

Systemanalys för Skåne

Sammanfattning och slutsatser

Text: Lina Hellström och Nicolas Cronberg, Region Skåne
Ursprungstexter från Systemanalys för Skåne 2015-04-08 av Ramböll AB.
Layout: Lina Hellström och Ie Urde, Region Skåne
Utgiven av Region Skåne 2015

Systemanalys för Skåne

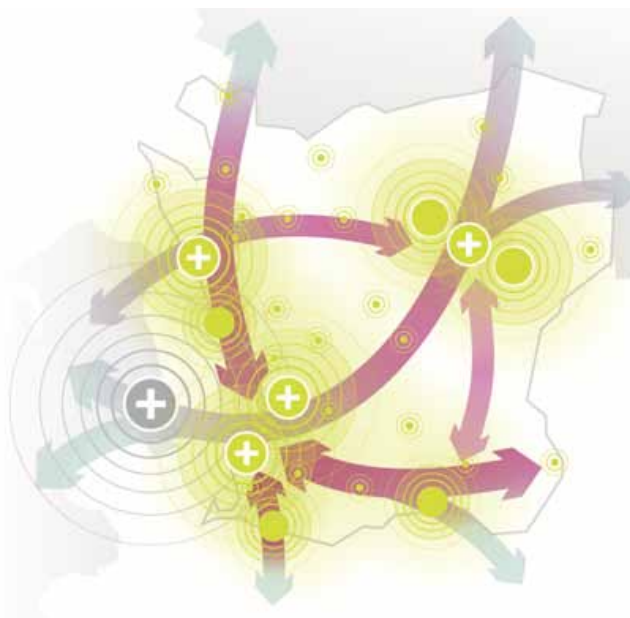
Region Skåne har under 2014 och 2015 tagit fram en systemanalys för Skåne med hjälp av konsulten Ramböll AB, denna skrift är en sammanfattning av rapporten Systemanalys för Skåne (2015-04-08).

Syftet med systemanalysen är att visa på vilket sätt infrastrukturen kan bidra till den regionala utvecklingen och en långsiktigt hållbar utveckling. Utgångspunkter för arbetet var att Region Skåne ville söka svar på frågan på vilket sätt infrastrukturplaneringen bidrar till Skånes tillväxt? Och vilken infrastruktur som behövs för att nå uppsatta mål avseende tillväxt, arbetsmarknad och klimat?

Efter att olika samband analyserats så visar och resonerar systemanalysen kring vilka infrastruktur- och trafikåtgärder som har bäst förutsättningar att bidra till att realisera målen i den regionala utvecklingsstrategin, Det Öppna Skåne 2030, samt strategier för Det flerkärniga Skåne.

Hur kan systemanalysen användas?

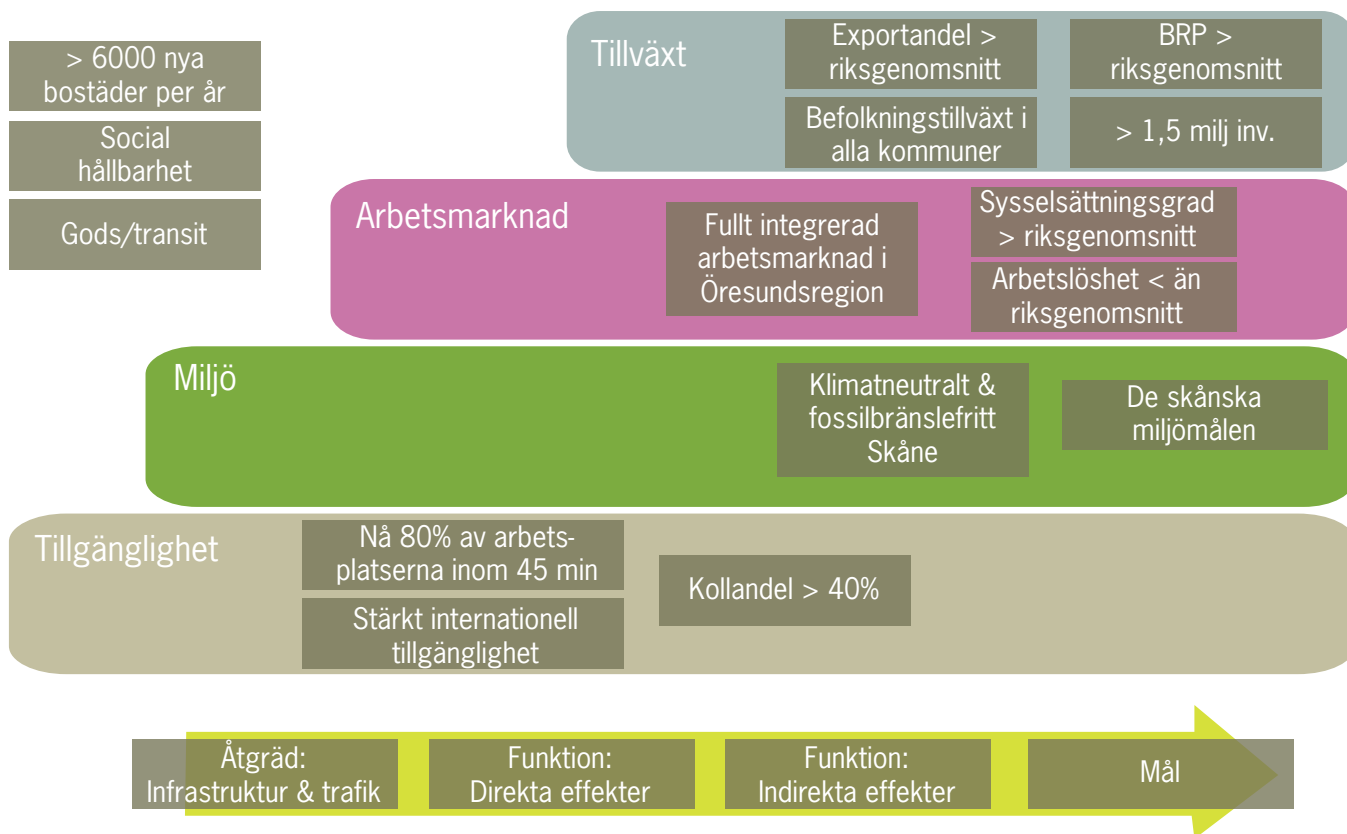
Systemanalysen skall utgöra ett kunskapsunderlag och kunna utgöra ett underlag för kommande transportinfrastrukturplanering. Analysen är även ett viktigt inspel till Sverigeförhandlingen och till de nyttoanalyser som tas fram i samband med förhandlingen.



De regionala kärnorna vilka har identifierats inom arbetet med Strukturbild för Skåne är; Malmö, Lund, Landskrona, Helsingborg, Hässleholm, Kristianstad, Ystad och Trelleborg.

Målområden

Målen vilka systemanalysen utgår ifrån är hämtade från den regionala utvecklingsstrategi Det öppna Skåne 2030. För att kunna göra analyser har målen delats in i fyra målområden; tillväxt, arbetsmarknad, miljö och tillgänglighet. Dessa målområden beskrivs i mer precisa målformuleringar enligt bild och texter nedan.



Arbetsgrupp och analysmetod

Systemanalysen för Skåne har tagits fram med hjälp av konsultföretaget Ramböll AB. I arbetet deltog en arbetsgrupp bestående av tjänstemän på Region Skåne, kommunrepresentanter för de fyra skånska hörnen samt Trafikverket.

Olika typer av åtgärder inom infrastruktur, trafik och bebyggelseplanering har analyserats för att se vilka som går mot måluppfyllelse. Bland annat har restider, tillgänglighet, kollektivtrafikandelar, transportarbete och klimatutsläpp beräknats.

Under analysens arbete har det framkommit att några av frågeställningarna är ett forskningsfält där det inte finns säkra analysmetoder för att få tillförlitliga svar.

I rapporten dras slutsatser där det går att verifiera starka samband mellan mål, funktion och åtgärder i infrastrukturen. Där sambanden är otydliga eller för komplexa för att analysera sker istället resonemang kring vilka åtgärder som är rimligast för att bäst nå en måluppfyllelse.

Det kommer att krävas ytterligare fördjupade analyser för att identifiera hur varje stråk mellan de regionala kärnorna ska kunna dra nytta av en infrastrukturåtgärd. Till detta behöver också politiska prioriteringar läggas till för att nå nationella-, regionala- och lokala mål.

Åtgärdsstyper som har studerats i systemanalysen:

- *Att binda samman de regionala kärnorna med tåg och buss för att öka tillgängligheten mellan de åtta större skånska tätorterna.*
- *Att binda samman det åtta regionala kärnorna/tätorterna med vägsatsningar,*
- *Att stärka kollektivtrafiken med cykelsatsningar för att skapa ökad tillgänglighet till tåg och buss via cykelvägsnätet.*
- *Att stärka de åtta regionala kärnorna med kollektivtrafik inom tätorterna.*
- *Att stärka kärnorna med väginvesteringar.*
- *Centrering av tillkommande befolkning och verksamheter i områden med bäst tillgänglighet i dagsläget, samt att tillkommande befolkning sker i perifera mindre orter i hela Skåne.*
- *Att analysera miljö- och påverkansåtgärder som styr mot mindre bilresande.*

Skåne idag

I Skåne bor mer än 75 procent av invånarna i Skånes västra delar och Malmö är den i särklass största kommunen, där en av fyra skåningar är bosatta. Enligt Region Skånes befolkningsprognos kommer länets befolkning att öka från 1 274 000 invånare år 2013 till 1 365 800 invånare år 2022. Skånes förvärvsarbetsande nattbefolkning väntas under samma tidsperiod att öka med 46 000 personer (+8 %), och den förvärvsarbetsande dagbefolkningen med 41 000 personer (+7,4 %), vilket följer befolkningsökningen. Tidigare tioårsperiod låg ökningen på 1,4 respektive 1,2 procent. Pendlingsutbytet med övriga Sverige antas vara oförändrat medan Öresundspendlarna beräknas öka med ca 450 personer per år, vilket är betydligt långsammare än under den senaste tioårsperioden.

Tillväxt, arbetsmarknad och utbildning

Skånes genomsnittliga produktivitet per sysselsatt bedöms av Region Skåne att öka med cirka 1,2 procent per år fram till 2022. Det baseras bland annat på att Skånes tillväxt har varit lägre än genomsnittet för riket och de andra storstads-länen under den senaste tioårsperioden. Den låga tillväxten återspeglar att produktionstillväxten i Skånes tillverkningsindustri har minskat. Skånes näringsliv har gått igenom en betydande omstrukturering där industriverksamheten har minskat mycket medan företagstjänsterna har expanderat. Till prognosåret 2022 bedömer man

att antalet sysselsatta inom industrin kommer minska till 59 000 personer, jämfört med en ökning till 90 000 personer inom företagstjänster. Den största tillväxten förväntas ske i sydvästra Skåne vilket ligger i linje med den utveckling som skett de senaste tio åren.

År 2011 motsvarade BRP per person i Skåne knappt 62 procent av nivån i Stockholm. Enligt Region Skånes prognos kommer den relativa skattekraften att försvagas ytterligare, från 93 procent av rikets medelskattekraft år 2014 till 92 procent år 2022. Den låga skattekraften kan förklaras av att andelen förvärvsarbetsande är låg i Skåne. Detta kan bero på att Skåne har en relativt låg andel av befolkningen med eftergymnasial utbildning.

I Skåne är cirka 22 procent av befolkningen högskoleutbildad. Lund är den kommun i regionen som har högst andel högskoleutbildade, där nära hälften av invånarna har en högskoleutbildning, medan i exempelvis Bjuv ligger denna siffra endast på 12 procent.

Skåningarnas tillgänglighet till arbetsplatser skiljer sig åt geografiskt. Dagbefolkningen samlas i kluster, där den största koncentrationen finns i länets västra delar. I andra delar av Skåne, t ex i länets sydöstra hörn, är tillgängligheten till arbetsplatser avsevärt sämre.

Vägnätet i Skåne

Europavägnätet i Skåne utgörs av E20/E6, från Öresundsbron och norrut mot Båstad via den västra sidan av Skåne. E65 utgår från E20/E6 i Malmö och går till Ystad via Svedala och Skurup. E22 börjar i Trelleborg i söder och korsar tvärs över länet upp mot Bromölla via Lund, Hörby och Kristianstad.

Huvudvägnätet kompletteras av riksvägarna 9 (Trelleborg-Brösarp), 11 (Malmö-Simrishamn), 13 (Ystad-Ångelholm), 17 (Hurva-Landskrona), 19 (Ystad-Östra Göinge), 21 (Kristianstad-Åstorp), 23 (Hurva-Växjö) samt 24 (Hässleholm-Mellbystrand). Därtill finns en stor mängd mindre statliga vägar som binder samman strukturen i Skåne.

Järnvägnätet i Skåne

I Skåne finns följande järnvägsbanor:

- Södra Stambanan (Arlöv-Kronoberg)
- Västkustbanan (Lund-Båstad-Halland)
- Ystadbanan (Malmö-Simrishamn)
- Godsstråket genom Skåne (Trelleborg-Malmö, Åkarp-Ångelholm)
- Skånebanan (Kattarp-Kristianstad)
- Blekinge kustbana (Kristianstad-Blekinge)
- Markarydsbanan (Hässleholm-Markaryd-Halland)
- Citytunnelbanan (Hyllie-Malmö C)
- Arlöv-Lernacken (Öresundsbroförbindelsen)

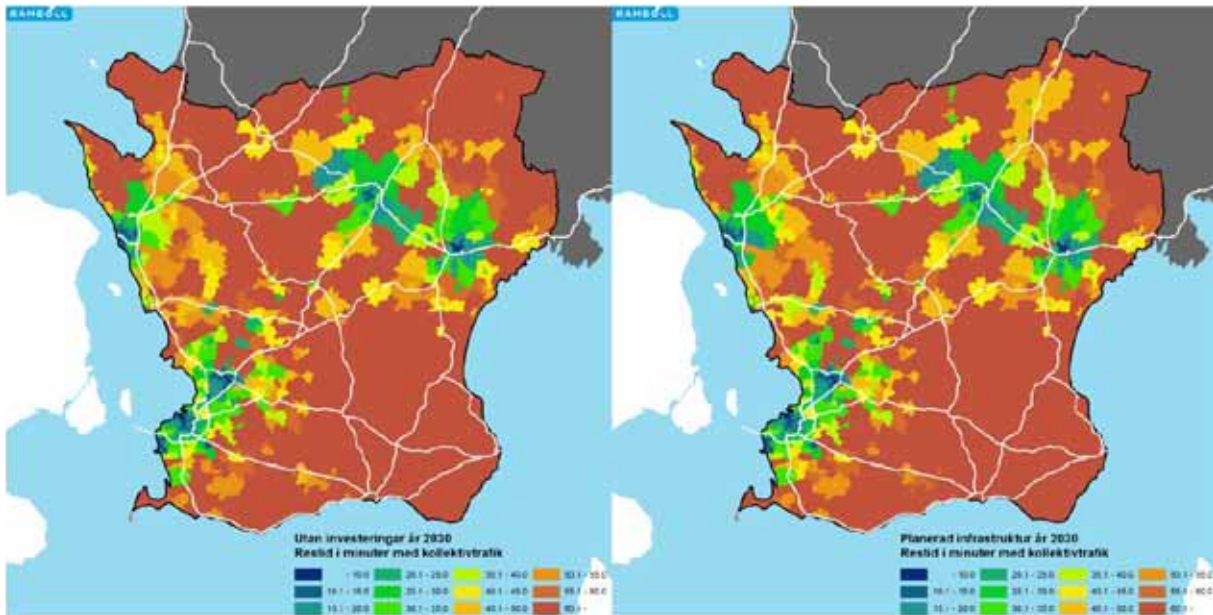
- Östervärn-Brågarp (Staffanstorp)
- Rååbanan (Råå-Eslöv)
- Kristianstad-Åhus/Långebro
- Hanaskog-Kappalund

För järnvägstransporter mot Göteborg är Söderåsbanan/Lommabanen huvudstråket för godstransport. Västkustbanan från Lund till Ångelholm används för persontransporter och det är inte möjligt passera med godståg genom Knutpunkten i Helsingborg. När järnvägstunneln genom Hallandsås öppnar år 2015 möjliggörs ökad godstågstrafik via Söderåsbanan/Lommabanen i stället för, som idag via Markaryd. Större godsbangårdar finns i Malmö och Helsingborg.

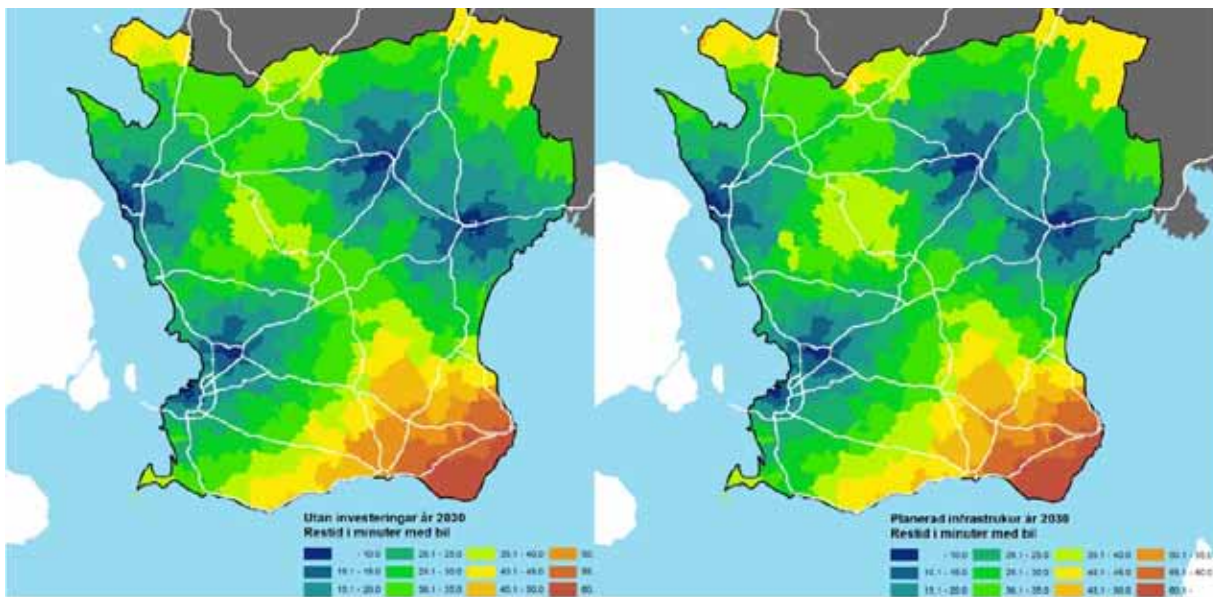
Bangården i Malmö är betydelsefull för godståg i internationell trafik. Kombiterminalerna är väsentliga knutpunkter i järnvägssystemet.

I Malmö finns kombiterminaler inom Malmö Hamn och i anslutning till Malmö Godsbangård, Malmö CT. I Helsingborg finns en större kombiterminal inom hamnen samt en mindre vid godsbangården (Rännarbanan). I Trelleborg finns en kombiterminal i hamnen.

I Hässleholm finns mark förberedd för utveckling av ett logistikcentrum och en framtida kombiterminal. I nordvästskåne pågår planering för en eventuell framtida torrhamn där huvudalternativet för lokalisering är Bjuv/Åstorp.



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



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

Kapacitet

Trafikverket utgav år 2012 en kapacitetsutredning där brister och förslag till framtida infrastrukturåtgärder presenterades. I utredningen utpekades följande brister i transportinfrastrukturen fram till år 2025:

- *Kapacitetsproblem på Södra stambanan beroende på ökad godstrafik och ökad regional persontrafik som kommer i konflikt med snabbtågstrafiken. Problemen bedöms bli störst på sträckan söder om Hässleholm.*
- *Kapacitetsproblem på vägnätet till följd av stor ökning av lastbilstrafik på E4 på sträckan*



Ungefärlig årsdygnsmedeltrafik, antal fordon 2014 för statliga vägar. Källa: Trafikverket 2015, bearbetat av Region Skåne

Jönköping-Helsingborg. Söder om Helsingborg förväntas också kapacitetsproblem eftersom trafiken på E4 måste samsas med trafiken på E6.

- *Bristande transportkvalitet för gods till och från Karlshamns hamn. Gods på Södra stambanan måste köras stor omväg via Hässleholm och byta körriktning eftersom det saknas järnväg mellan Olofström och Karlshamn.*
- *Trängselproblem på E6 söder om Helsingborg på grund av ökad lastbilstrafik.*
- *Stora kapacitetsproblem på järnvägen Åstorp-Teckomatorp-Arlöv vilket gör att tunneln genom Hallandsåsen inte kan nyttjas för delar av*



Totalt antal tåg, alla tågslag 2014 för järnväg. Källa: Trafikverket 2015, bearbetat av Region Skåne.

godstrafiken, som i stället får ledas omvägar eller gå längs E6.

- *Trängselsproblem norr om Vellinge och vid avslutningen till Yttre Ringleden i Malmö till följd av ökad lastbilstrafik på E6 mellan Malmö och Trelleborg.*
- *Med dagens trafikupplägg är det svårt att utöka trafiken på de skånska järnvägarna mellan Helsingborg och Malmö samt mellan Hässleholm och Malmö.*
- *Trafiken på E6 gör det svårt för busstrafiken att erbjuda konkurrenskraftiga restider.*
- *Stora kapacitetsproblem på enkelspårerna Ystad-Malmö, Trelleborg-Malmö, Kristianstad-Hässleholm, Åstorp-Helsingborg och Maria-Helsingborg.*
- *Försämrad punktlighet för tågen mellan Stockholm och Malmö till följd av ökad regional tågtrafik i Sydsverige.*

Kollektivtrafik

I Skåne finns nära 135 regionala busslinjer, däribland expresslinjer mellan Kristianstad-Malmö, Hörby-Lund, Kristianstad-Simrishamn, Kristianstad-Ystad, Lund-Simrishamn, Malmö-Sjöbo samt Markaryd-Helsingborg.

Resandeutvecklingen med kollektivtrafik i Skåne har varit stark sedan Skånetrafiken bildades 1999. Utvecklingen kan förklaras av en målmedveten satsning på kollektivtrafik, utbyggnad av ett högvärdigt regional tågssystem, regionförstoring,

förändrade preferenser, samt att resandet med kollektivtrafik var på en för en storstadsregion låg nivå.

Resvanor

Resvanor i Skåne har studerats i resvaneundersökning från 2007 samt 2013. Andelen bilresor har minskat med en procent under perioden samtidigt som andel tågresor har ökat med motsvarande andel. Förändringen är mycket liten, men trots allt i en positiv riktning mot övergripande mål kring resande. Resandet med buss och cykel är, sett till andel, oförändrat.



Målområde tillgänglighet

I den regionala utvecklingsstrategin finns följande mål:

- *Tillgänglighet till arbetsplatser, 80% av arbetsplatserna i Skåne ska nås inom 45 minuter.*
- *Större andel resor med kollektivtrafik, kollektivtrafikandelen skall vara större än 40%.*
- *Stärkt internationell tillgänglighet.*

Större andel resor med kollektivtrafik samt ökad tillgänglighet till arbetsplatser

Tillgängligheten geografiskt är idag klart sämre med kollektivtrafik än med bil i Skåne. Redan idag har 95 procent av Skånes invånare tillgänglighet till tillväxtmotorerna inom 45 minuters restid med bil. Samtidigt har ungefär två tredjedelar av Skånes befolkning mindre än 45 minuters restid med kollektivtrafik till någon av tillväxtmotorerna.

De åtgärder som ger klart förbättrad tillgänglighet i Skåne med kollektivtrafik är de som, givetvis, innebär satsning på utbyggd och förbättrad kollektivtrafik.

De satsningar som främst bedöms gå mot uppsatta mål är att binda samman de regionala kärnorna med tåg och buss, att stärka de regionala

kärnorna med kollektivtrafik inom kärnan samt att stärka kollektivtrafiken med cykelsatsningar. Samtidigt är det av stor vikt att en centrering av befolkningsökningen sker där tillgängligheten med kollektivtrafik är mycket god.

Det som styr starkast mot ökade kollektivtrafikandelar och samtidigt genererar goda restidsnyttor, samt ger ett samhällsekonomiskt överskott oaktat investeringskostnaden, är att satsa på kollektivtrafik i de regionala kärnorna och deras omedelbara omland, bebyggelseplanering med en större tillväxt i tillväxtmotorerna, samt att arbeta för en minskad bilanvändning.

Även om denna analys inte pekar ut var i Skåne som föreslagna satsningar bör ske, så kan man konstatera att sydöstra Skåne inte har samma försutsättningar för dessa satsningar. Region Skåne kommer att göra en särskild studie på hur tillgängligheten kan förbättras för sydöstra Skåne. Målet om att nå minst 40 procent kollektivtrafikresande nås inte endast med de åtgärder som beskrivs i denna analys med satsningar på infrastrukturen. Region Skåne genomför därför en särskild studie för hur detta mål ska kunna nås med åtgärder utöver satsningar på infrastrukturen.

Stärkt internationell tillgänglighet

Ett av målen i den regionala utvecklingsstrategin är formulerat som att den internationella tillgängligheten ska stärkas genom en utveckling av Copenhagen Airport och Malmö Airport, färjetrafiken i Östersjön, ytterligare en fast förbindelse över Öresund, samt bättre järnvägsstråk till övriga Europa och genom Sverige. Flera delar av målsättningen skulle kunna nås, om det skapas bättre järnvägsförbindelser (höghastighetståg) med kortare restid till (ca 3 timmar) till Stockholm, Göteborg/Oslo och Hamburg. Ytterligare förbindelser över Öresund är av central betydelse för att kunna skapa en välintegrerad och kraftfull Öresundsregion, tillsammans med åtgärder för att minimera gränshindren. En höghastighetsbana till Stockholm, samt även en till Göteborg, med stopp i mellansverige, är viktigt för Copenhagen Airports resandeunderlag och därmed en utveckling av internationella flyglinjer.

Målområde miljö

I den regionala utvecklingsstrategin finns följande mål:

- *Klimatneutralt och fossilbränslefritt Skåne.*
- *Nå klimatmålet.*
- *CO2/Skånska miljömål.*

Minskade koldioxidutsläpp

De typer av infrastruktur- och trafikåtgärder som visar på minskade koldioxidutsläpp är åtgärder som främst syftar till att minska bilanvändningen och att höja kollektivtrafik- och cykelanvändandet. Dessa åtgärder är samma som för målområdet att öka tillgängligheten för kollektivtrafiken, det vill säga; att binda samman de regionala kärnorna med kollektivtrafik, stärka kollektivtrafiken med cykelsatsningar som anslutande cykelvägnät till kollektivtrafiken, att vidare att stärka kärnorna med kollektivtrafik, centrerad av tillkommande befolkning och verksamheter i områden med bäst tillgänglighet i dagsläget samt arbeta för en minskad bilanvändning. Störst påverkan på koldioxidutsläppen har enligt denna analys en centrerad av befolkningen samt att arbeta för en minskad bilanvändning.

I systemanalysen bedöms det dock inte vara möjligt att nå de övergripande målen med några av ovan infrastruktur- och trafikåtgärder. Det behövs andra styrande åtgärder på nationell och europeisk nivå för att nå uppsatta mål. Exem-

pel på sådana åtgärder är att ytterligare skärpa utsläppskrav från nyproducerade bilar, stötta produktion av alternativa bränslen som etanol och biogas, att stötta införandet av miljöbilar, att stötta distributionsstrukturer för alternativa drivmedel, att stötta utbyggnad av snabbbladdning med mera.

Skånska miljömål

De skånska miljömålen innehåller en stor mängd av mål, där merparten inte har bäring på infrastruktur och transporter, eller där förbättringar eller förändringar i transportsystemet kan lösa problemet. För följande mål; klimatgaser/koldioxid, kväveoxidhalter i tätorter, partiklar, ianspråktagande av åkermark för bebyggelse och infrastruktur, finns en tydlig problembild kopplat till infrastruktur och transportsystemet.

Klimatgaser hanterades i målen ovan. För att komma åt problematiken med kvävedioxider och partiklar bör fossila drivmedel och viss motorteknik fasas ut, trafik begränsas och kollektivtrafiken byggas ut. De två senare åtgärderna har kommuner och region rådande över i Skåne. Att stärka de regionala kärnorna med kollektivtrafik ger förutsättningar att begränsa trafiken i städerna och därmed begränsa problematiken med partiklar och kväveoxider. För att begränsa ianspråktagande av mark för ny bebyggelse och infrastruktur, bör man bygga på befintliga strukturer, utnyttja befintliga stationslägen bättre för

bebyggelse och i begränsad omfattning bygga ut infrastruktur i nya korridorer. För att på bästa sätt nå klimat- och miljömålen behöver kollektivtrafiken byggas ut, samtidigt som bilanvändningen begränsas. Alternativa framdrivningstekniker måste ersätta dagens och fossila bränslen måste fasas ut. Aktörerna i Skåne råder inte över alla verktyg för att kunna nå miljömålen fullt ut. Skåne är därför beroende av statliga och internationella åtgärder och överenskommelser i syfte att nå miljömålen enligt ovan.



Skånetrafiken

Skånetrafiken

NETRA

12345

Målområde arbetsmarknad

I den regionala utvecklingsstrategin finns följande mål:

- *Öresundsregionen ska vara en fullt integrerad arbetsmarknad år 2030.*
- *Sysselsättningen i Skåne vara högre än riksgenomsnittet.*
- *År 2030 ska arbetslösheten i Skåne vara lägre än riksgenomsnittet.*

Målet är att Öresundsregionen ska vara en fullt integrerad arbetsmarknad år 2030. Detta bör innebära att dagens gränshinder är undanröjda och man ska ha tillgång till arbetsplatser på båda sidor av Öresund utan större problem och hinder. Det gäller både skattemässigt, juridiskt och den fysiska tillgängligheten med goda förutsättningar för arbetspendling. Förutom nya förbindelser över Öresund behöver gränshinder som så som till exempel skattesystem, socialförsäkringar, pensionssystem, anställningsformer, kollektivavtal, arbetslöshetskydd och olika valutor undanröjas.

Vidare ska sysselsättningen i Skåne vara högre än riksnittet och spegla sammansättningen i Skånes befolkning år 2030. Transportsystemets förmåga att påverka måluppfyllelsen handlar främst om att ge förutsättningar för effektivare pendling främst inom intervall om 30 till 45 minuters restid där benägenheten till arbetspendling är som högst. Restider strax utanför 45 minuter har visat sig innebära störst effekt om den kan reduceras

till mindre än 45 minuter. Infrastrukturåtgärder kan inte ensamt ge en måluppfyllelsen, det behövs även en effektiv arbetsmarknad, tillväxt i antalet arbetsställen och arbetsplatser, samt väl utvecklad utbildning.

Hur kan Skåne då skapa förutsättningar för en bättre integrerad arbetsmarknad? Analysen visar att genom att eliminera gränshinder i Öresundsregionen och genom att skapa fler och snabba förbindelser mellan länderna, kan en mer integrerad Öresundsregion skapas. I sin tur är det samtidigt så att utveckla Öresundsregionen till en mer integrerad arbetsmarknad är den åtgärd som har störst påverkan på sysselsättning och arbetslöshet i Skåne.

Det är en stor möjlighet för Skåne att bättre koppla sig till Själland så att Öresundsregionen blir en starkare motor för utveckling. För Skånes skulle det kunna innebära en starkare och mer specialiserad arbetsmarknad. För att detta ska kunna ske behöver fler boende i Skåne nå längre och nå fler arbetstillfällen i Danmark inom 45 till 60 minuter. På samma sätt för boende i Danmark, där fler behöver få goda restider till arbetstillfällen på den svenska sidan, särskilt norra Lund. Så länge löneskillnaderna är stora kan de uppväga en lång restid, men med en ökad integration kommer detta troligtvis utjämnas och restiden blir då avgörande för utbyte över sundet och arbetsmarknadens storlek i Öresundsregionen.

Målområde tillväxt

I den regionala utvecklingsstrategin finns följande mål:

- *BRP > riksgenomsnittet.*
- *Exportandel > riksgenomsnittet.*
- *Skåne ha 1,5 miljoner invånare 2030.*
- *Befolkningstillväxt i alla kommuner, samt mål om 6000 nya bostäder per år.*

BRP > riksgenomsnittet

I den regionala utvecklingsstrategin konstateras att Skåne ska ha en exportandel som är högre än riksgenomsnittet. Skåne har idag en stor andel tjänsteföretag och är mer profilerad mot hemmamarknaden än riket i övrigt. Jämfört med andra råvarutunga och industritunga delar av Sverige har Skåne en liten exportindustri.

Vilken typ av infrastruktur och transporter som indirekt skulle stödja detta mål går inte att peka på efter gjorda analyser. För industrin bör det vara av vikt med god access till Europamarknaden. Kommande satsning på Fehmarn bält kan utgöra en klar förbättring här. Vad gäller tjänstemarknaden och dess export, stöds den av en god tillgänglighet till internationell flygplats, såsom Copenhagen airport. Här kan en kommande höghastighetsbana också vara stödjande. I övrigt får tilläggas att alla exportföretag har individuella behov av transportlösningar och infrastruktur gällande kostnad, hastighet, säkerhet med mera.

En satsning på infrastruktur mot Hamburg skulle även kunna leda till att företag omlokaliseras till Hamburg och norra Tyskland, istället för att placeras i Öresundsregionen. Exempelvis får då Lübeck, som redan idag har ett bra transportläge i östersjöregionen samt fördel med närhet till Hamburg, ytterligare fördelar med Fehmarn Belt-förbindelsen genom snabbare transporter till Danmark. Det innebär större marknadsomland och betydligt bättre tillgänglighet till Copenhagen airport, som är ett mer betydelsefullt nav för passagerar- och fraktflyg än Hamburgs flygplats.

1,5 miljoner invånare

I den regionala utvecklingsstrategin finns mål formulerat som att:

- *År 2030 ska Skåne ha minst 1,5 miljoner invånare*

Målet ligger i linje med SCB:s prognos och är möjligt att nå. Vilken typ av infrastruktur och transporter som stödjer detta mål går inte tydligt att peka på.

Detta beror på att de som väljer att flytta till Skåne värderar flera saker sammantaget. Grundläggande är dock att Skåne skall utgöra en attraktiv plats, med goda boendemiljöer, fungerande vård och skola, god tillgång till utvecklande arbets-

tillfällen med mera. Infrastruktur utgör i denna bild en pusselbit, där ett välfungerande regionalt tågssystem, trafiklugna städer, korta restider och begränsade trängselproblem är viktiga komponenter.

Inflyttningen och befolkningsökningen sker huvudsakligen i och omkring de större städerna i västra Skåne. En förstärkning av infrastrukturen är nödvändig i västra Skåne för att möta detta. Ett utbyggt regionalt tågssystem kan å andra sidan skapa möjlighet att sprida befolkningsökningen till fler platser i Skåne. För att en ökad inflyttning ska ske krävs det också att fler bostäder byggs.

Befolkningstillväxt i alla kommuner och mål om 6000 bostäder per år

Enligt den regionala utvecklingsstrategin ska alla Skånes kommuner ha en positiv befolkningstillväxt samt ska minst 6 000 bostäder ha byggts per år. Dessa skall byggas med en allsidig sammansättning vad gäller upplåtelseformer, storlek och hustyper, för att matcha en årlig befolkningstillväxt på 1 procent.

Att skapa nya billiga attraktiva bostäder är avgörande för att skapa en attraktiv region och få en befolkningsökning.

Givet att befolkningsökningen sker ungefär geo-

grafiskt fördelad, så ger flera av åtgärdstyperna en förbättrad funktionalitet i transportsystemet. Om sedan infrastrukturen är av vikt för en utbyggnad eller behöver byggas i efterhand för att lösa ett uppkommit transportproblem, varierar. Dock kan sägas generellt att förbättrade regionaltågsförbindelser och nya Pågatåg- och Öresundstågstationer, ökar en orts attraktivitet och intresset att bygga bostäder där.

De alternativ som enligt systemanalysen tydligast kan stödja dessa mål är:

- *Att binda samman de regionala kärnorna med tåg och buss.*
- *Att binda samman de regionala kärnorna med vägsatsningar.*

Detta kan ge goda restider till arbetsmarknader, men samtidigt behövs andra åtgärder såsom attraktiva bostäder, bra skolor och vård, för att få igång processen med ökande befolkning. Redan idag finns det många attraktiva lägen för bebyggelse vid stationslägen runt om i Skåne, som kan rymma en stor befolkningsökning, men av olika anledningar så kommer inte byggandet igång.

Social hållbarhet

I den regionala utvecklingsstrategin finns ett flertal ställningstaganden och mål för en ökad social hållbarhet. Några av de listas nedan.

- *• Sysselsättningsgraden i Skåne ska vara högre än riksgenomsnittet och spegla sammansättningen av Skånes befolkning.*
- *• Hälsan hos befolkningen har förbättrats jämfört med år 2014 och skillnader minskat med avseende på jämlikhet och jämställdhet.*
- *• Fler medborgare ska vara nöjda med sitt liv än år 2014.*

Systemanalysen konstaterar att utbyggnad av infrastruktur och transportsystem, skall medföra minskade skillnader i levnadsvillkor för kvinnor och män, för yngre och äldre, för människor med funktionshinder och med olika socioekonomisk och kulturell bakgrund. Ett kollektivtrafiksystem med brister kan vara särskilt problematiskt för utsatta grupper i samhället som barn, äldre och funktionshindrade. För dessa grupper är inte sällan kollektivtrafiken det enda alternativet.

Ökad tillgänglighet med kollektivtrafik är en viktig faktor för socialt utsatta områden, både inom en stad och i en region. Att satsa på väginvesteringar gynnar enbart de som har tillgång till bil och satsningar på kollektivtrafik kan därmed anses som i grunden bättre för den sociala hållbarheten – sett som minskade skillnader i levnadsvillkor för kvinnor och män, för yngre och äldre, för människor med funktionshinder och med olika socioekonomisk och kulturell bakgrund. På lokal nivå är det också viktigt med

hur man binder samman olika stadsdelar med kollektivtrafik, där signalvärdet är en del i sig för att förbättra den sociala hållbarheten.

Högutbildade män tenderar av olika skäl att pendla längre än kvinnor och utnyttjar i högre grad stora integrerade arbetsmarknader. Det finns också tecken på att kvinnor har en högre reservationslön än män om arbetet ligger en timme från bostaden. Ökade pendlingstider och geografiskt vidgade arbetsmarknader riskerar därför att konservera rådande samhällsmönster och beteenden som inskränker på jämställdheten. Samtidigt tyder mycket på att minskat resande bidrar till positiva hälsoeffekter samt ökat mått på lycka eller upplevd tillfredsställelse.



Slutsatser och rekommendationer

Systemanalysen identifierar några tydliga samband mellan målen i den regionala utvecklingsstrategin för Skåne och åtgärder i infrastrukturen. Övergripande kan sägas att detta är insatser som syftar till att öka cykel- och kollektivtrafikresandet och minska bilresorna. Viktigast för kollektivtrafikarbetet är restidvinster samt att bättre tillgänglighet ges. Samtidigt behöver ny bebyggelse planeras i kollektivtrafikstarka stråk/områden samt behöver åtgärder för att minska resandet med bil införas. Vidare blir slutsatsen att när tillgängligheten ökar så ska det också bli enklare att välja cykeln eller snabb och effektiv kollektivtrafik.

Enligt systemanalysen så är det nedanstående satsningar som går mot samlad måluppfyllelse för de regionala målen:

- **Koppla samman och öka tillgängligheten mellan de regionala kärnorna med tåg och buss**

- Det innebär satsningar på tåg och buss både mellan och inom de regionala kärnorna. Satsningar på ökad kapacitet och robusthet för spårtrafiken samt tätare turer mellan kärnorna för ökad tillgänglighet. Det innebär också att satsningar på busskörfält och superbussar mellan de regionala kärnorna för ökad tillgänglighet där det inte finns spårbunden persontrafik. För vissa

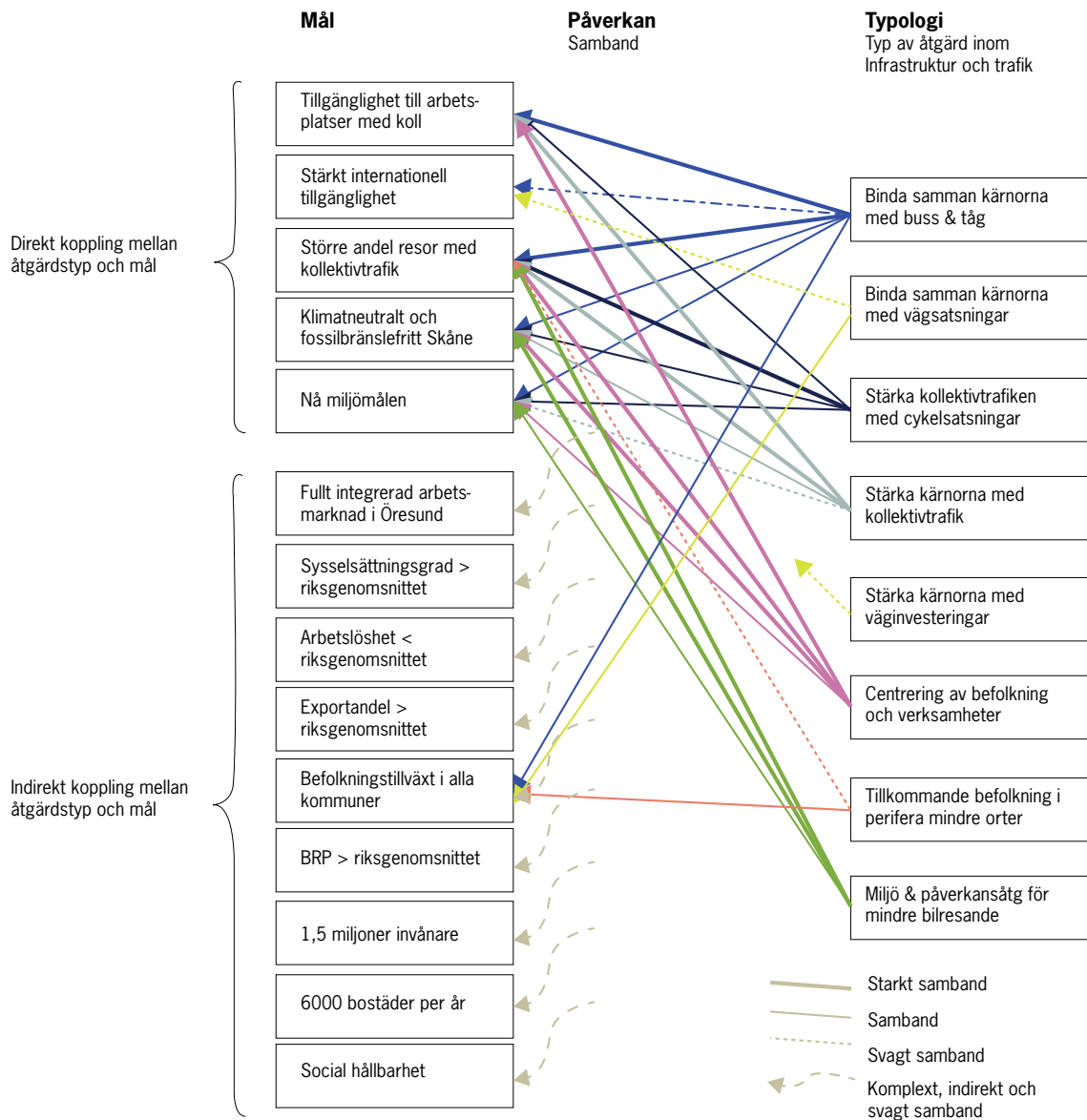
av dessa åtgärder uppstår stora kostnader för drift av kollektivtrafik men som till viss del uppvägs av ökade biljettintäkter.

- **Stärka de regionala kärnorna med kollektivtrafik:**

- Det innebär satsningar på både buss och spårväg inom de regionala kärnorna. Syftet är att öka tillgängligheten inom tätorten och öka rörligheten. Både för den lokala utvecklingen men också för att skapa ökad tillgänglighet till kollektivtrafiken mellan de regionala kärnorna. Det ska vara enkelt och snabbt ta sig från till exempel Lindängen i Malmö till Helsingborgs universitetscampus.

- **Stärka kollektivtrafiken med satsningar på cykel**

- Satsningar på cykel och cykelvägar ger en mycket god måluppfyllelse. Tillgängligheten till kollektivtrafik inom och utom de regionala kärnorna kan stärkas väsentligt med goda cykelkopplingar. En cykelväg med några minuters cykelfärd till en tågstation för vidare färd bidrar starkt till att öka tillgängligheten till ett geografiskt större område, som i sin tur kan öka kollektivtrafikresandet och minska bilresandet.



Figuren visar hur de olika prövade typerna av åtgärder leder mot de regionala målen. Vissa samband är starka och vissa är svaga. För flertalet av de valda målen är sambanden komplexa, svaga eller indirekta. För dessa är infrastrukturåtgärder en viktig del men det krävs fler insatser för att helt nå en måluppfyllelse.

• **Centrera befolkningen och verksamheter till tätorter**

- Nyttillkommande befolkning och verksamheter behöver lokaliseras i tätorterna för att ge bättre underlag för kollektivtrafiken samt för att öka möjligheten att resa med cykel. Att förtäta i existerande centrum kan dämpa de nackdelar som regionförstoring har i form av längre resor och restider, ökade kostnader för infrastrukturinvesteringar, utspridd bebyggelse och minskad konkurrenskraft för gång- och cykel.

• **Miljö- och påverkansåtgärder för minskat bilresande**

- Att minska bilanvändningen genom påverkansåtgärder, så som till exempel mobility managementåtgärder och utbyggda bilpoolsystem har en stor effekt på kollektivtrafikandelen, givet att kollektivtrafiksystemet byggs ut för att möta efterfrågan. Åtgärder för minskad bilanvändning tillsammans med utökad kollektivtrafik kan styra om till kollektivtrafikandelar i nivå med målet på 40 % andel av resorna.

De analyser som är gjorda visar att en ökad sysselsättning i Skåne promoveras bäst genom att eliminera gränshinder i Öresundsregionen och genom att skapa en mer integrerad Öresundsregion. För detta krävs bland annat fler och snabbare förbindelser över sundet. Även investeringar som ger stora tillgänglighetsförbättringar och ger fler tillgång till flera arbetsplatser på samma restid, är de som styr mest mot ökad BRP.

Samspelet mellan infrastruktur, flöden, investeringar i infrastruktur och regional utveckling

kännetecknas dock inte alltid av säkra samband och lagbundenheter av den sort som innebär att man säkert kan hävda att om en viss åtgärd vidtas kommer en viss effekt med säkerhet att uppstå på kort eller lång sikt. Att en region har en inflyttning visar i grunden på regionens attraktivitet. Den ökade inflyttningen gör att mångfalden och kunnandet ökar, som ger fler företag, som ger ökade inkomster och fler idéer, som i sin tur ger en ökad attraktivitet och ökad inflyttning.

