas vara bedömningsgrunder för övergripande konsekvensbedömning av social hållbarhet. Bedömda åtgärder och planer leder generellt till ökad jämlikhet som beskrivs under transportpolitiskamålet inom funktionsmålet och preciseringen jämställdhet, personer med funktionsvariation samt barn och unga.

Satsningarna i RTI-planen bidrar till ökad andel kollektivtrafik genom ökade potter. Det kan bidra till att socioekonomisk utsatthet, etnisk exkludering och geografisk segregering minskar, genom ökad tillgänglighet. Regionalt superbusskoncept är ett exempel som kommer underlätta för personer att ta sig till en större arbetsmarknad med högkvalitativ kollektivtrafik även i mindre orter.

Den sociala hållbarheten behöver också analyseras på en mer lokal nivå, exempelvis genom att jämföra den socioekonomiska statusen på olika områden i städerna och studera vilka tillgänglighetsförbättringar som dessa får. Även det geografiska perspektivet, det vill säga vilka olika delar av Skåne som får ökad tillgänglighet är viktigt att studera, men har inte ingått i framtagna bedömningsgrunder. Återigen finns här en betydande koppling till den kommunala samhällsplaneringen som behöver uppmärksammas.



Effekter på bostadsbyggande

Enligt regeringens direktiv (RSKR 2016/17:101) ska länsplaneupprättarna beskriva vilka effekter olika infrastrukturåtgärder i länsplanen väntas ge på förutsättningarna för bostadsbyggandet.

Skånes utveckling är beroende av en effektiv kollektivtrafik som binder samman hela den flerkärniga regionen och dess arbets- och bostadsmarknader. Satsningar på kollektivtrafiken har en avgörande betydelse för att Skåne ska nå en hållbar tillväxt. Skånes andel av rikets befolkning ökar, men utan motsvarande andelsökning av sysselsättning och produktion. Den stora inflyttningen i regionen i kombination med eftersatt bostadsproduktion hindrar regionens tillväxt. En hämmad bostadsmarknad innebär negativa följder för bland annat tillgång till utbildning, arbete, kompetensförsörjning, matchning på arbetsmarknad, social integration och miljömässig hållbarhet.

Skånes befolkning ökar med drygt 10 000 invånare årligen. Folkmängden ökar i alla delar av regionen med en polarisering mot Malmö–Lund. I stora delar av Skåne råder idag bostadsbrist som följd av eftersatt bostadsproduktion den senaste tioårsperioden. Årligen skulle cirka 7 000 (Länsstyrelsen i Skåne) bostäder behöva byggas för att möta befolkningsökningen. Under år 2015 färdigställdes bostäder motsvarande 60 procent av det årligt beräknade bostadsbehovet i Skåne. Även om det för nuvarande byggs mycket bostäder är det minst lika viktigt att bostadsbyggandet fortsätter, i samma takt eller högre, över tid.

Region Skåne har gjort en sammanställning år 2017 av den stationsnära planberedskapen i kollektivtrafikstråk. Med stationsnära läge avses en radie om 1500 meter från tågstation och en radie om 1000 meter från en regionbusshållplats. Sammanställningen avser planeringsberedskap, det vill säga inte detaljplanelagd bebyggelse utan bostäder som framgår, av översiktligare dokument såsom till exempel översiktsplan. Denna sammanställning ligger till grund för nedanstående antaganden om bostäder kopplat till åtgärder i RTI-planen.

Samfinansiering nationell transportplan

Västkustbanan

I stationssamhällen på sträckan mellan Helsingborg C och Ängelholm, som idag har enkelspår men där en utbyggnad till dubbelspår är angelägen, bedöms finnas en planberedskap för 3700 bostäder. Cirka hälften av den detaljplaneberedskap som finns utgörs av outnyttjade byggrätterna i stationsorterna Maria, Ödåkra och Kattarp. En utbyggnad av Västkustbanan mellan Helsingborg C till Ängelholm ger inte endast effekter på bostadsbyggande i stationssamhällena utan ger även en förbättrad tillgänglighet längs med hela stråket. Andra kommuner med hög stationsnära planberedskap är Kävlinge med 2150 bostäder. Totalt finns det längs med hela Västkustbanan stationsnära planberedskap för cirka 18 700 bostäder.

Lommabanen

Lommabanen, Burlöv– Kävlinge, ger möjlighet till ny Pågatågstrafik i fyra samhällen - Furulund, Flädie, Lomma och Alnarp som idag utgör attraktiva bostadsorter men som nu är beroende av buss för att kollektivtrafikförsörjas. I de fyra nya stationsorterna finns idag 6634 bostäder och beredskap för ytterligare 3000 bostäder. Burlövs kommun har även en planberedskap på 4000 bostäder i stationsorterna Burlöv och Åkarp. Totalt finns det i längs med Lommabanen stationsnära planberedskap för cirka 13 000 bostäder.

Persontrafik på Godsstråket i Skåne

Söderåsbanan som sträcker sig mellan Åstorp– Teckomatorp används i dag endast för godstrafik. Genom ökad kapacitet på den enkelspåriga banan kan den även öppnas för persontrafik. Det skulle göra att de tre orterna Billesholm, Kågeröd

och Svalöv kan få station och därmed effektivt nå både Helsingborg, Lund och Malmö. I dessa orter finns i dag 3411 bostäder och beredskap för ytterligare 1850 nya. Totalt finns det längs med Söderåsbanan en stationsnära planberedskap för cirka 3 200 bostäder.



Kollektivtrafik

Regionalt superbusskoncept går genom många orter i Skåne men det fanns inte möjlighet att studera planberedskapen för alla dessa i detta skede. I bedömningen av planberedskapen har det därför gjorts ett urval av orter där detta har studerats vilka redovisas nedan.

Stråket Helsingborg–Örkelljunga

Regionalt superbusskoncept Örkelljunga–Helsingborg ger förutsättningar för att skapa attraktivt boende i nordvästra Skånes skogsbygd. Örkelljunga är beläget utefter E4:an norr om Helsingborg dit stor arbetspendling har sitt mål. Beredskap för 1460 bostäder finns i de två samhällena Örkelljunga och Åstorp, som därigenom får förbättrad närbarhet. Totalt finns det en stationsnära planberedskap längs med hela stråket för cirka 1 900 bostäder.

Stråket Helsingborg–Höganäs

Regionalt superbusskoncept Höganäs–Helsingborg, längs väg 111, ger möjlighet att kollektivtrafikpendla in till Helsingborg eller vidare med regionaltåg från boendepopulära kustsamhällena. I de fyra samhällena Höganäs, Viken, Domsten och Hittarp/Laröd finns det i dag 9702 bostäder och beredskap för 1450 nya bostäder. Den redan idag högt belastade bussträckan når snart kapacitetstak och Superbuss etablerar en framtida möjlig spårvägssträckning. Totalt finns det en stationsnära planberedskap längs med stråket för cirka 2 200 bostäder.

Stråket Skanör/Falsterbo–Malmö

Regionalt superbusskoncept Malmö–Vellinge ger förutsättningar för att bostadstillskotten i de attraktiva samhällena på Näset kan nå Malmö med kapacitetstark och attraktiv kollektivtrafik som därigenom minskar bilberoendet. I de fem samhällena Tygelsjö, Höllviken, Ljunghusen, Skanör–Falsterbo och Vellinge finns i dag 11420 bostäder och en beredskap för 2300 bostäder. Totalt finns det en stationsnära planberedskap längs med stråket för cirka 3 200 bostäder.

Stråket Kristianstad–Osby

Regionalt superbusskoncept Kristianstad – Osby, som ansluter via väg 118 till väg 19, kompletterar systemet. I Hanaskog, Knislinge, Broby samt Osby finns en stationsnära planberedskap på 687 bostäder. Vid högskolan i Kristianstad finns en stationsnära planberedskap på 1660 bostäder. Totalt finns det en stationsnära planberedskap längs med stråket för cirka 4 000 bostäder.

Stråket Ystad/Simrishamn–Kristianstad

Regionalt superbusskoncept Ystad/Simrishamn, utmed väg 19, ger ökad närbarhet till Kristianstad från Österlen. I orterna Ystad, Simrishamn, Tomelilla, Skåne Tranås, Brösarp, Degeberga, Everöd och Vä finns idag 14000 bostäder och beredskap för minst 2060 nya bostäder. Totalt finns det en stationsnära planberedskap längs med stråket för cirka 2600 bostäder.

Stråket Malmö–Kristianstad

Regionalt superbusskoncept Malmö – Kristianstad, utmed E22, ger snabbare förbindelse mellan de båda regionala kärnorna. De båda städerna utgör navet för effektiv kollektivtrafik från flera mindre och attraktiva bostadsorter. I orterna Hurva, Gårdsstänga, Hörby, Tollarp, Vä utefter bussträckningen finns idag 5068 bostäder och beredskap för minst 650 bostäder. I Malmö Värnhem som är en regionbusnod finns en planberedskap på 1250 bostäder. Totalt finns det en stationsnära planberedskap längs med stråket på cirka 5 400 bostäder.



Stråket Lund–Simrishamn

Regionalt superbusskoncept Lund–Simrishamn, utmed väg 11 och vidare längs väg 102 bör etableras för att möjliggöra effektiv kollektivtrafikpendling mellan Österlen och Lund. På så vis når pendlare från orterna Simrishamn, Tomelilla och Sjöbo effektivt Lund. I dessa tre orter finns i dag 9748 bostäder och planberedskap för 2004 bostäder. I Sjöbo finns det en stationsnära planberedskap på 720 bostäder. Total planberedskap längs med stråket finns för cirka 3 000 bostäder.

Stråket Malmö–Sjöbo

Regionalt superbusskoncept Malmö – Sjöbo, utmed väg 11, bör etableras för att möjliggöra effektiv kollektivtrafikpendling mellan Malmö och Sjöbo via Veberöd. Stråket har ett högt resande och utgör en viktig förbindelse mellan attraktiva bostadsorter. I Sjöbo finns det en stationsnära planberedskap för 720 bostäder och i Veberöd 1200 bostäder. På Värnhem i Malmö som är en regionbussnod finns en planberedskap på 1250 bostäder. Total planberedskap längs med stråket finns för cirka 3 400 bostäder.

Regionala vägobjekt

Flertalet regionala vägobjekt är kopplade till genomförande av Regionalt superbusskoncept. Enligt en studie som Göteborgsregionen gjort är en av de viktiga kvaliteterna för bostadsinvestering närheten till expressbusshållplats inom ett avstånd på 400 meter. Det talar för potentiellt ökat bostadsbyggande längs med de kollektivtrafknära stråken och framför allt där hållplatser för Regionalt superbusskonceptet kommer att lokaliseras. Se mer ovan om planberedskapen kopplat till Regionalt superbusskoncept. Andra regionala vägobjekt bidrar till att binda ihop skånska orter och noder vilket ökar tillgängligheten som underlättar arbetspendling. Det kan ha långsiktiga effekter på bostadsbyggande då ökad tillgänglig ökar orters attraktivitet. Effekterna är något osäkra, vilket gör att det i nuläget är svårt att analysera exakta effekter på bostadsbyggandet.

Potter om cykel, kollektivtrafik samt trafiksäkerhet och miljö

Potternas effekter på bostadsbyggande är även de svåra att beskriva. I studier som de två andra storstadsregionerna har gjort framkommer det att en av de starkaste lägeskvaliteterna i en stad är närheten till centrum.

Att kunna ta sig till de funktioner som en stadskärna erbjuder, antingen gåendes eller med cykel, ses som mer värdefullt än möjligheten att köra dit med bil. Effekten av det är att ju närmare centrum desto högre efterfrågan på boende. Att skapa bästa möjliga förutsättningar att transportera sig säkert med cykel eller till fots bidrar således till skapa attraktiva befintliga boendemiljöer och områden med potential att utvecklas. Oberoende av bostadstyp, bostadsrätt eller småhus, ses det som mycket attraktivt att bo med närhet till spårstation eller som ovan nämnt en expressbusshållplats. Att ha närhet till en centralstation som ger möjlighet att snabbt ta sig ut i regionen och vidare anses också vara av stor betydelse.

Samhällsekonomisk bedömning

För samtliga namngivna objekt som är kostnadsberäknade till mer än 25 miljoner kronor har Trafikverket genomfört en samhällsekonomisk bedömning. Det har också sammanställts en bredare beskrivning för åtgärden, med beskrivningar av mjuka faktorer som inte har eller är möjliga att prissätta. Den samlade effektbedömningen utgår från den målstruktur som finns inom svensk transportpolitik i enlighet med den transportpolitiska propositionen *Mål för framtidens resor och transporter* (Prop. 200809:93). Bedömningarna finns tillgängliga på Trafikverkets hemsida.



Nettonuvärdeskvot

I Trafikverkets samhällsekonomiska bedömningar som görs för alla namngivna objekt över 25 miljoner kronor beräknas en nettonuvärdeskvot, NNK. Åtgärdens samlade nettonyttan dvs. nyttan minus kostnaden divideras med dess totala kostnad. Enkelt uttryckt kan detta sägas vara ett mått på hur mycket man får tillbaka per satsad krona. Ju högre NNK-värde en åtgärd får, desto mer lönsam är den.



Hur går planeringen av transportsystemet till?

– en kunskapsöversikt

En kunskapsöversikt över planeringen av transportsystemet, delar av planeringsprocessen, aktörer, transportpolitiska mål och principer, lagstiftning och finansiering. Planering av transportsystemet behöver ske utifrån fysisk struktur och demografi i samklang med bostadsutveckling, fysisk planering m.m. Kapitlet är fristående och syftar till att bidra med kunskap för läsaren som vill veta mer.

Aktörer

Infrastruktur och transporter involverar många aktörer och kräver bred samverkan för att planeras och genomföras. Planering av infrastruktur kräver kunskap, dialog, lärande, utbyte och förankring mellan många aktörer, bland andra Region Skåne, Skånes 33 kommuner, regeringen, Trafikverket, näringslivet och organisationer/privata aktörer.

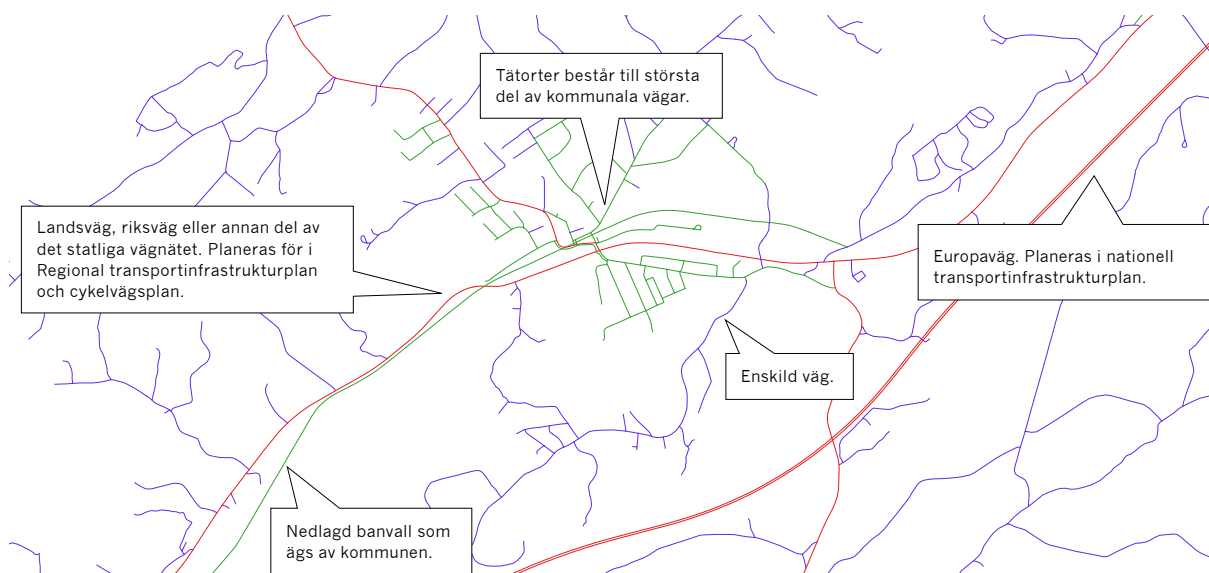
Trafikverket ansvarar för långsiktig planering av transportsystemet för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart samt för byggande, drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar. Trafikverket är huvudman och ägare av järnväg och statliga vägnätet. Trafikverket ansvarar för att ta fram en nationell transportplan som reglerar och finansieringar främst åtgärder på järnväg och stamvägnätet. Trafikverket genomför åtgärderna i regional transportinfrastrukturplan för Skåne.

Region Skåne har det regionala utvecklingsansvaret i Skåne. Detta innefattar bland annat ansvaret att ta fram och fastställa en strategi för Skånes långsiktiga utveckling, men även att upprätta och prioritera åtgärder och fastställa länsplaner för regional transportinfrastruktur. I rollen som regional kollektivtrafikmyndighet i Skåne län har Region Skåne ansvar för kollektivtrafikens utveckling, bland annat genom framtagande av ett Trafikförsörjningsprogram för Skåne. Genom Skånetrafiken genomför och utvecklar Region Skåne kollektivtrafiken.

Länsstyrelsens uppgift är i arbetet med genomförandet av den nationella och regionala infrastrukturplanen att föra en dialog kring miljökonsekvensbeskrivningar. Länsstyrelsen fattar också beslut om ett projekt innebär betydande miljöpåverkan och godkänner miljökonsekvensbeskrivningar i väg- och järnvägsprojekt. Länsstyrelsen har också till uppgift att tillstyrka fastställelse av vägplaner och järnvägsplaner.

Kommunerna ansvarar för det kommunala vägnätet, vilket oftast inbegriper de lokala gatorna innanför tätortsgränsen. Kommunala vägnätet planeras via den kommunala planeringsprocessen genom översiktsplaner, trafik- och mobilitetsplaner, detaljplaner m.m. Det kommunala gatunätet regleras enligt plan- och bygglag (2010:900).

Organisation/privat aktör ansvarar oftast för de enskilda vägarna och kan exempelvis vara en vägförening, samfällighetsförening eller vägsamfällighet och i vissa enstaka fall en enskild markägare. De enskilda vägarna finansieras till stora delar med statligt bidrag från den nationella transportplanen samt till viss del genom den regionala transportinfrastrukturplanen.



Figur 23 Principbild över väghållare. Grönt är det kommunala vägnätet, blått det enskilda vägnätet och rött det statliga vägnätet.

Framtagandet av nationell transportplan och regional transportinfrastrukturplan

Det finns en framtagen process som styr planeringen av infrastrukturen på nationell och regional nivå. Processen innebär att Trafikverket och länsplaneuppdragsgruppen vart fjärde år får i uppdrag av regeringen att ta fram en nationell transportplan respektive en regional transportinfrastrukturplan. Den nationella transportplanen omfattar investeringar i det statliga stamväg- och järnvägsnätet, medan den regionala transportinfrastrukturplanen omfattar det statliga regionala vägnätet med riksvägar och länsvägar. Den nationella transportplanen innehåller därutöver drift och underhållsåtgärder på statliga vägar och järnvägar. Transportinfrastrukturplanerna sträcker sig över tolv år men ersätts av en ny reviderad plan varje mandatperiod, vart fjärde år. Infrastrukturplaneringen består av faserna inriktningsplanering, åtgärdsplanering och genomförande.

Inriktningsplaneringen

Inriktningsplaneringen består i att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att ta fram ett inriktningsunderlag inför kommande planeringsperiod som remitteras ut för synpunkter till regioner, kommuner näringsliv och andra intressenter. Underlaget utgör grunden för den kommande infrastrukturpropositionen, som regeringen tar fram och beslutas av riksdagen. I propositionen anges den preliminära ramen för den nationella transportplanen.

Åtgärdsplaneringen

Därefter följer en åtgärdsplanering i syfte att ta fram nationell- och regional transportplan. Regeringen utformar ett direktiv som ger Trafikverket och läns-

planeuppdragsgruppen i uppdrag nationell transportplan och en regional transportinfrastrukturplan. Direktivet och förordningarna styr innehållet och ger en riktning kring vilka åtgärder som ska prioriteras. I direktivet anges den preliminära ramen för den regionala transportplanen.

Genomförandet

Samtidigt som inriktnings- och åtgärdsplaneringen pågår genomförs åtgärder i gällande plan. Genomförandet sker i samverkan med Trafikverket och berörda kommuner. Det är Trafikverket som ansvarar för genomförandet av åtgärderna i nationell- och regional transportplan.

Med syfte att skapa bättre möjligheter till insyn och tydlighet gällande aktuellt planeringsläge har ett system för verksamhetsplanering inrättats för Trafikverket och regeringen. Propositionen (2011/12:118) *Planeringssystem för transportinfrastruktur* beskriver en modell för hur de ekonomiska delarna av planeringssystemet kan knytas fastare till den statliga budgetprocessen.

Nationell transportplan

Innan planläggningsprocessen för ett infrastrukturprojekt påbörjas, görs en långsiktig ekonomisk plan av det samlade transportsystemet för väg, järnväg, sjöfart och luftfart, den nationella transportplanen. Trafikverket tar fram planen på uppdrag av regeringen utifrån de transportpolitiska målen, direktivet samt propositionen och inriktningsunderlaget styr innehållet i planen. Trafikverkets uppgift och ansvar är att se till att planen genomförs. Syftet med planen är att bidra till att de transportpolitiska målen nås, samt att bidra till lösningar på de utmaningar som riksdagen och regeringen pekar ut.

Planen innehåller en fördelning av den ekonomiska ramen kring olika åtgärds-kategorier; utveckling av transportsystemet (inklusive medel till länsplaner), drift, underhåll och reinvesteringar av statliga järnvägar och drift, underhåll och reinvesteringar av statliga vägar inklusive bärighet och tjälsäkring, samt till statlig medfinansiering till enskilda vägar.

Den nationella transportplanen är framtagen utifrån ett trafikslagsövergripande perspektiv. Det är regeringen som slutligen beslutar om innehållet i den nationella transportplanen utifrån Trafikverkets förslag.

Planen arbetas fram i flera steg och fyrstegsprincipen är vägledande i Trafikverkets arbete för att säkerställa effektiva och hållbara lösningar. Utifrån utmaningar i transportsystemet identifieras brister på regional och nationell nivå som prioriteras i relation till de transportpolitiska målen. Utifrån utpekade åtgärder har en sammanvägning gjorts av bland annat kopplingen till regeringens utmaningar, identifierade brister, samhällsekonomisk effektivitet, nationell och regional prioritering och fördelning över landet samt kostnad i relation till tillgängliga medel.



Regional transportinfrastrukturplan (i Skåne kallad RTI-plan)

Region Skåne tar fram planen på uppdrag av regeringen utifrån de transportpolitiska målen, direktivet samt propositionen och inriktningsunderlaget. Upprättandet av den regionala transportinfrastrukturplanen regleras i förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur. Den regionala transportinfrastrukturplanen är statliga medel. Region Skåne beslutar inriktning och innehåll i planen och den ska beslutas av regionfullmäktige. Trafikverket är den myndighet som sedan har genomförandansvar för åtgärderna i planen.

Vidare ska länsplanen ange

1. standard på anläggningarna
 2. den inriktning på åtgärder som bedöms ha störst effekt för att nå de transportpolitiska målen,
 3. redovisning av de objekt som beräknas kosta minst 25 miljoner kronor och som bedöms bli utförda under planens giltighetstid,
 4. redovisning av åtgärdernas beräknade kostnader,
 5. redovisning av överenskommelser om icke-statlig medfinansiering,
 6. redovisning av beräknade årliga medel i statlig medfinansiering för olika ändamål, och
 7. en bedömning som innefattar redovisning av inverkan på de transportpolitiska målen
- Den regionala planen för transportinfrastruktur ska innefatta en beskrivning av ett för personer med funktionsvariation prioriterat regionalt transportnät inom vilket infrastrukturen, stationerna och fordonen ska kunna användas av alla. Förordning (2009:239).

Medlen i regional transportinfrastrukturplan får inte användas till drift och underhåll samt påverkansåtgärder (så kallade Mobility Management -åtgärder) som inte är kopplade till ett fysiskt investeringsobjekt i planen. RTI-planen regleras av en förordning, Förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur som anger att länsplanen ska avse tolv år

och upprättas med hänsyn till de samlade transportbehoven inom en region. Vart fjärde år revideras planen.

Planen får omfatta följande:

1. investeringar i statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet (i Skåne europavägarna E4, E6, E22 och E65)
2. åtgärder som omfattas av förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.
3. åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektiva användning av befintlig infrastruktur,
4. åtgärder i andra icke statligt finansierade anläggningar av betydelse för det regionala transportsystemet som bör redovisas i planen, och
5. bidrag för icke statliga flygplatser som bedöms vara strategiskt viktiga för regionen

Länsplanen får avse investeringar och förbättringsåtgärder för vilka Trafikverket har ansvaret enligt nationell transportplan för transportinfrastruktur. Detta benämns för samfinansiering och är aktuell för denna plan.

Länsplanen får även avse byggande och drift av enskilda vägar. Förordning (2010:137).



Cykelvägsplan

Cykelvägsplan är en fördjupning avseende cykelsatsningar i regional transportinfrastrukturplan. Cykelvägsplanen hanterar cykelvägar utmed statliga vägar, vilket i princip innebär vägarna mellan Skånes tätorter och byar, samt statlig medfinansiering till kommunala cykelvägar. Cykelvägsplan för Skåne 2018–2029 är den fjärde cykelvägsplanen som har tagits fram för Skåne. Vägledande för cykelvägsplanen är *Cykelstrategi för Skåne*. Cykelstrategin innehåller mål för hur cyklingen ska öka bland såväl vuxna som barn. Hur målen ska nås beskrivs i sex insatsområden. Cykelvägsplanen är av särskilt vikt för tre av insatsområdena i cykelstrategin;

- Investera i regionalt viktig stråk och leder
- Förbättra kopplingen mellan cykel och kollektivtrafik
- Öka säkerheten för cyklister

Miljökonsekvensbeskrivning för regional transportinfrastrukturplan

En miljökonsekvensbeskrivning är en process som på en strategisk övergripande nivå bedömer om en planerad verksamhet kan antas medföra en betydande miljöpåverkan. I framtagandet av regional transportinfrastrukturplan är det krav på att en miljökonsekvensbeskrivning upprättas, vilket utgör ett av beslutsunderlagen. En miljökonsekvensbeskrivning ska identifiera och redogöra de effekter en planerad verksamhet eller åtgärd kan medföra på bland annat människor, djur, växter, mark och vatten. Både till den nationella transportplanen och den regionala planen ska en miljökonsekvensbeskrivning upprättas. I respektive beskrivning ska följande redovisas enligt 6 kap. 16 § miljöbalken:

- Hur miljöaspekter har integreras i planen (eller programmet)
- Hur miljökonsekvensbeskrivningen och synpunkter från samråd har beaktats
- Skälen till att planen (eller programmet) har antagits i stället för de alternativ som varit föremål för övervägande, och
- De åtgärder som avses att vidtas för uppföljning och övervakning av den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen (eller programmet) medför.



Finansiering av åtgärder i regional transportinfrastrukturplan

Medfinansiering av statlig infrastruktur har förekommit i Skåne sedan lång tid, lika så statlig medfinansiering, förskottering och samfinansiering. Från och med år 2010 börjar samfinansiering att användas i större omfattning vilket innebär att den regionala transportinfrastrukturplanens medel användas för att helt eller delvis finansiera projekt som normalt ska bekostas med medel från den nationella transportplanen. Finansieringen av åtgärder styr av förordningen (1997:263) och (2009:237).

Samfinansiering

Den regionala infrastrukturplanen finansierar helt eller delvis anläggning som normalt ska finansieras via den nationella transportplan. Det är statliga medel som åtgärden samfinansieras med.

Medfinansiering

Kommun eller Region Skåne bekostar statlig anläggning helt eller delvis. Privat medfinansiering förekommer men är ovanlig.

Förskottering

Kommun eller Region Skåne lånar ut pengar till staten för att få ett planerat projekt tidigarelagt. Dock måste objektet finnas med i plan och vara planerat att genomföras inom 5 år.

Regionala namngivna objekt

De regionala namngivna objekten finansieras oftast till 100 procent av RTI-planen.

Kollektivtrafik på statliga regionala vägar

Valet av åtgärder bestäms under planperioden och följer Trafikverkets verksamhetsplanering och sker i dialog med Trafikverket och kommunerna. Åtgärderna finansieras till 100 procent genom RTI-planen och åtgärderna kan endast vara på det statliga regionala vägnätet.

Cykelvägar på statliga regionala vägar

Cykelvägar hanteras i Cykelvägsplanen som innehåller två potter som berör det statliga regionala vägnätet; statliga objekt och standardhöjningar på stråk. Åtgärderna finansieras till 50 procent genom RTI-planen och åtgärderna kan endast vara på det statliga regionala vägnätet.

Trafiksäkerhet och miljö på statliga regionala vägar

Under planperioden prioriteras ett antal områden inom potten där fokus är att säkra vägar och öka hastighetsefterlevnaden, framkomligheten samt de oskyddade trafikanterna. Valet av åtgärder bestäms under planperioden och följer Trafikverkets verksamhetsplanering och sker i dialog med Trafikverket och kommunerna. Åtgärderna finansieras till 100 procent genom RTI-planen och åtgärderna kan endast vara på det statliga regionala vägnätet.

Övrigt

Investeringsåtgärder enskilda vägar

Ett bidrag kan ges till enskilda vägar för främst större åtgärder.

Driftsbidrag till flygplatser

Till icke statliga flygplatser avsätts en pott för driftbidrag. Bidraget har från år 2012 hanterats och administrerats genom RTI-planen. Statlig medfinansiering till byggande av flygplatsanläggning för allmänt kommunikationsbehov med annan huvudman än staten förutsätter att EU-riktlinjerna för statligt stöd till flygplatser och flygbolag 2014/C 99/03 följs.

Steg 1 & 2 åtgärder

Utifrån namngivna objekt på det statliga vägnätet, som har prioriterats i RTI-planen, kan åtgärder inom steg 1- och 2-åtgärder finansieras via denna pott kopplat till objekten.

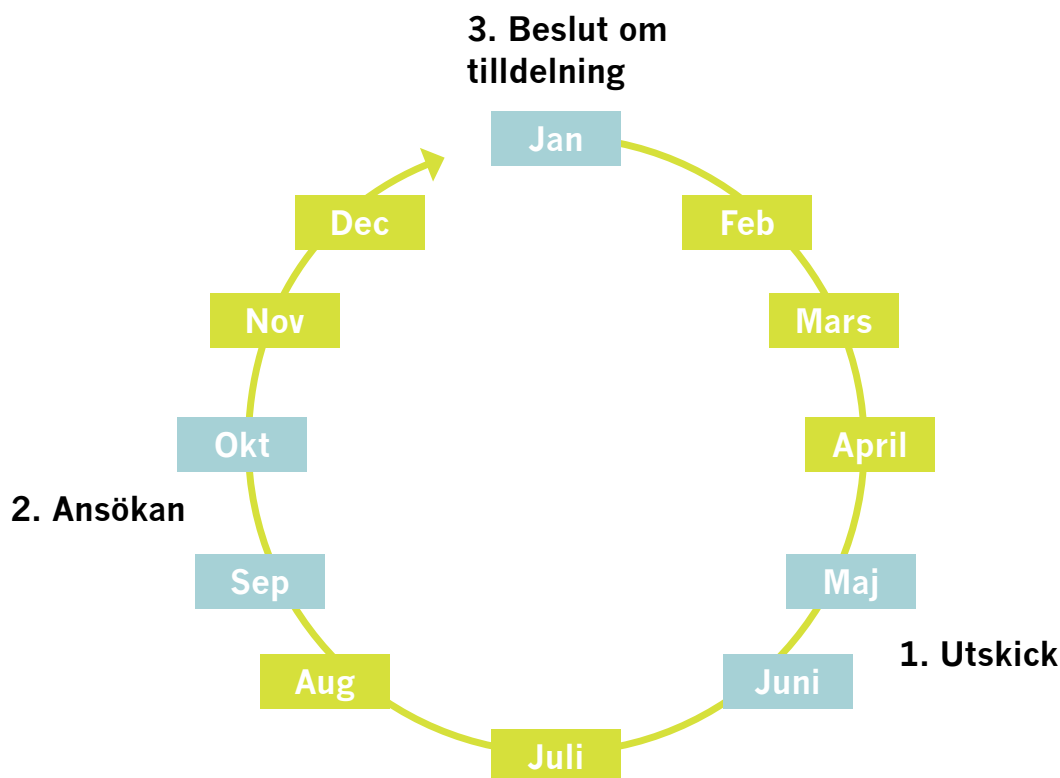


Statlig medfinansiering kommunal infrastruktur

I planen finns det potter som är fördelade på olika områden som kan användas för att finansiera åtgärder på det kommunala vägnätet med 50 procent av kostnaden i vissa fall upp till 75 procent. Medfinansiering till kommunal infrastruktur regleras av förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. och Trafikverkets handbok för statsbidrag, publikation 2016:169. I handboken framgår tydligt 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 miljö och trafiksäkerhet (inklusive cykel) på det kommunala vägnätet; *Inte namngiven åtgärd, TDOK 2016:0091* och *namngiven åtgärd, TDOK 2016:0090*. Rutinerna finns på Trafikverkets hemsida, <http://www.trafikverket.se/tjanster/ansok-om/ansok-om-statlig-medfinansiering-till-regionala-kollektivtrafikanlaggningar-trafiksakerhet-och-miljo/>.

Ansökningsprocessen sker årligen enligt nedan angivet tillvägagångssätt. Det statligt bidrag kommunal infrastruktur går att söka inom tre potter:

- Statlig medfinansiering till kommunal kollektivtrafik (Skånetrafiken handlägger)
- Statlig medfinansiering till kommunala cykelvägar (Trafikverket handlägger)
- Statlig medfinansiering till kommunal trafiksäkerhet och miljö (Trafikverket handlägger)



Figur 24 Årshjul som illustrerar ansökningsprocessen för statlig medfinansiering

Ansökningsförfarandet:

- **Maj/Juni** - Utskick om ansökan från Trafikverket och Skånetrafiken
- **Sep/Okt** - Ansökan skickas in av kommunerna
- **Januari** - Beslut om tilldelning

Ansökan om statlig medfinansiering ska göras på Trafikverkets ansökningsblankett som hämtas på www.trafikverket.se. Det finns olika ansökningsblanketter beroende på om ansökan rör en namngiven åtgärd eller en åtgärd som inte är namngiven samt om det rör utbetalning av medfinansieringen. Ansökan ska undertecknas av den som är behörig att företräda sökanden. Behörigheten ska vid eventuell förfrågan av Trafikverket kunna styrkas genom delegationsbeslut eller liknande.

Ansökans innehåll

- Åtgärdens bakgrund och syfte
- Beskrivning av åtgärden
- Tidsplan
- Åtgärdens kostnader
- Hur bidrar åtgärden till de transportpolitiska målen?
- Samråd

Efter genomförs åtgärd

När en åtgärd färdigställts skall detta anmälas till Trafikverket (cykel, trafiksäkerhet och miljö) samt till Skånetrafiken (kollektivtrafik) för eventuell besiktning. Därefter kan slutligt medfinansieringsunderlag och medfinansieringsbelopp bestämmas och utbetalas. Vid slutredovisningen skall även effekterna av trafiksäkerhet, miljö och tillgänglighet redovisas i enlighet med handboken, publikation 2016:169. Om en medfinansieringsåtgärd önskas tidigareläggas i förhållande till beslutad verksamhetsplan har kommunen eller Skånetrafiken möjlighet att ansöka hos Trafikverket om förskottering.

Åtgärder över 25 miljoner kronor

Åtgärder över 25 miljoner kronor som kommunen avser att ansöka om statlig medfinansiering kommunal infrastruktur under planperioden de första fyra åren måste kommunen ansöka om innan planen fastställs. Det finns krav att åtgärden då ska namnges i planen. Det bestäms av 4§ 3p i förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur. Det är dock möjligt att namnge även mindre åtgärder. Prioriteringen av namngivna åtgärder med statlig medfinansiering sker i samband med upprättandet av planerna. Kommunen ska ta fram en principgodkännande som innehåller en samlad effektbedömning (SEB) inklusive samhällsekonomisk kalkyl för att kunna avgöra dess lönsamhet och nytta och för att kunna bedöma om åtgärden ska prioriteras i planen. För att likställa hanteringen med Trafikverkets egna åtgärder ska det även finnas en anläggningskostnads-kalkyl. För mindre komplexa åtgärder kan en grov kostnadsindikation (GKI) användas.

Ansökan görs i två steg

Steg 1

Sökanden för namngivna åtgärder ska inkomma med en principgodkännande om statlig medfinansiering och få ett beslut från Trafikverket innan planen fastställs av regionfullmäktige för att åtgärden ska kunna prioriteras i planen. Att en åtgärd finns angiven i en plan innebär att det har avsatts finansiellt utrymme för genomförande av åtgärden. Detta innebär dock inte per automatik att statlig medfinansiering kan beviljas och betalas ut för åtgärden.

Steg 2

En ansökan görs enligt ansökningsförfarandet som beskrivs ovan och ska göras senast året innan och i den processen beviljas statlig medfinansiering för åtgärdens genomförande.

Andra finansieringsmöjligheter

Stadsmiljöavtal

Kommuner och landsting kan ansöka om finansieringsstöd för åtgärder som bidrar till hållbar stadsutveckling. Stadsmiljöavtalets syfte är att bistå regionala och lokala projekt som främjar att en större andel personer sker med kollektivtrafik. En åtgärder ska leda till energi-och resurseffektiva lösningar med låga utsläpp och gå i linje med miljö kvalitetsmålet God bebyggd miljö. I Trafikverkets förslag till Nationell transportplan för transportsystemet 2018–2029 finns 1 miljard kronor per år till stadsmiljöavtalen. Åtgärder som stöd söks för samt motprestationer ska vara genomförda senast under 2028. Det går att läsa mer om stadsmiljöavtal i förordningen SFS 2015:579 på Trafikverkets hemsida.

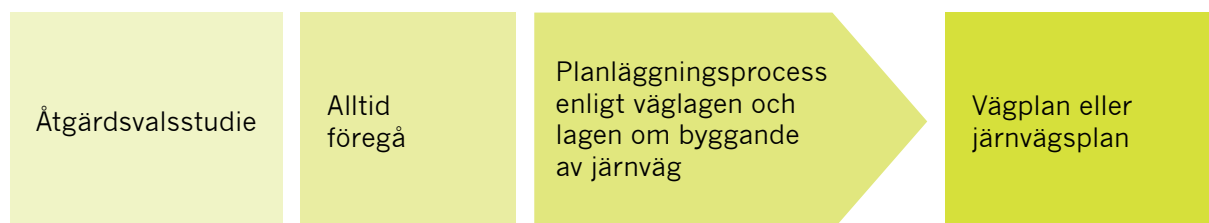
Klimatklivet

Klimatklivet är ett stöd som kan sökas av alla, förutom privat personer och enkla bolag, för klimatinvesteringar på lokal nivå. Stödet ska bidra till en positiv klimatpåverkan och minskade växthusgaser samt främja ny teknik. Fram till år 2020 ska 700 miljoner kronor per år att fördelas. Exempel på åtgärder som kan medfinansieras av Klimatklivet är laddinfrastruktur för elfordon, produktion av biogas men även medel för informationsåtgärder kan sökas. Läs mer på; www.naturvardsverket.se/klimatklivet.

Åtgärdsvalsstudie och formell planlägningsprocess

Det första steget i en planlägningsprocess av en väg eller järnvägsåtgärd sker i en förberedande studie så kallade åtgärdsvalsstudier som bör föregå den formella fysiska planeringen. I en åtgärdsvalsstudie som är en utredning och innebär en förutsättningslös transportövergripande analys med tillämpning av fyrstegsprincipen, är det inte alls säkert att föreslagna lösningar kommer med i investeringsplaner och faktiskt genomförs. Utifrån identifierade brister i åtgärdsvalsstudierna prioriteras åtgärder i nationell transportplan och regional transportinfrastrukturplan.

Den formella fysiska planeringen, planlägningsprocessen består av upprättandet av väg- respektive järnvägsplan. Planlägningsprocessen är en sammanhållen process, som 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, inte medför mer än marginell ytterligare påverkan på omgivningen och där mark inte behöver tas i anspråk med tvång kan utföras utan formell fysisk planläggning. Vilket innebär att det inte krävs en väg- eller järnvägsplan.



Åtgärdsvalsstudier (ÅVS:er)

Förberedande arbete inför val av åtgärder



Figur 25 Bild som illustrerar processen och ingående aktörer i arbetet med åtgärdsvalsstudier (ÅVS:er). Källa: Trafikverket

Lagstiftning

Den formella planlägningsprocessen för planering och byggande av cykelväg, väg och järnväg sker enligt järnväglagen och lagen om byggande av väg och handhas av Trafikverket. När det kommer till väg, cykelväg och spårväg inom tätbebyggt område på kommunal mark sker detta genom plan- och bygglagen och handhas av berörd kommun. Miljöbalken omfattar planering och byggande av infrastrukturåtgärder för både kommun och Trafikverket.

Fyrstegsprincipen

Den så kallade fyrstegsprincipen ska vara vägledande för den fortsatta planeringen av förvaltningen och utvecklingen av transportsystemet. Regeringen anser att användningen av befintligt transportsystem bör optimeras innan nybyggnation övervägs, det vill säga att med utgångspunkt i befintlig infrastruktur hitta den mest effektiva metoden för att få ut mesta möjliga kapacitet och kvalitet.

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

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

Transportpolitiska mål och principer

Det övergripande nationella transportpolitiska målet är *att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet*. Därutöver har riksdagen beslutat om att förtydliga det övergripande målet i två jämbördiga mål, ett funktionsmål - Tillgänglighet och ett hänsynsmål - Säkerhet, Miljö och Hälsa. För analys av planens uppfyllnad av de transportpolitiska målen se kapitel Hållbarhetsbedömning.

Målen är en utgångspunkt för alla statens åtgärder inom transportområdet, exempelvis hur myndigheterna ska prioritera bland olika önskemål och behov när de genomför sina uppdrag. Målen ska även vara ett stöd för och kunna inspirera regional och kommunal planering. De transportpolitiska målen antogs av regeringen år 2009 enligt prop. 2008/09:93 *Mål för framtidens resor och transporter*.

Funktionsmål – tillgänglighet

Funktionsmålet är formulerat som transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet och bidra till utvecklingskraft i hela landet.

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

Hänsynsmål – säkerhet, miljö och hälsa

Hänsynsmålet är formulerat: Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till att miljö kvalitetsmålen uppnås och att ökad hälsa uppnås.

Transportpolitiska principer

Regeringen har i samband med propositionen (2008/09:93) *Framtidens resor och transporter* gjort bedömningen att de transportpolitiska principerna även fortsättningsvis bör vara vägledande när styrmedel ska väljas och ekonomiska medel prioriteras och anslås:

- Kunderna ska ges stor valfrihet att bestämma hur de vill resa och hur en transport ska utföras.
- Beslut om transportproduktion bör ske i decentraliserade former.
- Samverkan inom och mellan olika trafikslag ska främjas, Prop. 2008/09:939.
- Konkurrensen mellan olika trafikutövare och transportalternativ ska främjas.
- Trafikens samhällsekonomiska kostnader ska vara en utgångspunkt när transportpolitiska styrmedel utformas⁶.

Mobility Management – attityd och beteendepåverkan

Det finns resurseffektiva icke fysiska åtgärder som kan bidra till en bättre användning av transportsystemet med syfte till att få fler människor att resa och gods att transporteras mer hållbart. Resurseffektiv användning av ny och befintlig infrastruktur kan bidra till förbättrad folkhälsa och minskad miljö – och klimatbelastning och är samtidigt kostnadseffektivt. Olika former av påverkansåtgärder krävs för att människor ska ha möjlighet att göra andra val för sina transporter. Det sätt vi väljer att resa på och transportera varor påverkar inte bara vårt eget liv utan även andras. Inom mobility management kan ingå att uppmuntra till användandet av miljöanpassade färdmedel, förbättra hållbar tillgänglighet för människor och organisationer, öka effektiviteten i transporter och markanvändning samt minska trafiken genom att begränsa behovet av motoriserat resande.

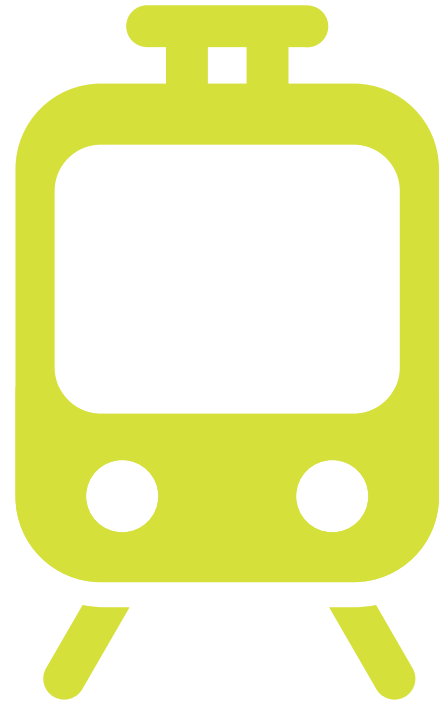
Trimningsåtgärder i transportsystemet

Trimningsåtgärder är ofta mindre investeringsåtgärder som avser att skapa mer kapacitet i systemet. Det handlar exempelvis om förlängning av mötesspår, förbättrade bangårdar etc. Reinvesteringar innebär att öka bytestakten av gamla delar av infrastrukturen vilket innebär en minskning av underhållsbehovet på sikt. Exempel är utbyte av ställverk, spår, spårväxlar m.m. På vägsidan handlar det exempelvis om nya eller förbättrade påfarter, rondeller, breddning av körbanor etc. Trimningsåtgärder är ett resurseffektivt sätt att förbättra och avhjälpa problem i infrastrukturen.

Intelligenta trafiksystem (ITS)

Intelligenta transportsystem är tillämpning av någon form av informations- eller kommunikationssystem för att skapa en dynamisk funktion i ett trafik- eller transportsystem. Med hjälp av intelligenta transportsystem går det att skapa snabbare och säkrare transporter och samtidigt minska belastningen på miljön. Med styråtgärder kan befintliga vägar och trafiksystem utnyttjas på ett mer effektivt sätt. Vid genomförande av ITS-åtgärder är det viktigt att ha ett helhetsperspektiv där alla faktorer som bidrar till ett lyckad införande vägs in redan från början. Det är viktigt att planera för alla delar av genomförandet redan i projektets inledande fas. Trafikverket är drivande och stödjande i arbetet för att utveckla ITS-lösningar som underlättar framkomlighet och främjar säkerhet i trafiken.

⁶ *Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt (prop. 2008/09:35, TU2, rskr. 145) Prop. 2008/09:93*





Process, genomförande och uppföljning

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.

Medverkande i framtagandet av RTI-planen **Styrgrupp- Regionala utvecklingsnämndens presidium**

Den regionala utvecklingsnämndens presidium i Region Skåne är styrgruppen för RTI-planen. Styrgruppen har träffats kontinuerligt under hela processen i framtagandet av RTI-planen.

Referensgrupp- kommuner och Trafikverket

Skånes 32 av 33 kommuner är uppdelade i fyrahörns-samarbeten och har under planframtagandet haft möjlighet att ge inspel till det regionala arbetet på tjänstepersons så väl som politisk nivå. En referensgrupp på tjänstemannanivå bestående av en representant från respektive hörn i fyrahörns-samarbetet och representanter från Trafikverket har deltagit i referensgruppen. Referensgruppen har träffats varannan vecka under framtagandet av RTI-planen. Trafikverket har deltagit vid behov.

Arbetsgrupp

En grupp bestående av tjänstepersoner från Region Skåne, Enheten för Samhällsplanering, har drivit arbetet och haft projektledarskapet med att upprätta den Regionala transportinfrastrukturplanen 2018–2029. Upprättandet av plandokumentet har skett i samverkan med Miljöenheten på Regional utveckling, Kollektivtrafikmyndigheten, Skånetrafiken inom Region Skåne samt Trafikverket och länsstyrelsen. Samverkan har även skett inom Regionssamverkan Sydsverige.

Förankring och dialog i framtagandet av RTI-planen

Politiska möten

Region Skånes bjöd in Skånes politiker från de 33 kommunerna på möte i augusti år 2016 samt i januari och april år 2017 med syfte att presentera, föra dialog och förankra nuläget av den Regionala transportinfrastrukturplanen 2018–2029.

Politiska möten i respektive hörn

Region Skåne bjöd in politiker i de fyrahörnsarbetena på möte under mars 2017 med syfte att ge hörnen möjlighet att ge inspel till upprättandet av planen.

Planeringssamverkan

Planeringssamverkan med tema Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2018–2029 har arrangerats en gång under hösten år 2016 och en gång under våren år 2017. Till planeringssamverkan har samtliga 33 kommuner varit inbjudna på tjänstepersonsnivå. Workshop har hållits kring innehåll, omfattning och revidering och utveckling av RTI-plan 2018–2029.

Näringslivslunch

Skånes näringsliv bjöds in till dialoglunch i maj 2017, med syfte att diskutera prioritering av transportplaneringen och hur det kan påverka Region Skånes näringsliv.

Dialog i september 2017

I september 2017, under remisstiden för RTI-planen bjöds politiker och tjänstepersoner från Skånes kommuner in för att få ta del av förslaget till RTI-plan 2018–2029 och Nationell transportplan 2018–2029.

Politiskt informationsmöte 2018

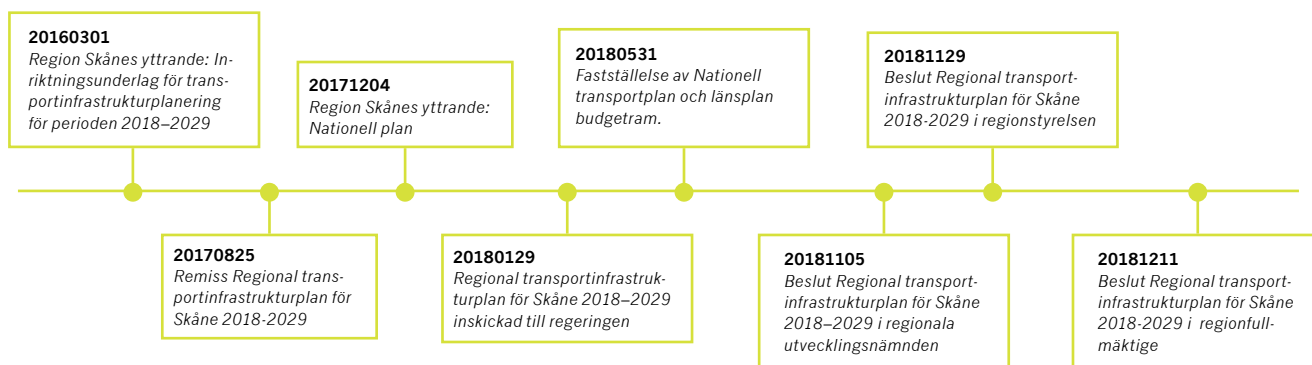
Den 25 oktober år 2018 bjuder Region Skåne in till politiskt möte. Politiker och tjänstepersoner från Skånes kommuner bjuds in för att ta del av justerad RTI-plan.

Genomförande

Det är Trafikverket som 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 görs i samverkan med Region Skåne 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 genomförande av RTI-planen sker inom ramen för Trafikverkets ordinarie verksamhetsplanering som årligen rapporteras till Regionala utvecklingsnämnden.



Figur 24 Tidslinje beslutsprocesser



Referenslista

- Bredbandsstrategi för Skåne* <http://utveckling.skane.se/publikationer/strategier-och-planer/bredbandsstrategi-for-skane/>
- Cykelstrategi för Skåne* <http://utveckling.skane.se/publikationer/strategier-och-planer/remiss-cykelstrategi-for-skane/>
- Cykelvägsplan för Skåne 2014–2025*
- Regionala utvecklingsstrategin, Detta är Skåne 2030* http://utveckling.skane.se/siteassets/samhallsplanering/dokument/sverigeforhandlingen/detta_ar_ska_ne_broschyr_slutkorr_151013.pdf
- Familjen Helsingborg* <http://www.familjenhelsingborg.se/>
- Framtidens resor och transporter – infrastruktur för hållbar tillväxt* (prop. 2008/09:35, TU2, rskr. 145) <https://data.riksdagen.se/fil/C20E249C-8F99-4CFC-8A7C-D51F55AC1D5B>
- Funka* <http://www.funka.com/om-funka/>
- Funktionsnedsatta och kollektivtrafik* <http://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer/marknadsovervakning/funktionsnedsattningsrapport-2016.pdf>
- Förordning (1997:623) om länsplaner för regional transportinfrastruktur* https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-1997263-om-lansplaner-for-regional_sfs-1997-263
- Förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.* http://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-2009237-om-statlig-medfinansiering_sfs-2009-237
- Förordning (2015:579) om stöd för att främja hållbara stadsmiljöer* https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-2015579-om-stod-for-att-framja_sfs-2015-579
- Handlingsplan för fossilfria drivmedel* <https://www.skane.se/Public/Protokoll/Regionala%20utvecklingsn%C3%A4mnden/2016-12-05/Handlingsplan%20f%C3%B6r%20fossilfria%20drivmedel/Underlag%20till%20handlingsplan%20f%C3%B6r%20fossilfria%20drivmedel.pdf>
- Infrastrukturproposition Investering i framtiden- innovativa lösningar för stärkt konkurrenskraft och hållbar utveckling* (2016/17:21) <http://www.regeringen.se/rattsdokument/proposition/2016/10/prop.-20161721/>
- Jämlikhetsandan: därför är mer jämlika sambällen nästan alltid bättre sambällen*, Richard Wilkinson och Kate Pickett.
- Lagen (SFS 1979:558) om handikappanpassad kollektivtrafik* https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/lag-1979558-om-handikappanpassad_sfs-1979-558
- MalmöLundregionen* <http://www.malmolundregionen.se/>
- Mobilitetsplan för Skåne* <http://utveckling.skane.se/publikationer/strategier-och-planer/remiss-mobilitetsplan-for-skane/>
- Mål för framtidens resor och transporter* (Prop. 2008/09:93) <http://www.regeringen.se/49bbc2/contentassets/80dd7d80fc64401ca08b176a475393c5/mal-for-framtidens-resor-och-transporter-prop.-20080993>
- Naturvårdsverket: Transporter och trafik* <http://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Miljoarbete-i-Sverige/Uppdelat-efter-omrade/Transporter-och-trafik/>
- Omvärldsanalys Region Skåne 2016* http://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer_dokument/omvarldsanalys_2016_feb.pdf
- Onödig ohälsa Hälsoläget för personer med funktionsnedsättning*, FHI 2008 <https://www.lulea.se/download/18.7493dba614640a4a51f53f/1401802481819/onodig-ohalsa-statens-folkhalsoinstitut.pdf>
- Positionspapper för infrastruktur och transporter i Sydsvenska regionen* <http://utveckling.skane.se/publikationer/rapporter-analyser-och-prognoser/systemanalys-for-sydsvensk-regionsinfrastruktur/>
- Positionspapper ”Skånes utgångspunkter”*
- Prioritering av stråk utifrån Strategier för hållbart transportsystem för Skåne 2050 – sammanställning av stråkstudier för regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2018–2029*
- Regeringens proposition 2008/09:28 Mänskliga rättigheter för personer med funktionsnedsättning* <https://data.riksdagen.se/fil/0FBBB81F-DA1E-440C-915F-FD-E03FF50247>
- Remiss. Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2018–2029*
- Region Skånes remittering av inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen, 2018–2029.* <http://www.regeringen.se/contentassets/b7dbe89e1418446fabff9dd708facd03/region-skane-a.pdf>
- Skånebild* <http://utveckling.skane.se/utvecklingsomraden/samhallsplanering/sverigeforhandlingen/skanebild/>
- Skåne Nordost* <http://www.skanenordost.se/>
- Skånes regionala utvecklingsstrategi, Det öppna Skåne 2030* <http://skane2030.se/det-oppna-skane/#prettyPhoto/0/>
- Socialt hållbar stadsutveckling* <http://www.boverket.se/globalassets/publikationer/dokument/2010/socialt-hall->

bar-stadsutveckling.pdf

SOU 2003:067 Kollektivtrafik med människan i centrum
<http://www.regeringen.se/rattsdokument/statens-of-fentliga-utredningar/2003/06/sou-200367/>

Stockholms universitet: Fyra av nio planetära gränser överskrids <http://www.su.se/forskning/forskningsnyheter/fyra-av-nio-planet%C3%A4ra-gr%C3%A4nser-%C3%B6verskrids-1.218028>

Strategi för en hållbar gods- och logistikregion http://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer_dokument/rs-godsstrategi--remissversion.pdf

Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050
<http://utveckling.skane.se/publikationer/strategier-och-planer/remiss-strategi-for-ett-hallbart-transportsystem-i-skane-2050/>

Strategier för Det flerkärniga Skåne <http://utveckling.skane.se/utvecklingsomraden/samhallsplanering/struktur-bild-for-skane1/strategier-for-det-flerkarniga-skane/>

Stråkstudier i 4 hörn

Sverigeförhandlingen <http://sverigeforhandlingen.se/>

Systemanalys för Skåne <http://utveckling.skane.se/publikationer/rapporter-analyser-och-prognoser/systemanalys-for-skane/>

Systemanalys Regionsamverkan syd + positionspapper
<http://utveckling.skane.se/publikationer/rapporter-analyser-och-prognoser/systemanalys-for-sydsveriges-infrastruktur/>

SÖSK <http://www.sydstorskane.se/>

TemaPM – Planera för människor. Social hållbarhet kopplat till fysisk planering <http://utveckling.skane.se/publikationer/rapporter-analyser-och-prognoser/temapm---planera-for-manniskor/>

Trafikcharter Greater Copenhagen <http://www.greatercph.dk/projekter/trafikcharter>

Trafikförsörjningsprogrammet för Skåne 2016 <http://utveckling.skane.se/publikationer/strategier-och-planer/trafikforsorjningsprogram-for-skane-2016/>

Trafikverkets handbok statlig medfinansiering
<http://www.trafikverket.se/contentassets/e757122a556344f5b30824b5fdcfb26f/medfinansie->

[ring_av_statliga_infrastrukturinvesteringar.pdf](#)

Trafikverkets inriktningsunderlag för 2018–2029 <http://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planer-och-beslutsunderlag/Nationell-planering/nationell-transportplan-2018-2029/inriktningsunderlag-for-2018-2029/>

Trafikverket: Samlad effektbedömning (SEB) <http://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/Planera-och-utreda/Planerings--och-analysmetoder/Method-for-samlad-efektbedomning/>

Tågstrategiskt underlag 2050

Uppdrag att se över transportpolitiska preciseringar och lämna förslag till indikatorer för att följa upp de transportpolitiska målen. Diarienummer: N2016/05490/TS
<http://www.regeringen.se/regeringsuppdrag/2016/09/uppdrag-att-se-over-transportpolitiska-preciseringar-och-lamna-forslag-till-indikatorer-for-att-folja-upp-de-transportpolitiska-malen/>

Uppdrag att ta fram förslag till nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet och trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur (rskr. 2016/17_101) <http://www.regeringen.se/496384/contentassets/dcc0207e00fe459e8a4648fb82df60af/rb-ii-6-n-2017-02312-tif-uppdrag-till-trafikverket-om-forslag-till-nationell-plan-och-till-lansplanupprattarna-om-lansplaner.pdf>

Värdeskapande stadsutveckling - Värdering av stadskvaliteter för bostäder, kontor och handel i Göteborgsregionen. GR, Göteborgs stad, Mölndals stad, Göteborgs universitet, Sveriges byggindustrier, Framtiden, Fastighetsägarna, Älvstrandens utveckling

Värdering av stadskvaliteter i Stockholmsregionen, Stockholms läns landsting, Stockholms stad, Haninges kommun, Nacka kommun, Lidingö stad

Äldre i transportsystemet – Mobilitet, design och träningsproblematik <http://vti.diva-portal.org/smash/get/diva2:675325/FULLTEXT01.pdf>

Bilagor

1. Cykelvägsplan för Skåne 2018–2029
2. Åtgärdsvalsstudie för Cykelvägsplan för Skåne 2018–2029
3. Brister som ej prioriterats i Cykelvägsplan för Skåne 2018–2029
4. Miljökonsekvensbeskrivning av Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2018–2029

