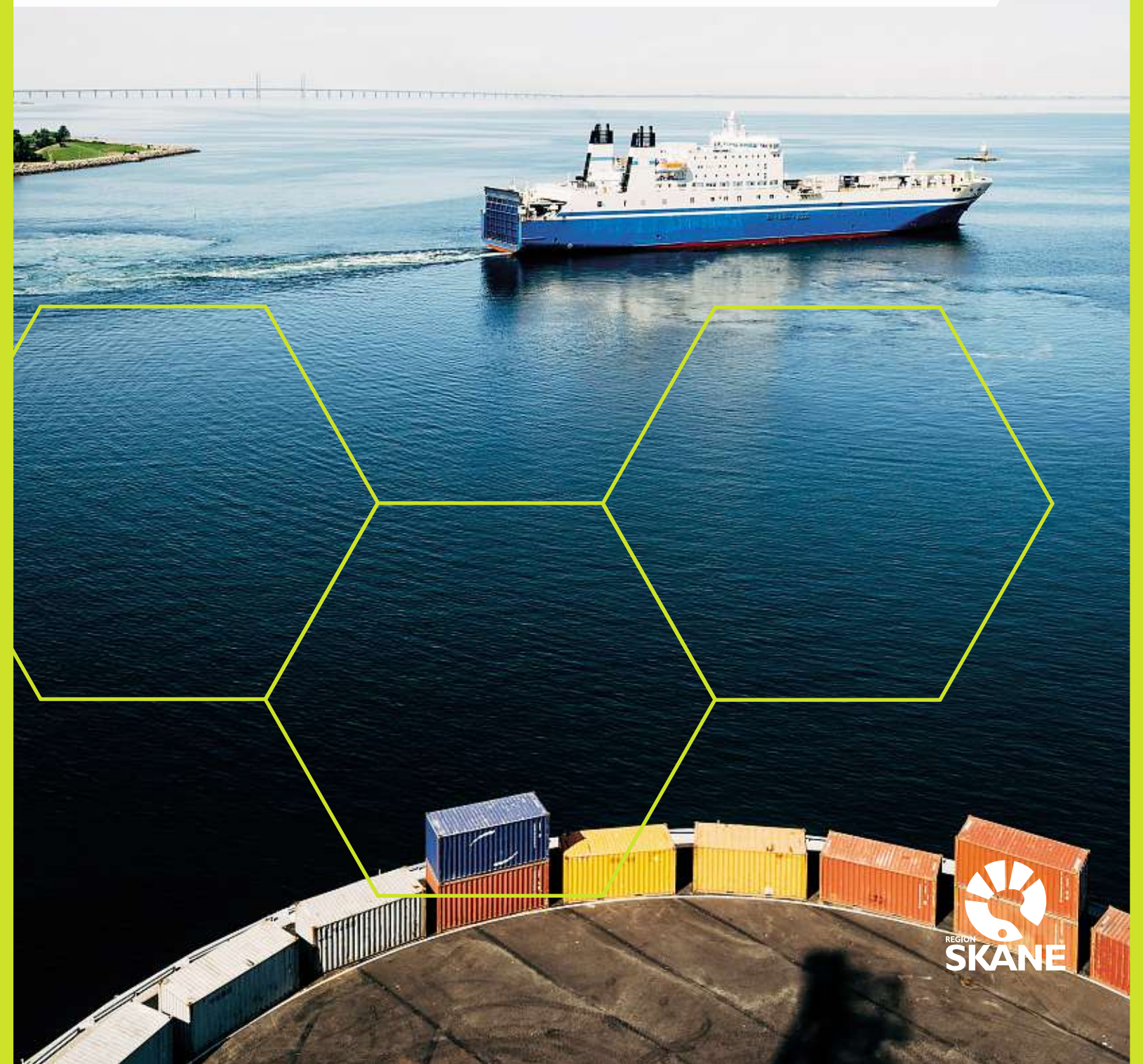


Strategi för den
**HÅLLBARA GODS- OCH
LOGISTIKREGIONEN SKÅNE**



Projektansvarig:

Therese Andersson, Region Skåne

Projektgrupp:

Björn Petersson, Nicolas Cronberg, Petra Stelling, Mats Petersson, Emelie Petersson, Therese Lilja, Moa Åhnberg, Anna Liljehov, Jesper Borgström, Jonas Hedlund, James Heathcote, Sten Hansen, Britt Karlsson-Green, Region Skåne med stöd av WSP och Trivector.

Strategi för den hållbara gods- och logistikregionen Skåne var på remiss mellan december 2015 till april 2016 till Skånes kommuner, universitet, hamnar, näringsliv, ideella föreningar och grannregioner.

www.skane.se/infrastruktur

Layout: Wilma Designbyrå

Foto: Scandinav Bildbyrå/Peter Westrup (sid 1, 30,) Scandinav Bildbyrå/Thomas Adolfsén (sid 19), Scandinav Bildbyrå/Jesper Molin (sid 21), Scandinav Bildbyrå/Jörgen Wiklund (sid 24), Scandinav Bildbyrå/Anne Dillner (sid 43), Shutterstock (sid 8,) News Øresund – Johan Wessman (sid 12, 16, 18, 29, 39, 44) News Øresund – Jenny Andersson (sid 47), Joakim Lloyd Raboff (sid 22, 36), Ystad hamn (sid 27, 67), Johnér (sid 52), Bertil Hagberg (sid 59), Adobe Stock (sid 64).

Kartor: Länge Leve

Utgiven av: Region Skåne 2017



skane2030.se

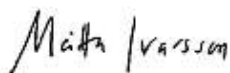
Förord

Skåne präglas av omfattande transporter. En tredjedel av landets import och export, mätt i värde, passerar genom Skåne varje år. Med en förväntat stigande utrikeshandel och en ökande befolkning, kommer transporterna allt mer att påverka Skåne. I och med sitt läge är Skåne Sveriges viktigaste logistiknav för transporter och är porten till Europas näringsliv. Hur transportsystemet utvecklas har därför en avgörande betydelse för såväl Skåne som hela Sveriges konkurrenskraft.

Målbilden i Skånes regionala utvecklingsstrategi *Det öppna Skåne 2030* är att Skåne ska vara en av Europas mest innovativa regioner; en kreativ mötesplats för branscher och organisationer där nya idéer skapas och utvecklas. Skåne ska också vara en levande, hållbar och attraktiv region med global konkurrenskraft och hög livskvalitet. Ekonomisk, ekologisk och social hållbarhet ska genomsyra vardag och beslutsfattande, och omställningen till ett klimatneutralt Skåne ska ge utvecklingskraft i arbetet. Vi behöver integrera godstransporter och logistikverksamheter i det regionala utvecklingsarbetet och visa hur godstransporterna ska bidra till att Skåne blir en stark och hållbar tillväxtmotor som erbjuder framtidstro och livskvalitet.

I *Strategi för den hållbara gods- och logistikregionen Skåne* vill Region Skåne lyfta åtgärder för att utveckla Skåne till en mer hållbar gods- och logistikregion. Genom att synliggöra nuläge, trender och utveckling samt lyfta behovet av en strategisk inriktning vill vi bidra till en hållbar regional tillväxt. För att klara ökande volymer och samtidigt leva upp till regionala och nationella miljö- och klimatmål, behöver en betydligt större andel av godset som kommer in i Skåne transporteras effektivare, med sjöfart närmre sin slutdestination, på järnväg samt i fordon med fossilfria drivmedel.


I omställningen till ett hållbart transportsystem ska Skåne ligga i framkant och driva utvecklingen för att främja klimatsmarta godstransporter. Vi behöver minska transittrafikens negativa påverkan i form av trängsel, vägslitage, klimat- och miljöbelastning samt buller. Vi behöver arbeta med att godstransporterna i våra tätorter ska vara energieffektiva och bidra till att skapa en attraktiv och trivsamt stadsmiljö. Vi behöver se potentialen med teknikutvecklingen och dra nytta av Skånes starka innovationskraft för en utveckling av transportsystemet. Skåne ska tydligt arbeta för att skapa ett transport-effektivt samhälle.



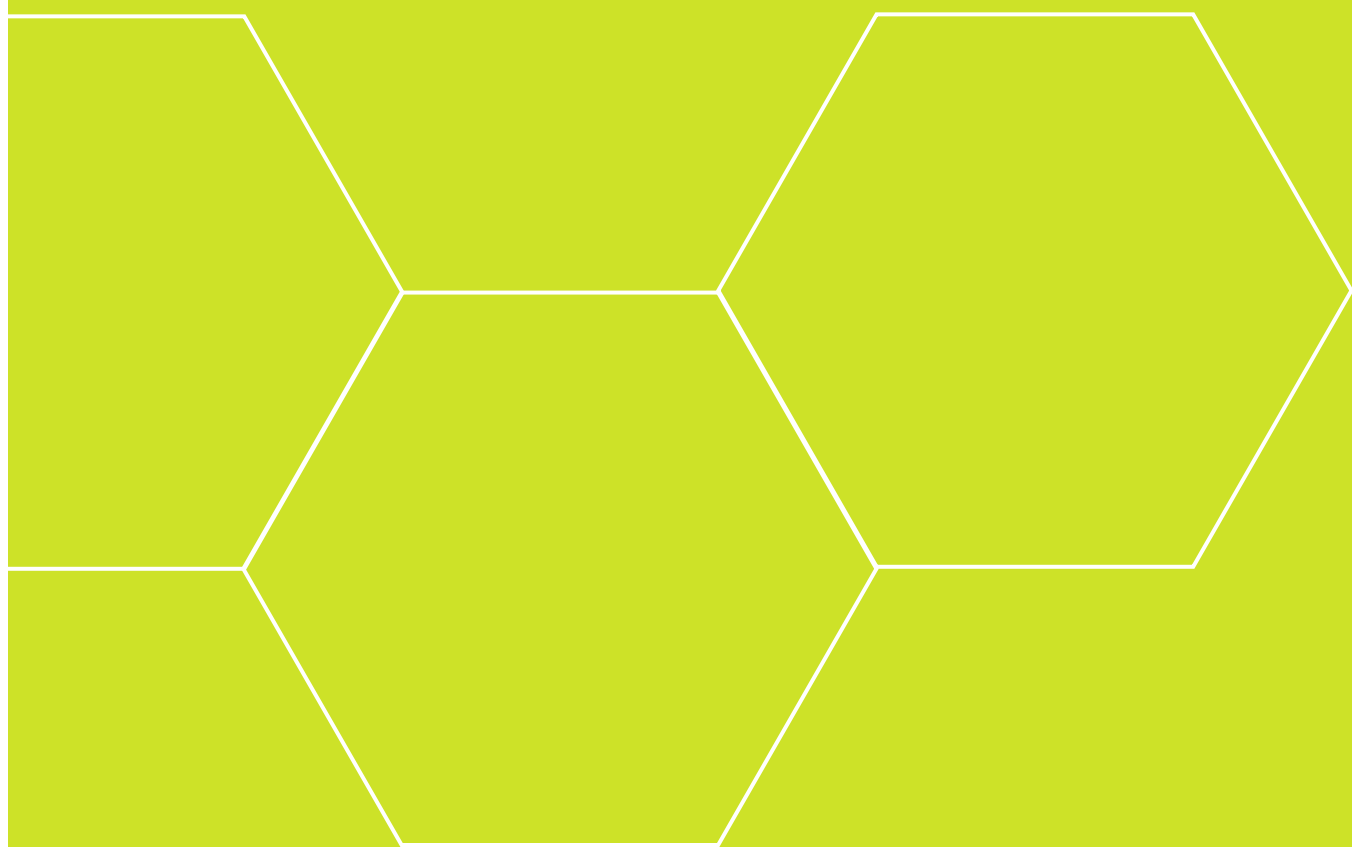
Mätta Ivarsson
Ordförande
Regionala
utvecklingsnämnden



Ilmar Reepalu
1:e vice ordförande
Regionala
utvecklingsnämnden



Pontus Lindberg
2:e vice ordförande
Regionala
utvecklingsnämnden



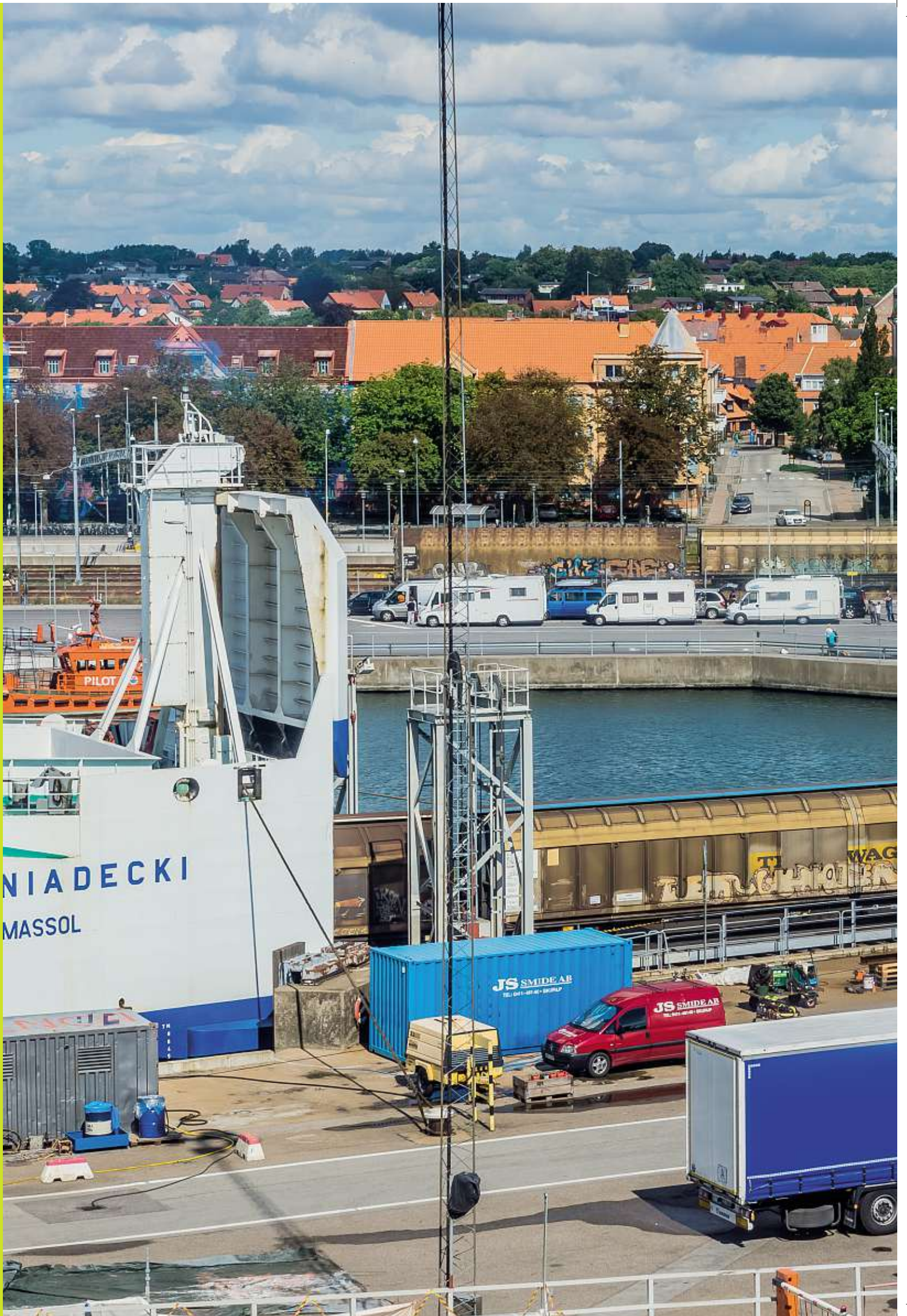
Begreppsförklaring

Bulk	Gods som transporteras oförpackat.
Cabotage	Att som åkeri i samband med en internationell transport utföra inrikes transportarbete i annat land än det registrerade.
Cross-dockingterminal	Omlastningsterminal med inkommande och utgående gods utan lager.
Enhetsförpackat/enhetsförberett gods	Gods som packas i enheter, till exempel i trailer, växelflak, container, pallar eller kassetter.
Fyrstegsprincipen	Trafikverkets metod för att gradera åtgärder i transportinfrastrukturen indelat i 4 steg. Steg 1 tänk om, steg 2 optimera, steg 3 bygg om, steg 4 bygg nytt.
HCT	High capacity transport. Tyngre och längre fordon på väg och järnväg som innebär en ökad lastkapacitet per transport.
Nod/hubb	Central punkt i ett nätverk.
Intermodala transporter	Transportkedjor där flera trafikslag används. Avser vanligtvis kombinationen väg- och järnvägstransport.
Kapacitetstilldelning	Tilldelning av avgångstid i tidtabellen.
Kombiterminal	Terminal där modulariserade lastbärare byter transportsätt utan att själva godset berörs.
Kombitransport	Se intermodala transporter.
Logistik	Den del av försörjningskedjan som planerar, implementerar och kontrollerar det ändamålsenliga, effektiva flödet och lagringen av produkter, tjänster och tillhörande information från ursprungspunkten till konsumtionspunkten, i syfte att möta kundens behov.
Logistikcenter	Terminal med lagerutrymme.
Multimodala transporter	Transportkedjor där flera trafikslag används.
RoRo	Roll on, roll off. Transporter på fartyg där gods rullas på och av fartyget. Godset kan vara lastat på lastbil, trailer och järnvägs-vagnar. Godset kan också rullas på och av fartyg med utrustning för detta ändamål.
TEU	Twenty foot equivalent unit. Mått på standard-container med längd 20 fot. En 40 fots container motsvarar 2 TEU.
Trailer	Även semitrailer. Löstagbar påhängsvagn som dras av speciell dragbil.
TEN-T	Transeuropeiska transportnätet. EU:s prioriterade nätverk för transportinfrastruktur i Europa.
Trafikarbete	Antal fordon multiplicerat med transportsträcka, så kallat fordonskilometer.
Transportarbete	Antal ton multiplicerat med transportsträcka, så kallat tonkilometer.
Transporterad godsmängd	Antal ton.



Innehåll

Varför en regional strategi för gods och logistik?	9
Internationella och nationella mål för godstransporter	13
De olika trafikslagens förutsättningar	17
Skåne som gods- och logistikregion.....	23
Den skånska infrastrukturen	
Godsmängder och trafikflöden	
Internationella transportflöden i Skåne	
Utmaningar som påverkar Skåne som gods- och logistikregion	37
Trafikslagsfördelning för godstransporter i Skåne år 2050.....	45
Samverkansområden för att Skåne ska bli en hållbar gods-och logistikregion	53
Utveckla effektiv och konkurrenskraftig logistik	
Stärka strategiska lägen och stråk	
Främja hållbara trafikslag och transportplanering	
Utveckla kunskap, forskning och samarbeten med hållbarhetsperspektiv	
Fortsatt arbete	65
Referenser och källor	69



Varför en regional strategi för gods och logistik?

Skåne är med sitt geografiska läge Sveriges viktigaste logistiknav för transporter och fungerar som porten till Europas näringsliv. En tredjedel av landets import och export, mätt i värde, passerar genom Skåne varje år. Detta gör godstransporterna till en viktig påverkansfaktor för såväl Skånes som Sveriges utveckling. Strategin sätter fokus på Skåne som logistikregion och ska ses som ett avstamp för en regional satsning på att utveckla gods- och logistiksektorerna för att bli en attraktiv och konkurrenskraftig region.

Välfungerande godstransporter är en förutsättning för att skapa en attraktiv region som attraherar nya invånare och lockar företag att etablera sig. Effektivare logistik- och transportlösningar ger goda möjligheter för ett brett och diversifierat näringsliv som gynnar Skånes tillväxt. Samtidigt medför ökade transporter även mindre positiva effekter, såsom negativ miljö- och klimatpåverkan, kapacitetsbrister i infrastrukturen och markanvändningskonflikter, vilka också måste hanteras.

I den regionala utvecklingsstrategin, *Det öppna Skåne 2030*, betonas både vikten av att stärka Skåne som en knutpunkt för norra Europa, för att regionen ska vara globalt attraktiv, och den absoluta nödvändigheten att Skåne år 2030 ska vara klimatneutralt och fossilfritt. Satsningar och utveckling inom logistik- och transportsektorn spelar en avgörande roll för båda dessa viktiga framtidsfrågor.

Den fysiska planeringen blir i detta hänseende ett betydelsefullt verktyg. I *Strategier för Det flerkärniga Skåne* ligger fokus på de fysiska strukturerna och hur den regionala utvecklingen kopplas samman med kommunal översiktlig planering. I Skåne, som gods- och logistikregion, blir stråk för och flöden av varutransporter en viktig aspekt att väga in i ett tillgänglighetsperspektiv och något som behöver lyftas tillsammans med frågor rörande stadsutveckling, förtätning och kollektivtrafik.

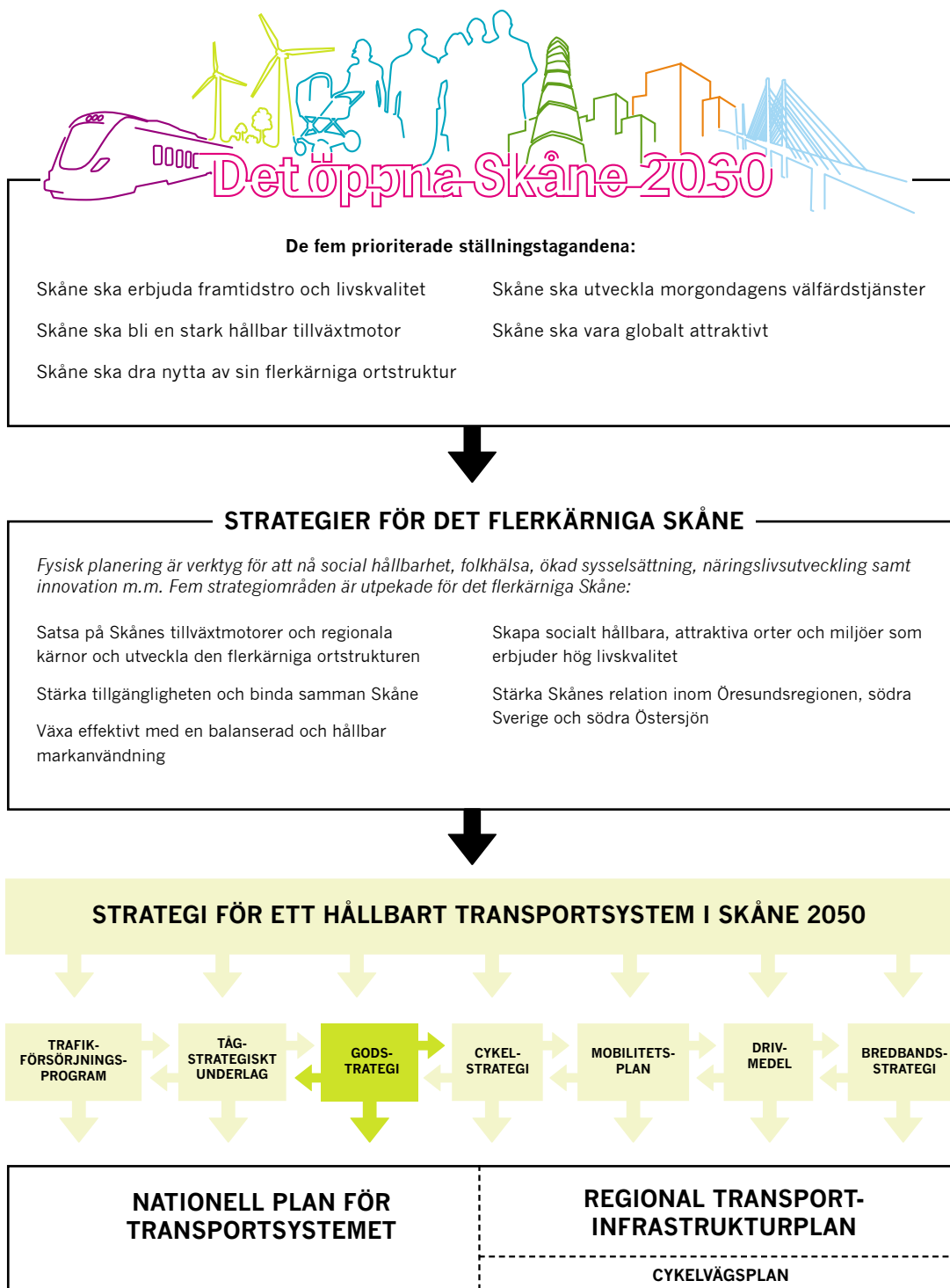
I *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050* tydliggörs vägval, mål, prioriteringar och riktlinjer för hur infrastruktursatsningar ska kunna användas som ett medel för att nå Skånes regionala utvecklingsmål. Strategin anger både färdmedelsfördelning för gods i Skåne och den utpekade riktlinjen ”Främja klimatsmarta godstransporter”. *Strategi för den hållbara gods- och logistikregionen Skåne* utgör en konkretisering och fördjupning med fokus på just godsfrågorna med målår 2030. Strategin förhåller sig också till transportpolitiska mål och klimatmål på nationell och EU-nivå.

Syftet med *Strategi för den hållbara gods- och logistikregionen Skåne* är att sätta ett större fokus på Skåne som logistikregion, ge vägledning i hur godstransporter och logistiknäringen bör utvecklas samt stödja det skånska näringslivet med hållbara transportlösningar genom utveckling av befintliga och potentiella logistikområden.

För att åstadkomma detta krävs ett regionalt helhetsperspektiv på gods- och logistikfrågor och ett integrerat synsätt som beaktar frågornas bredd och komplexitet. Godstransporter berör så skilda frågor som till exempel infrastrukturen och dess utveckling, administrativa regelverk och styrmedel, företagens affärsupplägg, transporternas miljöpåverkan, samordning och effektivisering av transporter. Nyckeln till ett framgångsrikt arbete är förmågan att involvera berörda aktörer, såväl näringsliv som organisationer och myndigheter.

Strategi för den hållbara gods- och logistikregionen Skåne ska ses som ett avstamp för en regional satsning på att utveckla gods- och logistiksektorn som en del i ett attraktivt och konkurrenskraftigt Skåne. Den täcker in en stor bredd av insatser, beskrivna i fyra identifierade samverkansområden, där ingen enskild aktör eller administrativ nivå förfogar över helheten. Region Skåne tar, i framtagandet av strategin, utgångspunkt i både sitt utvecklingsansvar och i sin roll som upprättare av länsplaner för infrastruktur. På den nationella nivån är regeringen och statliga myndigheter, såsom Trafikverket, viktiga aktörer. Regeringen sätter ramarna för transportsystemets utveckling medan Trafikverket ansvarar för transportinfrastrukturen. Myndigheterna tar bland annat fram underlag och utredningar. Kommunerna har i kraft av det kommunala planmonopolet en särställning i arbetet med hållbara fysiska strukturer. *Strategi för den hållbara gods- och logistikregionen Skåne* vänder sig till en mångfald av aktörer, som alla behöver identifiera sin roll och sitt ansvar. Samverkan och ett gemensamt ansvar för ett genomförande av strategierna är avgörande för att utveckla Skåne till en hållbar gods- och logistikregion.

REGION SKÅNES STRATEGIER OM TRANSPORTSYSTEMET I ETT SAMMANHANG



Figur 1 Figuren visar på hur regionala planer och strategier, som Region Skåne har tagit fram eller som är under framtagande, förhåller sig till varandra beroende på vilken konkretiseringsnivå de har. Målen för rumsliga strukturer i den regionala utvecklingsstrategin *Det öppna Skåne 2030* konkretiseras i *Strategier för det flerkärniga Skåne*. I *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050* tydliggörs i sin tur vägval, mål och prioriteringar för en långsiktig planering av transportsystemet i Skåne. Innehållet i *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050* fördjupas i ett antal planeringsstrategier med olika fokus inom transportsystemet. *Strategi för den hållbara gods- och logistikregionen Skåne* är en av dessa. De parallella planerna och strategierna kommer bland annat att bidra till vilka infrastrukturinvesteringar som Skåne ska prioritera i *Nationell plan för transportsystemet* och *regional transportinfrastrukturplan*.

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 TRANSPORT-SYSTEM 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 kapacitetsstarkare 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 på 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.



Internationella och nationella mål för godstransporter

Effektiva godstransporter är avgörande för den ekonomiska utvecklingen. Den globala handeln är beroende av godstransporter och ofta transporteras varor långa sträckor mellan producent och konsument. Transportersektorn är fortfarande mycket beroende av fossila drivmedel och transporternas koldioxidutsläpp påverkar den globala uppvärmningen. De framtida godstransporterna måste vara både hållbara och effektiva.

Transportpolitiska mål

Inom EU är förverkligandet av den inre marknaden ett prioriterat mål. Den fria rörligheten för varor, tjänster, kapital och personer, fri konkurrens och lika spelregler som optimerar förutsättningarna för handel inom EU och stärker den europeiska sammanhållningen utgör grundbultarna. Fungerande transporter och fysiska förbindelser inom och mellan medlemsstaterna och de EES-anslutna länderna är därför av högsta vikt. Det övergripande målet för transportområdet är att få till stånd ett transportsystem som stöder ekonomiska framsteg, ökar konkurrenskraften och erbjuder transporter av hög kvalitet, samtidigt som resurserna används effektivare. Visionen för det framtida transportsystemet år 2050 är:

- 60 procent utsläppsminskning från transportsektorn samtidigt som den fria rörligheten säkerställs
- överflyttning av vägtransporter över 300 kilometer till övriga transportmedel; 30 procent till år 2030 och 50 procent till år 2050
- ett effektivt stornät för transporter mellan städer och regioner, kompletterat med ett övergripande transportnät som ansluter hela Europa till stornätet
- globala långdistansresor och interkontinentala transporter på lika konkurrensvillkor
- effektiv personpendling och rena stadstransporter.

Det övergripande transportpolitiska målet i Sverige är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för invånarna och näringslivet i hela landet. Därutöver har riksdagen beslutat om att förtydliga det övergripande målet i två jämbördiga mål: dels ett funktionsmål som berör tillgänglighet, dels ett hänsynsmål som berör säkerhet, miljö och hälsa. 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.

Målsättningarna ska även vara ett stöd och inspiration för regional och kommunal planering.

Klimatmål

Det internationella klimatavtalet från FN:s klimatkonvention COP 21 i Paris år 2015 har som mål att den globala uppvärmningen inte ska överstiga 1,5 grader. I avtalet har en majoritet av världens länder förbundit sig att vidta klimatåtgärder. Såväl EU som Sverige har ambitiösa mål och åtaganden.

EU:s övergripande klimatmål är att hindra den globala uppvärmningen från att öka med mer än två grader jämfört med tiden innan industrialiseringen startade. EU ska till år 2030 ha:

- 40 procent lägre växthusgasutsläpp än år 1990
- 27 procent förnybar energi
- 27 procent bättre energieffektivitet.

EU ska minska sina utsläpp av växthusgaser med 30 procent om andra industriländer gör jämförbara sänkningar och till år 2050 ska EU minska sina utsläpp med 80-95 procent jämfört med 1990-års nivåer om andra utvecklade länder gör detsamma.

Svenska miljö- och klimatmål

De svenska miljömålen består av ett generationsmål och sexton miljö kvalitetsmål med etappmål. Miljö kvalitetsmålen följs upp varje år. Mål för den svenska klimat- och energipolitiken till år 2020 är:

- 40 procent minskning av klimatutsläppen jämfört med år 1990, för de utsläpp som inte ingår i EU:s system för handel med utsläppsrätter
- minst 50 procent förnybar energi
- 20 procent effektivare energianvändning jämfört med år 2008
- minst 10 procent förnybar energi i transportsektorn.

Initiativet Fossilfritt Sverige är kopplat till en nationell ambition om att nå en fossilbränsleoberoende fordonsflotta till år 2030.

Den 2 februari 2017 tog regeringen beslut om en ny klimatlag. Lagen baseras på Miljömålsberedningens förslag som innebär att Sverige ska ha ett "nettonollutsläpp" av klimatpåverkande växthusgaser år 2045. Ett kvantifierat mål är att utsläppen från inrikestrafiken ska ha minskat med 70 procent till år 2030, jämfört med 2010-års nivåer. Det är första gången som det har tagits fram ett kvantifierat utsläppsmål för transportsektorn.

En stor klimatutmaning

Globalt har utsläppen av växthusgaser ökat konstant sedan år 1900. Perioden från år 2000 till år 2010 visar på den snabbaste ökningen under de senaste fyra decennierna (1970-2010). År 2010 uppgick de globala utsläppen till 49 gigaton koldioxidkvivalenter, varav den globala transportsektorn svarade för 14 procent.¹

Inom EU är transportsektorn den enda sektor där utsläppen av växthusgaser har ökat sedan år 1990. Transportsektorn svarade år 2014 för 23 procent av EU:s utsläpp av växthusgaser jämfört med cirka 15 procent år 1990². Teknikförbättringar och renare drivmedel har inte kunnat kompensera för ökande transportvolym, och renare trafikslag såsom sjöfart och järnväg har inte lyckats etablera sig som tillräckligt attraktiva över medellånga och långa avstånd för att kunna vinna marknadsandelar från vägtransporterna. Tack vare att övriga samhällssektorer har kunnat minska sina utsläpp har EU:s totala utsläpp av växthusgaser minskat från år 1990 med nästan 23 procent till år 2014.

För Sveriges del ser bilden lite annorlunda ut. Totalt minskade de svenska utsläppen av växthusgaser med 25 procent mellan år 1990 och år 2015, vilket således är i paritet med EU. Inrikestransporterna visade på en minskning av utsläppen, vilka var nio procent lägre år 2015 jämför med år 1990, medan utrikestransporterna istället har ökat sina utsläpp med 132 procent³. Ökningen för utsläppen av utrikes transporter är en följd av ökad globalisering, fler godstransporter och ett ökat resande. För inrikes transporter visar de sista tre åren (2013-2015) på oförändrade utsläppsnivåer. Detta förklaras främst av att minskningen av utsläppen från personbilar och lätta lastbilar har avstannat. Effekten av att mängden trafik ökar överskrider effekten av den energieffektivisering och övergång till biodrivmedel som sker. Utsläppen från tunga fordon var år 2015 16 procent högre än 1990-års nivå, men har sedan år 2008 visat på en nedåtgående trend. Takten på utsläppsminskningen blir dock allt långsammare efter som lastbilstrafiken ökar.⁴

Omställningen av tunga fordon går trögt och endast ett fåtal procent av lastbilarna drivs på alternativa drivmedel. 2016 drevs två procent av de lätta och en och en halv procent av de tunga lastbilarna med alternativa drivmedel⁵. Gas är det vanligaste alternativet både för tunga och lätta lastbilar. Flera olika förnybara drivmedel behöver främjas för att uppnå ett robust och resilient transportsystem utan fossila drivmedel. El, biogas, vätgas samt biodiesel kan vara delar av lösningen. För att möjliggöra en ökad efterfrågan på förnybara drivmedel krävs det också en hållbar och heltäckande infrastruktur för dessa både på nationell och europeisk nivå.

Trafikbelastningen är omfattande i Skånes större städer och trafiken ger upphov till såväl lokala som generella miljökonsekvenser samt tar betydande ytor i anspråk. Godstransporterna i städerna ökar genom en ökad distribution. Samtidigt finns det projekt och intentioner kring samordnade transporter, vilka på sikt skulle kunna minska de kortväga transporter. Som exempel kan nämnas samordnade transporter i Ystad, Tomelilla och Simrishamn som har minskat utsläppen från offentliga livsmedelstransporter med 70 procent.

Riktlinjer för det transeuropeiska transportnätet

Skåne utgör på grund av sitt geografiska läge Sveriges länk till Europa. En stor andel av transporter till och från Europa passerar Skåne antingen via Öresundsbron eller via någon av de skånska hamnarna. EU beslutade år 2013, efter ingående dialog med medlemsländerna, om nya principer och sträckningar för det transeuropeiska transportnätet (TEN-T). Nätet består av ett stomnät och ett övergripande nät, samt nio stomnätskorridorer, se *Figur 2*. Skåne ingår i stomnätskorridoren Skandinavien-Medelhavet (Scan-Med), som förbinder Skandinavien/Finland med övriga Europa via Öresundsförbindelsen samt via hamnarna i Malmö och Trelleborg.

Skåne har en nyckelroll i TEN-T då förbindelserna mellan det kontinentala Europa och Skandinavien passerar genom regionen. 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 samlas i Skåne. Ett av de största planerade infrastrukturprojekten i Europa det kommande decenniet, den fasta Fehmarn Bält-förbindelsen, ska förbättra Skandinavien koppling till kontinenten, inte minst med järnväg.

Besluten om prioriteringar, villkor och genomförande av olika investeringar i TEN-T sker i bred dialog

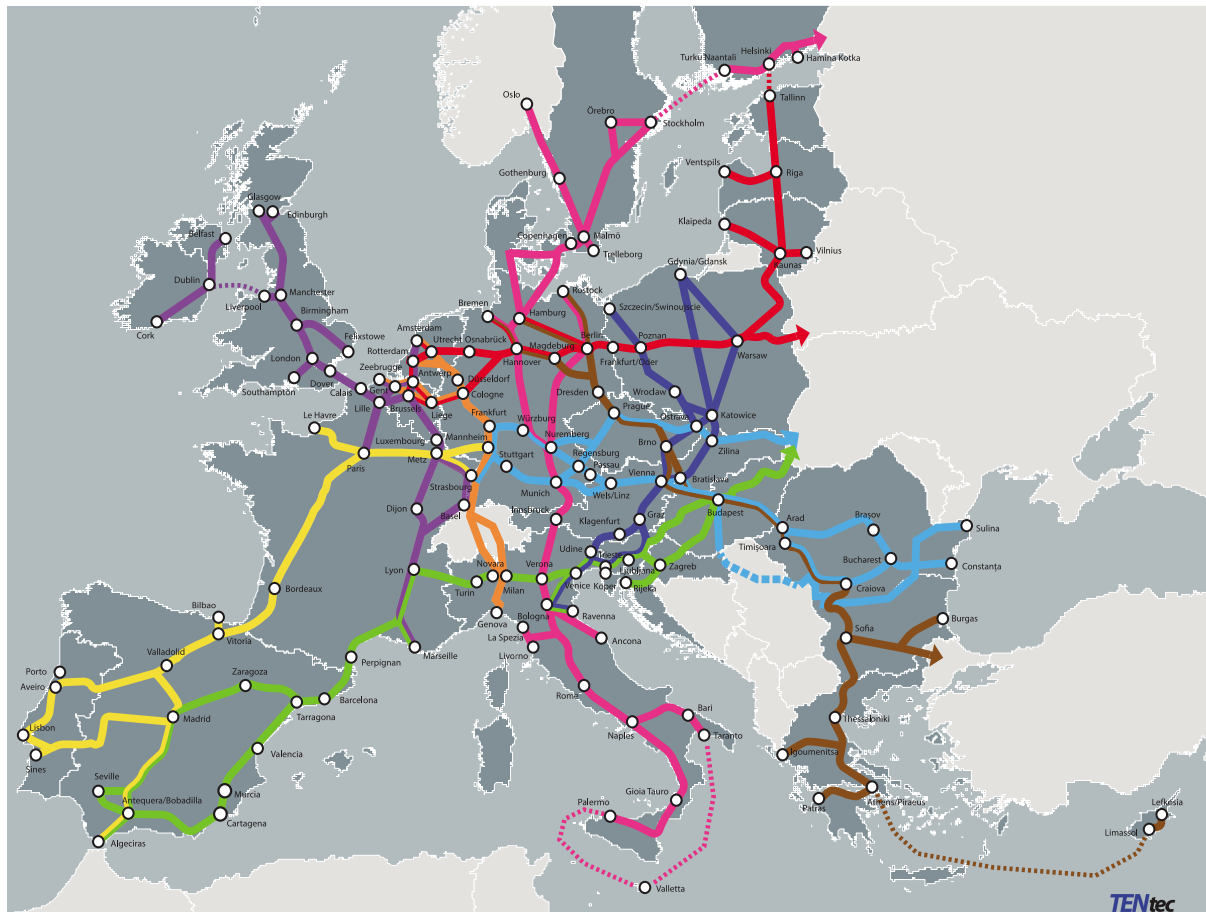
¹ https://www.ipcc.ch/pdf/assessment-report/ar5/wg3/ipcc_wg3_ar5_technical-summary.pdf

² http://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Greenhouse_gas_emission_statistics#Further_Eurostat_information. Avser utsläpp av växthusgaser inklusive internationellt flyg och exklusivt LULUCF.

³ Utrikes transporter utgörs av internationell flyg- och sjöfart. Dessa utsläpp ingår dock inte i Sveriges totala utsläpp för uppföljningen av Sveriges klimatmål

⁴ Naturvårdsverket, 2017

⁵ Trafikanalys, 2016, Fordon 2016



Figur 2 De nio överordnade transportkorridorerna inom EU:s Transeuropeiska transportnät (TEN-T). Scan-Med-korridoren är markerad med rosa. (Källa: Europeiska kommissionen)

mellan olika aktörer. Europeiska kommissionens arbetsprocess kring ScanMed är en viktig arena där regeringar, transportmyndigheter, infrastrukturägare och regioner medverkar. Besluten är starkt beroende av ståndpunkterna hos medlemsländernas regeringar.

Möjligheterna till medfinansiering av infrastrukturprojekt, genom lån eller bidrag, är också idag starkt beroende av besluten om det gemensamma europeiska transportnätet (TEN-T) och fonden för ett sammanlänkat Europa, CEF - Connecting Europe Facility. Bidrag har hittills till exempel getts till Öresundsbron, Hallandsåstunneln, Citytunneln och förutsatts för den fasta Fehmarn Bält-förbindelsen. Medfinansiering kan ges både till utredningar och till byggande.

Den av EU utpekade huvudkorridoren som passerar regionen, Scan-Med, innefattar i Skåne:

- Södra stambanan, Väst kustbanan och Godsstråket genom Skåne dvs Lommabanan/Söderåsbanan samt Öresundsbanan
- E4 och E6
- Hamnarna i Malmö och Trelleborg
- Kombiterminalerna i Malmö och Trelleborg
- Malmö Airport (även Köpenhamns flygplats ingår)
- Den urbana noden Malmö
- Öresundsbron.

För de utpekade delarna av korridoren, som också är en del av stomnätet, ska vissa krav vara uppfyllda senast år 2030. Det gäller kraven avseende till exempel axellast, hastighetsgränser på järnväg, 740 meter långa godståg, signalsystemet ERTMS:s införande, hamnanslutningar och energiförsörjning. För de delar av Skåne som ligger inom det övergripande nätet ställs liknande krav som ska uppfyllas senast år 2050, till exempel för hamnarna i Helsingborg och Ystad.

Transporterna väntas öka i de utpekade stråken. Ökande och mera koncentrerade flöden ställer krav på nätet men möjliggör samtidigt effektivisering och att järnvägstransporter och intermodala lösningar kan stärkas. Till viss del kan den befintliga infrastrukturen möta denna utveckling. Det behövs dock förbättringar i vissa avsnitt både i huvudkorridorerna och i den anslutande infrastrukturen. Det gäller särskilt i järnvägsnätet men även i anslutande vägar, hamnar och andra terminaler.

Skåne berörs också indirekt i hög grad av utvecklingen längs korridoren Östersjön-Adriatiska havet (Baltic-Adriatic), som förbinder norra Polen med Adriatiska havet. Via färjeförbindelser mellan Ystad/Trelleborg och Swinoujscie knyts infrastrukturen i Sverige samman med korridoren i norra delen av Polen. De gränsöverskridande flödena är här betydande och ökande.



De olika trafikslagens förutsättningar

Inom godstransportsystemet finns fyra olika trafikslag att tillgå för att optimera en transport: sjöfart, järnväg, väg, och flyg. Transporter skapar plats- och tidsnytta. De olika trafikslagen har skilda konkurrensfördelar och effekter och involverar flera aktörer. Efterfrågan på godstransporter beror bland annat på handel och ekonomisk utveckling.

Transport av en specifik vara är beroende av hur den är förpackad. Hur en vara förpackas hänger samman med dess egenskaper, exempelvis krav på skydd och kostnader. Oförpackat gods utgörs av flytande eller fast bulk gods och varuvärdet är förhållandevis lågt per viktenhet. Förpackade varor som generellt har ett högre varuvärde innesluts av flera nivåer av förpackningar. Större och standardiserade förpackningar motsvaras av enhetslastbärare, vilka hanteras som enskilda enheter. En lastpall eller en container är exempel på enhetslastbärare. Samtidigt kan fulla pallar kombineras till fulla containerlaster. Containern är alltså en enhetslastbärare på högre nivå än pallen.

Val av trafikslag för godstransporter görs utifrån rationella analyser kring kostnader, tid, rättidighet, krav på hantering etcetera. Avgörande för dessa parametrar är godsets karaktär, som generellt är varugruppspecifik, samt de aktuella transportrelationerna. Företags-specifika logistikupplägg kan också vara bärande för val av trafikslag. På längre sträckor är sjöfarts- och järnvägstransporter mer fördelaktiga, inte minst miljö- och klimatmässigt, än vägtransporter, som i sin tur är mer flexibla. För vissa branschsegment, med höga krav på transporttid, spelar transportkostnaden en underordnad roll i förhållande till krav på exempelvis leveransprecision.

Den största andelen av godsmängden i utrikes-transporter går på sjö. Inrikes transporteras de i särklass största godsmängderna med lastbil. För många kortväga transporter är lastbil det enda reella alternativet och transporter inom Skåne utförs i princip uteslutande med lastbil. Hälften av godsmängden som

transporteras inom Sverige transporteras kortare än 50 kilometer och endast tre procent transporteras längre än 500 kilometer. Traditionellt är sjöfart och järnväg förknippat med transport av lågvärdigt gods i stora volymer. I dag transporteras även högvärdigt gods i form av containers och lastbiltrailers med direkttåg till kontinenten.

Långväga bulktransporter genomförs nästan uteslutande som sjötransporter. För gods med högre värde kan järnvägstransporter generellt vara konkurrenskraftiga på avstånd kring 100-200 kilometer om industrispår finns i båda ändar. Saknas industrispår i ena ändpunkten kan ett kombitransportupplägg vara konkurrenskraftigt på avstånd kring 250-300 kilometer. Om industrispår helt saknas ökar motsvarande avstånd till 500-600 kilometer. I vissa relationer och för vissa typer av gods finns förutsättningar att påverka val av trafikslag. De relativt långväga transportererna genom Skåne skapar förutsättningar för järnvägstransporter exempelvis som en del i ett intermodalt transportupplägg. På nationell nivå har transportarbetet med kombigods under perioden från år 2002 till år 2012 ökat med 93 procent. I *Tabell 1* nedan sammanfattas de olika trafikslagens främsta tillämpningsområden.

I distributionstrafiken i städer sker mycket innovation för att lösa problem med trängsel och miljö. Fraktcyklar används i allt större utsträckning, men även transporter på prämar på inre vattenvägar i städer är ett transportsätt som är under frammarsch. Transporterna ger upphov till betydande buller. Omgivningens påverkan beror dock till stor del på antalet transporter och i mindre grad av fordonens längd och vikt.

Trafikslag	Infrastrukturella förutsättningar	Längd på transport	Godsets karaktär
Sjöfart	Stor flexibilitet då ingen specifik infrastruktur krävs utöver hamn-terminaler och anslutande landinfrastruktur.	Från interregionala till internationella transporter.	Lågvärdigt gods i stora volymer men även containergods och RoRo. Godset är till stor del inte tidskänsligt.
Järnväg	Mycket begränsad tillgänglig spårkapacitet. Kostsam utbyggnad.	Medellånga transporter, främst tillämpliga på distanser över 300 km.	Lågvärdigt till medelvärdigt gods med viss tidskänslighet avhängigt godsets värde.
Väg	Stor flexibilitet – väl utbyggd väginfrastruktur.	Från lokal distribution till fjärrtransporter.	Mindre volymer av medel- till högvärdigt gods med viss tidskänslighet.
Flyg	Stor flexibilitet då begränsade krav på infrastruktur, kostsamma terminalanläggningar.	Nationella samt internationella transporter. Mycket stor räckvidd.	Högvärdigt och tidskänsligt gods i mycket små volymer.

Tabell 1 Trafikslagens generella tillämpningsområden utefter distans samt karaktär på godset





Energikonsumtion

Trafikslagens påverkan på klimatet beror på vilken slags energi och i vilken mängd den energin konsumeras. Godstransporter på väg drivs nästan uteslutande med fossila drivmedel men inslagen av förnybara drivmedel ökar. Järnvägstransporterna i Sverige drivs däremot med el i all väsentlig utsträckning. Spårburna godstransporter är generellt även det mest energieffektiva transportalternativet, vilket beror på den låga friktionen mellan hjul och räls, möjligheten att frakta stora godsmängder i ett tåg samt det faktum att eldrift har en större utväxling än en förbränningsmotor.

Tunga lastbilstransporter kräver sju gånger så mycket energi per tonkilometer medan lätta lastbilar kräver 18 gånger så mycket energi som järnvägsalternativet. Nuvarande regelverk i Sverige tillåter 64-tonstransporter. En proposition om att införa en ny bärighetsklass, BK4, har lagts fram. Förslaget som bland annat skulle möjliggöra transporter med 74 ton tunga lastbilar på ett utpekade vägnät skulle teoretiskt kunna leda till energibesparingar. De nya reglerna föreslås träda i kraft den 1 juli 2017. Det utpekade nätet inbegriper inga vägar i Skåne, men en succesiv utvidgning av nätet föreslås. Det finns även förslag och utredningar kring att på sikt tillåta längre fordon på ett utpekade nät.

Sjöfartstransporter, som genom sina lastningsegenskaper är fördelaktiga på längre sträckor, förbrukar tre till fyra gånger mer energi per tonkilometer jämfört med de spårburna transporterna. Sjöfart är trots energikonsumtionen det billigaste trafikslaget för längre transporter.

Flygtransporter är mest energiintensiva, jämfört med spårburna transporter är energiåtgången ungefär 80 gånger så hög per tonkilometer. Trafikslagen har sam-

tidigt kompletterande roller och en transportköpare behöver ha tillgång till en logistikkedja som inbegriper flera olika trafikslag.

Branschens aktörer

För en *transportköpare* inom handel uppgår logistik-kostnadens andel av omsättningen till 12-16 procent. I logistikkostnaden ingår bland annat transport, lager och kapitalbindning, själva transportkostnaden uppgår enbart till cirka 3-4 procent. För lågvärdiga transporter, som byggmaterial, kan transportkostnaden dock uppgå till 20-30 procent eller mer. Ett annat sätt att mäta är att relatera transportkostnaden till förädlingsvärde som påvisar en högre transportkostnadsandel. För en *transportsäljare* är perspektivet annorlunda. Branschen präglas generellt av låg lönsamhet vilket leder till kort-siktiga lösningar för att finna lägsta kostnad, samtidigt som innovationskraften för övergång mot miljövänliga transporter blir svag.

Vanligen är det flera olika aktörer som är involverade i en transport. Detta kännetecknar särskilt transporter som involverar flera trafikslag, så kallade intermodala transporter. Jämfört med lastbilstransporter har intermodala transporter en avsevärd konkurrensnackdel då de karakteriseras av en större komplexitet kring exempelvis tecknade avtal.

Aktörsstrukturen inom olika segment varierar. Åkerinäringen, som exempel, består av ett mycket stort antal små företag, vilka ofta fungerar som underleverantörer till större transportörer, medan järnvägstransporter i Sverige har ett fåtal dominerande aktörer. För marknadssegment med få aktörer kan enskilda beslut få mycket stor betydelse för flödesstrukturen och transportförut-sättningarna.

Transporternas drivkrafter och värden

Sveriges ekonomi är mycket beroende av utrikeshandeln. Det perifera läget i förhållande till de stora marknaderna ställer särskilda krav på effektiva transporter och logistik. Det är därför viktigt för hela landet att transporterna genom Skåne kan ske effektivt och tillförlitligt.

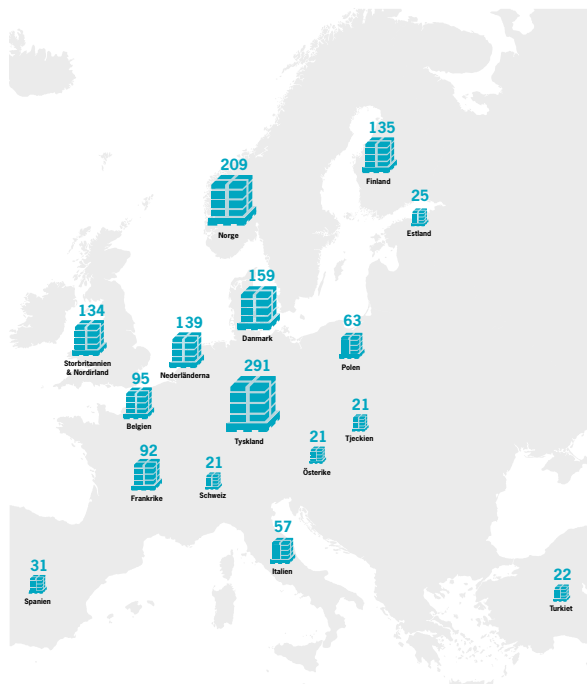
Sveriges handelsutbyte

Sverige karakteriseras av en omfattande utrikeshandel. Den internationella handeln sker främst med Sveriges grannländer samt Tyskland, Nederländerna och Storbritannien, se *Figur 3*. Handeln har avgörande betydelse för godstransporterna i Skåne. Lastning och lossning av gods härrör från lokal produktion och konsumtion kombinerat med omlastning av gods vid terminaler och lager.

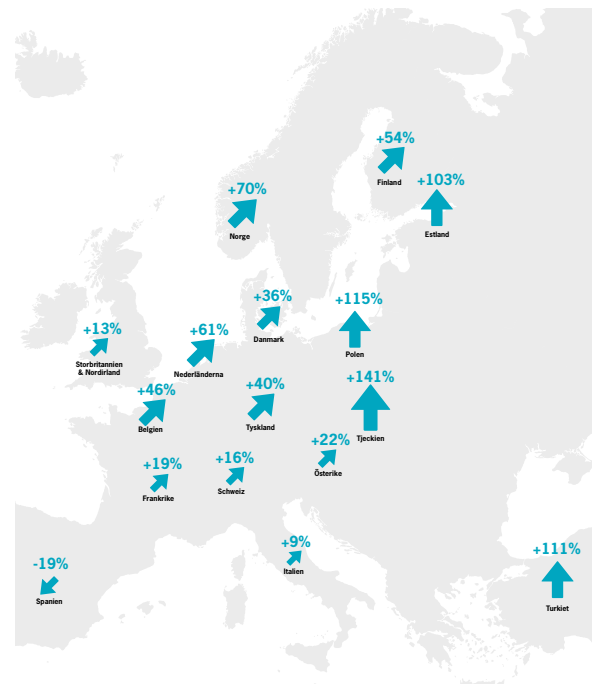
Skåne är specialiserat mot hantering av högvärdigt gods. Andelen av den svenska utrikeshandeln som går genom Skåne är därmed högre mätt i värde jämfört med godsmängd. Via Öresundsbron samt hamnarna i Skåne och Blekinge passerar ungefär 38 procent av svensk import och 28 procent av exporten. Hamnarna

i Skåne och Blekinge står samtidigt för 46 procent av importvärdet, och 37 procent av exportvärdet som passerar svenska hamnar.

En drivande faktor för tillväxten av utrikes transporter genom Skåne är ekonomisk tillväxt i de länder från vilka transporterna härrör. Polen, som är ett stort land med hög BNP-tillväxt är ett tydligt exempel på detta. Också Norge har en stark ekonomi som fortsätter att utvecklas och i stor utsträckning efterfrågar importerat gods. En betydligt större andel av transporterna från än till Norge går olastade. I *Figur 4* visas förändring i utrikeshandel mellan år 2003 och år 2013. Även om utvecklingen mot Östeuropa kan te sig dramatisk sker den från låga värden. I reella tal är ökningen mot Tyskland störst. Då en stor del av den svenska och norska handeln med Östeuropa innebär transporter via skånska hamnar är utvecklingen dock intressant för Skåne både avseende transittransporter samt transporter med start eller målpunkt i Skåne. Samtidigt som de inomeuropeiska transporterna ökar har transporterna generellt blivit allt längre. Utveckling av containerkonceptet har medfört en ökning av oceantransporterna.



Figur 3 Utrikeshandel med varor 2013. Varuvärde i miljarder kronor. (Källa: Ramböll 2015)



Figur 4 Förändring i utrikeshandel med varor 2003 – 2013. (Källa: Ramböll 2015)

Handelsetableringar i Skåne

Handelsetableringar i form av detalj- och partihandel representerar viktiga noder i transportsystemet. Flera större handelsföretag, som ICA, IKEA och H&M, har även en omfattande logistikverksamhet.

Handelsbranschen är även en viktig näringsgren. I Skåne finns ungefär 35 stycken köpcentra och handelsområden inom olika kategorier, varav flertalet återfinns i, kring eller mellan de större städerna Malmö och Helsingborg, generellt med goda väganslutningar. Branschen sysselsätter 14 procent av regionens totalt 550 000 sysselsatta. Detta gör den till den största efter vård och omsorg. Branschen svarar i Skåne för en något större andel av de sysselsatta både jämfört med riket som helhet och de andra storstadsregionerna. Den speciellt logistikberoende partihandeln står för ungefär en tredjedel av handelsbranschens sysselsättning i Skåne. Lokaliseringen av handelsetableringar har ett samband med befolkningstyngdpunkten samt befintlig övergripande infrastruktur i regionens västra delar. Av naturliga skäl finns en koncentration kring de större tätorterna.

Logistikverksamheter i Skåne

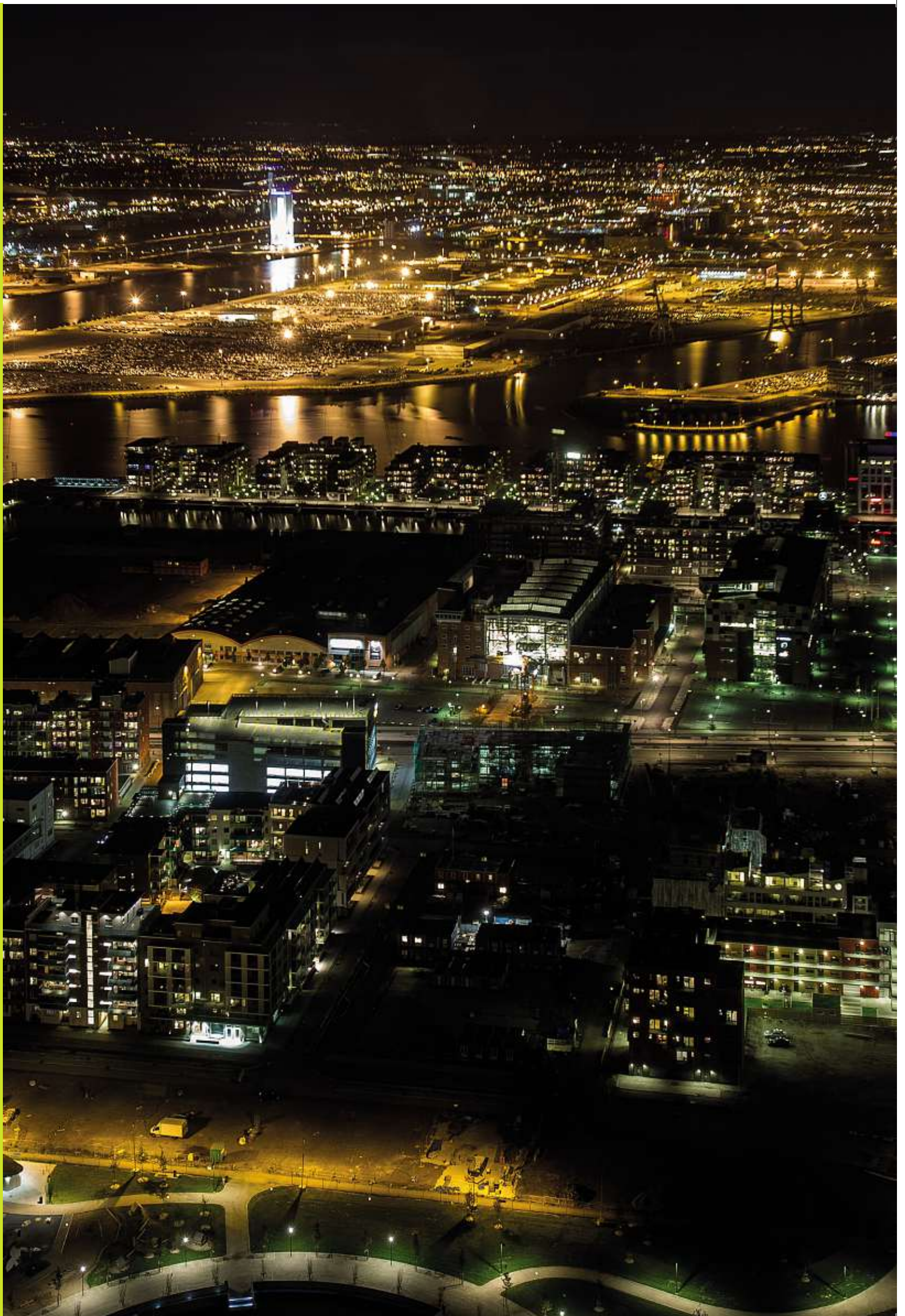
Godstransporter och logistikverksamheter möjliggör konsumtion, tillväxt, arbete och välbefinnande genom ett konkurrenskraftigt näringsliv. Skåne har genom sitt geografiska läge och sin övergripande infrastruktur potential att vara en betydande logistikregion. Utöver logistikverksamheter i andra branscher svarar transport- och logistiksektorn för fem procent av regionens

totala sysselsättning. Detta gör branschen till den sjunde största näringsgrenen i Skåne. Branschen har liknande andelar såväl i riket som helhet som i övriga storstadsregioner. Av transport- och logistikföretagen i Skåne har 80 procent sin huvudnäring inom kategorin "landtransportföretag". Knappt 20 procent av företagen kategoriseras som "magasin och serviceföretag till transport". Rederier och flygbolag svarar endast för vardera en procent av sysselsättningen.

Branschstrukturen i Skåne präglas av ett stort antal verksamheter (ungefär 2000 företag) som generellt har få anställda. Närmare hälften av företagen har mellan 1-4 anställda. I riket som helhet är en betydligt lägre andel av företagen så små, 18 procent. Endast fyra procent av de skånska logistik- och transportföretagen har över 50 anställda. De flesta företag med få anställda inom transport- och logistiksektorn återfinns inom åkerinäringen. Detta beror på att logistikföretag som till exempel DHL och DSV inte har egna fordon utan anlitar anslutna åkerier som oftast bara arbetar åt företaget i fråga.

Den spridda strukturen inom lastbilssegmentet är intressant och kan jämföras med aktörsstrukturen kring järnvägstransporterna där ytterst få aktörer opererar. Vagnslasttransporter utförs i Sverige endast av Green Cargo och systemtågtransporter utförs endast av några få aktörer. Nästan 75 procent av logistikföretagen i Skåne har säte i de sydvästra och nordvästra regiondelarna. Detta sammanfaller av naturliga skäl med lokaliseringen av terminaler vilka också har en västlig koncentration.





Skåne som gods- och logistikregion

Skåne kan beskrivas som en logistikregion bestående av flera noder och en infrastruktur som utgör viktiga länkar såväl nationellt som internationellt. Förutsättningarna resulterar i omfattande gods- och trafikflöden samtidigt som en betydande logistikverksamhet möjliggörs.

Den skånska infrastrukturen

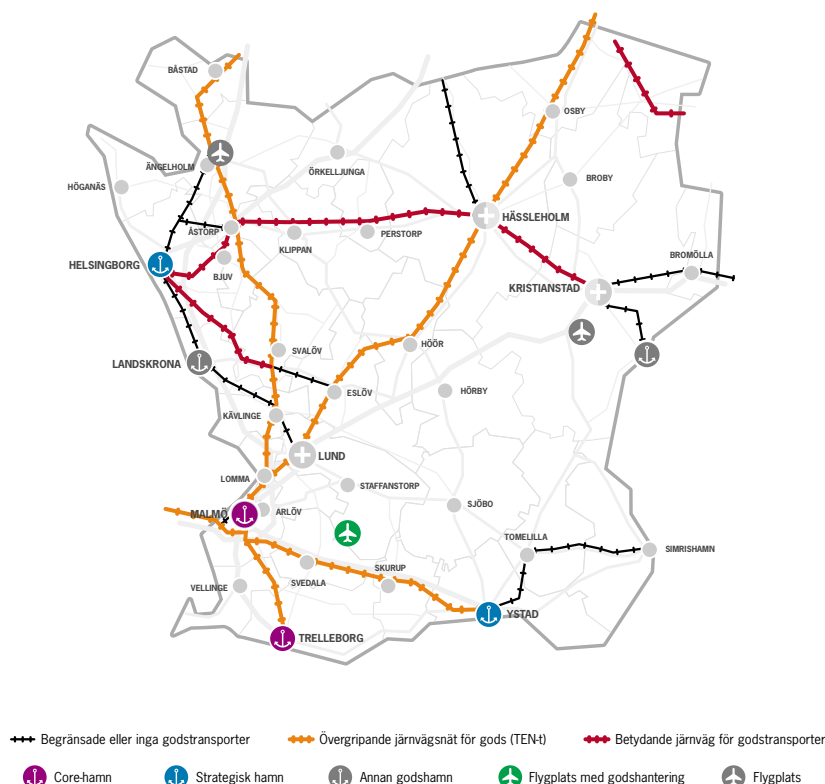
De nordiska länderna är beroende av varandras infrastruktur för att kunna hantera sin import och export. I Skåne sammanstrålar övergripande transportkorridorer som förbinder Norden med kontinenten. Korridorerna inbegriper både väg och järnväg och längs kusten finns flera hamnar som tillsammans gör Skåne till en betydande hamnregion.

Järnväg

Södra stambanan är det primära stråket för godstransporter på järnväg i Skåne, *Figur 5*. 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 gods-

transporter 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 stornätet 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. Det utpekade godsjärnvägnätet tillåter transporter med farligt gods.

Trots att det finns gränsöverskridande järnvägsanslutningar begränsas möjligheterna för internationella järnvägstransporter av administrativa och tekniska skillnader i järnvägssystemen. Tillåten tåglängd, krav på bromskraft, vagnprofil, spårvidd och elsystem är exempel på skillnader mellan de europeiska länderna



Figur 5 Infrastruktur i Skåne fokus järnväg

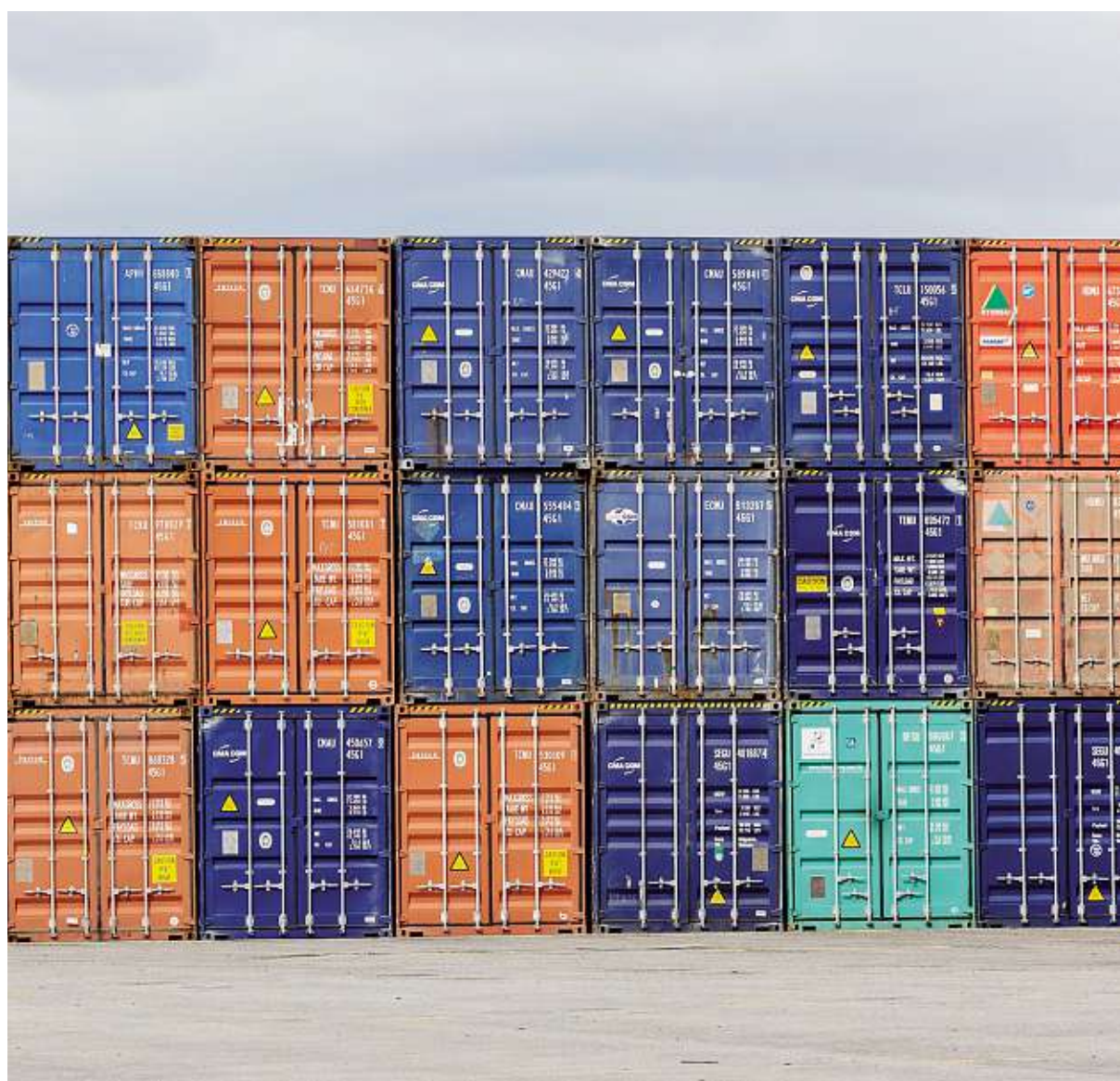
som idag begränsar järnvägens konkurrenskraft. Det pågår ett aktivt arbete inom EU för att överbrygga dessa hinder och för att samordna användningen av järnvägssystemet med bland annat tågplaner som inbegriper flera länder. Exempelvis antogs år 2010 en förordning om nio godskorridorer för att driva på utvecklingen mot effektivare och attraktivare järnvägstransporter på EU:s inre marknad. År 2015 startade samordningen för godskorridoren Scandinavian-Mediterranean Rail Freight Corridor, (ScanMed RFC) som sträcker sig från Stockholm/Oslo-Malmö-Köpenhamn-Hamburg och vidare genom Europa till Innsbruck-Palermo. En viktig uppgift är att agera som en Corridor-One Stop Shop (C-OSS) med uppgift att hantera kapacitetsfrågor både genom erbjudande av förplanerade tidtabeller och ansökningar och kapacitetstilldelning.

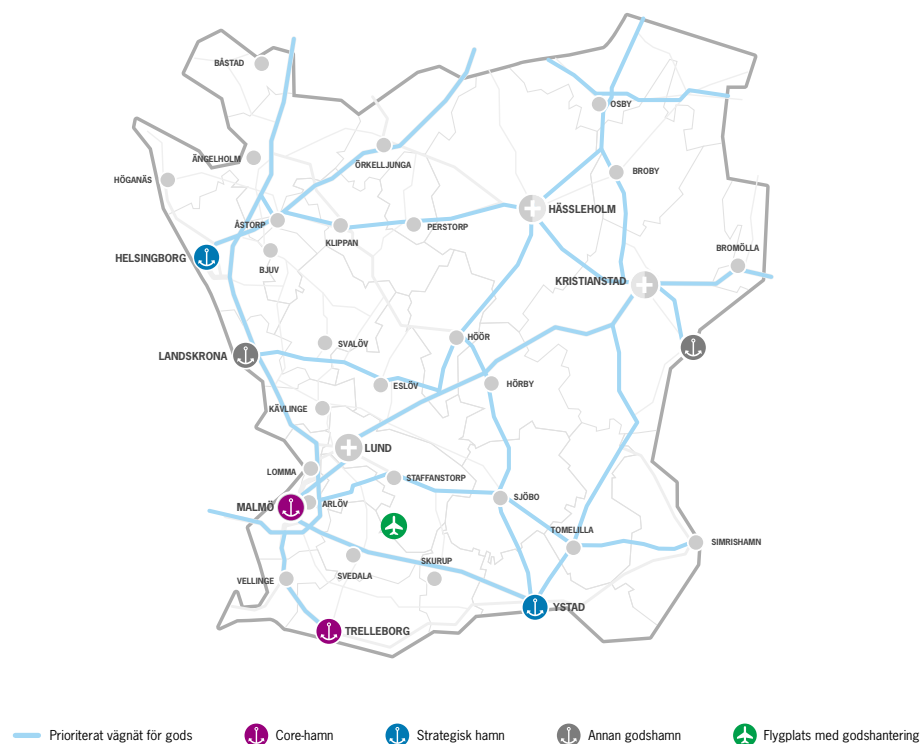
Enligt TEN-T förordningen ska stomnätet kunna hantera tåg om 740 meter. Aktuell svensk standard är 630 meter. I Skåne ingår Södra stambanan, Godsstråket

genom Skåne det vill säga Lommabanan/Söderåbanan, Öresundsbanan, Väst kustbanan samt kombiterminalerna i Malmö och Trelleborg i stomnätet. Ystadbanan ingår i det övergripande nätet.

Hamnar

I Skåne finns flera hamnar av nationell betydelse. Trelleborgs hamn, CMP-Malmö samt Helsingborgs hamn har intermodala funktioner. Trelleborgs hamn och CMP-Malmö ingår som knutpunkter i TEN-T stomnätet, så kallade Core-hamnar. Helsingborgs hamn är näst störst i Sverige inom containerhantering. Trelleborgs och Ystads hamnar är specialiserade på RoRo-transporter, men samtliga av de fyra större hamnarna, hanterar RoRo-transporter. 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.





Figur 6 Infrastruktur i Skåne fokus väg

Väg

Det övergripande nätet för godstransporter på väg består av Europavägarna 4, 6, 22 och 65, samt riksvägarna 13, 21 och 23. Väg 11, 17, 19 och 118 är viktiga för inomregionala godstransporter, figur 6. E6 och E4 är av överordnad betydelse och ingår i det europeiska stornätet tillsammans med Öresundsbron. E65 och E22 ingår i det övergripande nätet inom 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.

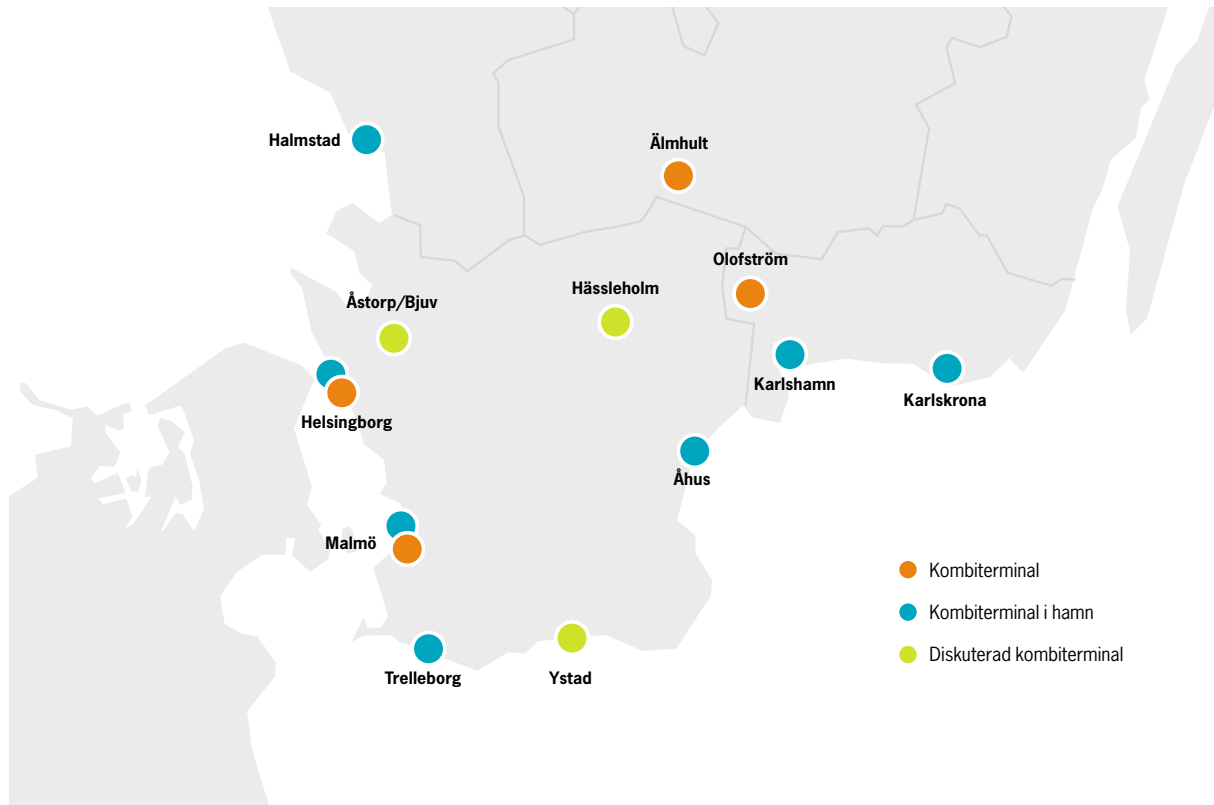
Trafikverket har tagit fram ett funktionellt prioriterat vägnät med syfte att identifiera de vägar som är viktigast för tillgängligheten, både regionalt och nationellt, och som ska utgöra ett uppdaterat och samlat planeeringsunderlag för:

- vilka vägar det är viktigt att värna och höja tillgängligheten på,
- prioritering av åtgärder enligt fyrstegsprincipen,
- hur vägarna ska hanteras i samhällsplaneringens olika skeden och i avvägningar mellan olika intressen.

Det funktionellt prioriterade vägnätet delas in i tre skikt: nationellt och internationellt viktiga vägar, regionalt viktiga vägar och kompletterande regionalt viktiga vägar. Därutöver finns utpekade nät för bland annat godstransporter och kollektivtrafik.

Flygplatser

I Skåne finns det tre flygplatser: Malmö Airport, Ängelholm-Helsingborg Airport samt Kristianstad Österlen Airport. Den viktigaste flygplatsen för regionen är dock Copenhagen Airport i Danmark. Det gäller såväl för persontransporter som för godstransporter. Malmö Airport fungerar som ett komplement med fokus på expressgods men hanterar även tyngre fraktflyg. Kristianstad Österlen Airport samt Ängelholm-Helsingborg Airport har begränsad betydelse för godstransporter. Arlanda Airport betjänar Skåne med flyggods. Flyggods transporteras även från skånska flygplatser till större internationella hubbar på kontinenten och i någon mån även till Copenhagen Airport. I detta sammanhang utnyttjas flygets dokument- och lastbärarsystem varpå godset transporteras med lastbil innan vidare transport med flyg.



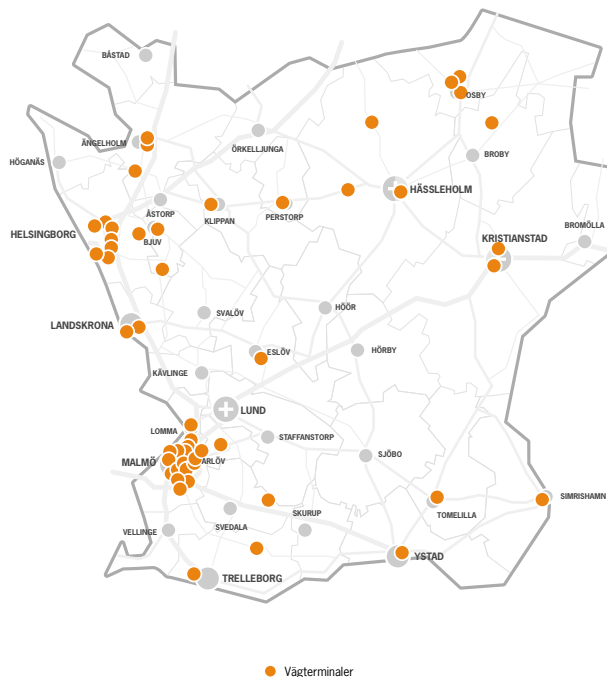
Figur 7 Befintliga och föreslagna kombiterminaler. (Källa: Ramböll 2016)

Terminaler (noder)

Kombiterminaler utgör väsentliga knutpunkter i gods-transporternas järnvägssystem som möjliggör byte av trafikslag i multimodala transportkedjor. Vid intermodala terminaler hanteras enhetsförpackat gods såsom trailers, containers och växelflak. I Skåne finns det en kombiterminal i hamnen i Malmö, en i anslutning till Malmö godsbangård, en större kombiterminal i Helsingborgs hamn, en mindre vid Rännarbanan och en i Trelleborgs hamn, *Figur 7*.

I Skåne finns tåg bildningsnoder i Malmö, Helsingborg, Trelleborg, Ystad och Hässleholm. Malmö godsbangård är den primära rangeringsnoden som avlastas av Helsingborg. Hässleholm är i första hand nod för genomgående tåg och Ystad har en mycket begränsad rangering.

Utmed E6 finns ett stort antal vägterminaler med varierande funktioner och ändamål. Vissa terminaler har till främsta uppgift att omlasta gods mellan lastbilar (cross-docking), medan andra terminaler är knutna till lagerhållning. Benämningen logistikcenter brukar användas för terminaler som kombinerar cross-docking och lagerhållning och är oftast mycket stora. Förekomsten av vägterminaler i Skåne är koncentrerad till Helsingborg och Malmö, men större anläggningar finns också i till exempel Landskrona och Hässleholm, *Figur 8*.



Figur 8 Vägterminaler i Skåne. (Källa: WSP 2015)

Beslutade planer för transportinfrastrukturen

Infrastruktursatsningar i Skåne ryms inom Nationell transportplan samt Regional Transportinfrastrukturplan. Båda med den aktuella perioden 2014-2025. Den nationella planen innefattar satsningar på järnväg och Europavägar och den regionala planen övriga statliga vägar, men även en samfinansiering av nationell plan. Objekt som inryms är utbyggnad av Södra stambanan till fyra spår mellan Malmö och Lund, utbyggnad av förbigångsspår mellan Lund och Hässleholm samt uppgradering av Godsstråket genom Skåne det vill säga Lommabanan/Söderåsbanan. Planen inkluderade också medel för den nu färdigställda Hallandsåstunneln samt pågående arbete med dubbelspår Ängelholm-Maria.

Även om delar av Västkustbanan inte trafikeras av godståg skulle ett slutförande av dubbelspårsutbyggnaden för hela Västkustbanan öka kapaciteten för godstågen ytterligare.

Samtidigt pågår åtgärdsplanering för kommande planer gällande perioden 2018-2029. I regeringens direktiv till Trafikverket, med uppdrag att ta fram ett förslag till en nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2018-2029, pekar regeringen ut sträckan Lund-Hässleholm som nästa etapp i utbyggnaden av en ny stambana för höghastighetståg med byggstart innan år 2029. Beslut om de båda planerna förväntas till våren/sommaren 2018.



Godsmängder och trafikflöden

På den skånska infrastrukturen transporteras gods som ska till och från Skåne, men även till och från övriga Sverige samt våra grannländer. Nedan beskrivs godstransporterna i Skåne avseende vad det är som transporteras, i vilka mängder samt på vilka transportrelationer och med vilka trafikslag.

Övergripande transportrelationer

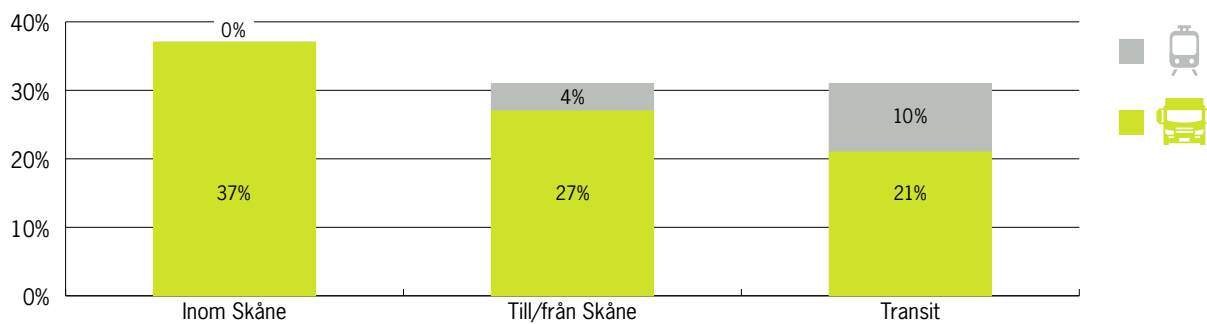
Den totala transporterade godsmängden på väg och järnväg inom, genom (transittrafik) eller till respektive från Skåne beräknades uppgå till 104,2 miljoner ton år 2013. Av dessa gick 89,1 miljoner ton på väg medan 15,1 miljoner ton transporterades på järnväg. Den transporterade godsmängden i Skåne har under den senaste tioårsperioden ökat med omkring 10 procent. Mängden lastat och lossat gods ökade under samma period med 4 procent.

Den transporterade godsmängden fördelas relativt likvärdigt mellan transporter inom, genom eller till respektive från Skåne, *Figur 9*. Transittransporterna ökar snabbast och är de som driver utvecklingen. För tio år sedan utgjorde transittransporterna endast en

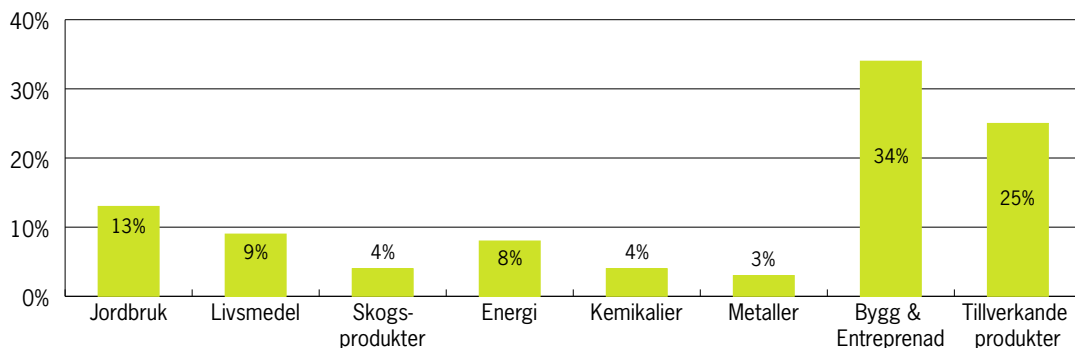
fjärdedel av det transporterade godset i Skåne. Sett till antalet lastbiltransporter utgör transittransporterna den största andelen. Järnvägstransporter har en förhållandevis hög marknadsandel av transittrafiken då de står för nästan en tredjedel av godsmängden. Detta innebär att 70 procent av det transporterade järnvägsgodset går i transittrafik. För vägtransporterna är motsvarande andel 24 procent. Av transporterna med start- eller målpunkt i Skåne går 80 procent av transporterna till/från övriga Sverige. De internationella transporterna sker främst till och från Danmark, Tyskland, Polen och Norge.

Vad är det som transporteras i Skåne?

Godstransporterna i Skåne skiljer sig mot riksgenomsnittet genom att omfattningen av basindustri är begränsad. Det går heller inga järnmalmstransporter i Skåne. Därigenom utgör transporter av andra varuslag en förhållandevis stor andel jämfört med riket som helhet. Av det lastade och lossade godset i Skåne utgörs 34 procent av bygg och entreprenadvaror medan transport av tillverkade produkter står för 25 procent, *Figur 10*.



Figur 9 Transporterad godsmängd för väg- respektive järnvägstransporter i Skåne.

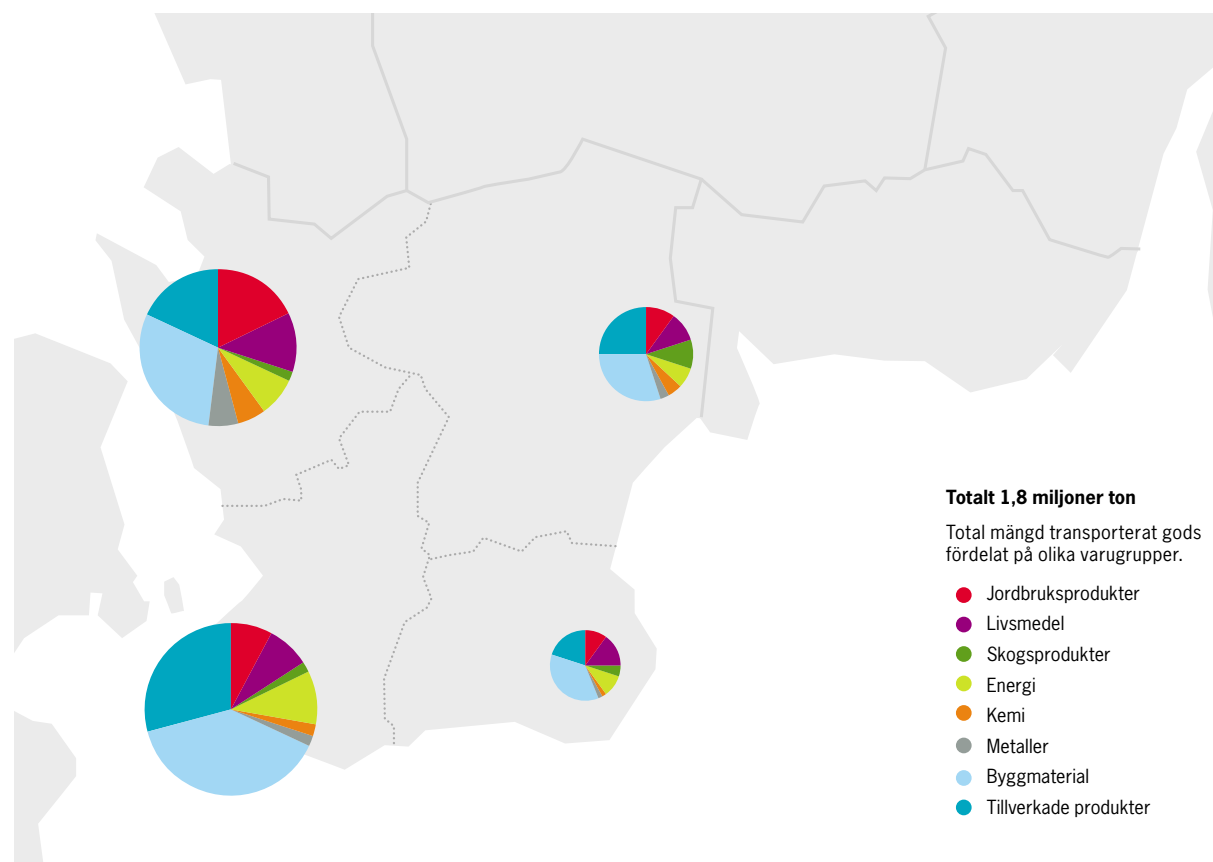


Figur 10 Lastat och lossat gods (ton) i Skåne 2013 fördelat på varuslag. Framtaget med GORM-modellen.

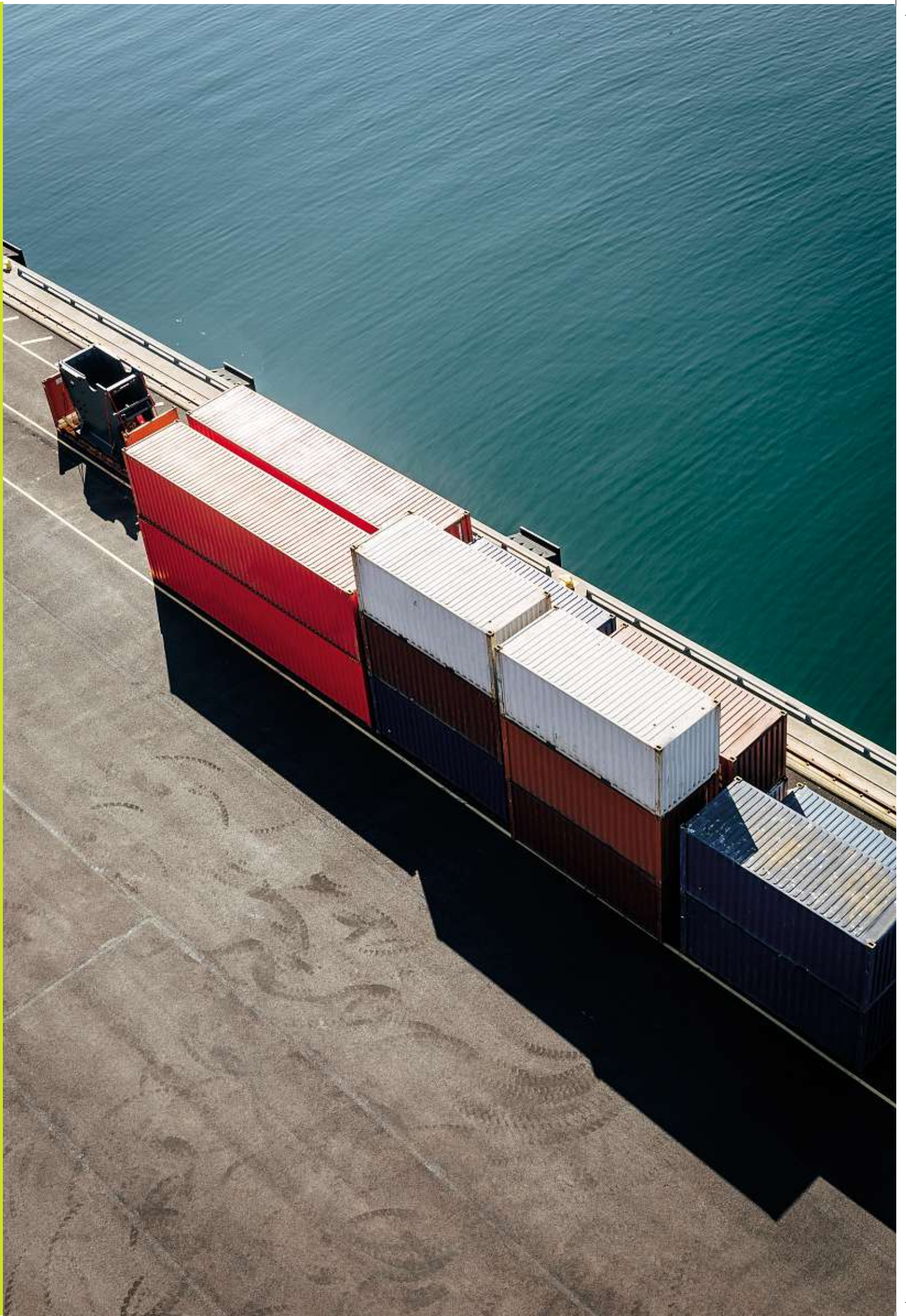
Fördelningen av lastat och lossat gods per varuslag skiljer sig åt mellan de fyra hörnen, *Figur 11*, och speglar de olika delarnas särdrag. Lastning och lossning av bygg- och entreprenadvaror står för en likvärdig och relativt betydande andel i samtliga regiondelar. I regionens västra delar lastas och lossas 75 procent av godsmängden, vilket i huvudsak avspeglar befolkningsunderlaget. I sydvästskaåne är lastning och lossning av tillverkade produkter mest omfattande. Även energi har en oproportionerligt stor omfattning. Hamnverksamhet som exempelvis hanterar bilar och oljeprodukter är några förklaringsfaktorer. I nordväst är hanteringen av jordbruksprodukter och livsmedel av stor omfattning. Detta sammanfaller med en omfattande logistikverksamhet specialiserad mot dessa segment. Den omfattande lager- och terminalverksamheten inom nordvästra Skåne innebär även att den totala godshanteringen i denna regiondel är

förhållandevis stor. I nordöst är andelen skogsprodukter högre än för Skåne som helhet, vilket sammanfaller med befintliga naturresurser. På samma sätt avviker andelen livsmedels gods i sydöst. Lastning och lossning av kemiska produkter är förhållandevis omfattande i de norra delarna, vilket sammanfaller med lokalisering av industrier.

Att godsmängden lastat och lossat gods ökar i Skåne skiljer sig från riket som helhet där den långsiktiga trenden är minskade godsmängder. Då varje sändning generellt hanterar en mindre godsmängd ökar dock godstrafiken ändå på nationell nivå samtidigt som godstrafiken ökar kraftigt i de tyngst belastade sträckorna i Skåne. I första hand är det varugrupperna jordbruk, energi och tillverkade produkter som bidrar till ökningen. Godsmängden inom skogsbruk, kemikalier och livsmedel har dock minskat.



Figur 11 Lastat och lossat gods i Skåne fördelat på varugrupp samt respektive regiondel. (Källa: Ramböll 2015)

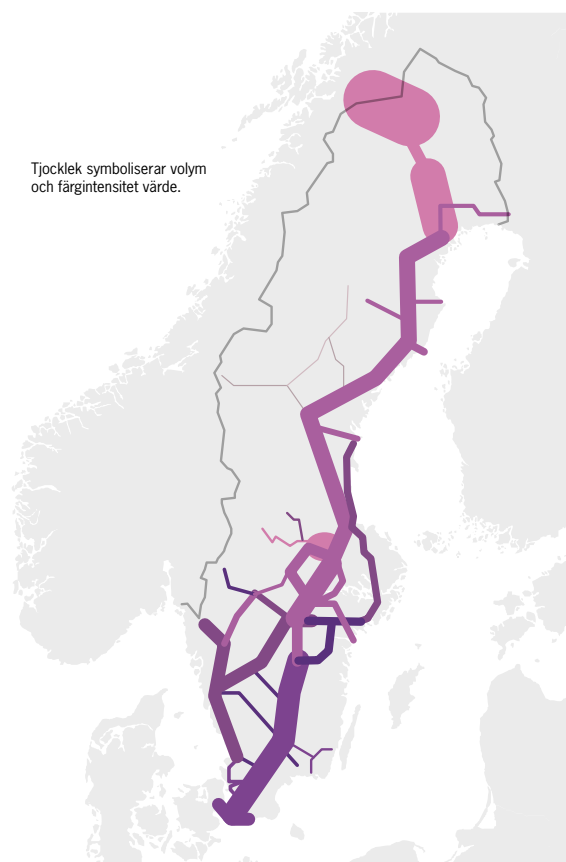


Järnvägsflöden

År 2013 transporterades 15 procent av godsmängden inom väg- och järnvägssegmenten i Skåne på järnväg. Detta var en betydande ökning av marknadsandelen jämfört med år 2003 då cirka 10 procent av den transporterade godsmängden fraktades på järnvägen. Även nationellt har järnvägen tagit marknadsandelar. Trafikslagsvalen har påverkats av högre dieselpriiser samt en ökad attraktivitet för järnvägstransporter, exempelvis genom en utveckling inom containerhanteringen.

Då ungefär 70 procent av godsmängden på järnväg går som transittrafik och järnvägstransporter är konkurrenskraftiga för relativt långa transporter är det relevant att beakta de nationella järnvägsflödena. Södra stambanan har i detta sammanhang en avgörande betydelse, speciellt för högvärdigt gods, *Figur 12*.

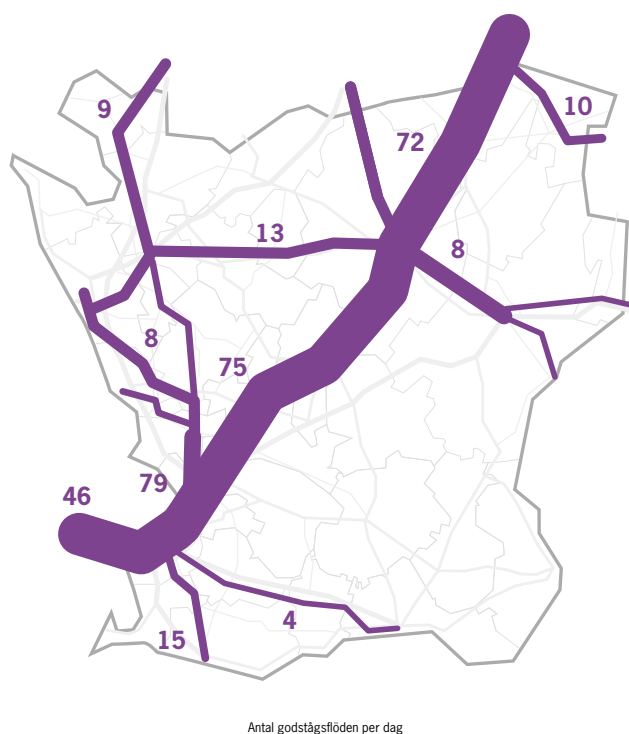
Som en följd av den nationella och internationella strukturen är godsflödena längs järnvägsnätet i Skåne, vilket visas i *Figur 13*, starkt koncentrerade till Södra stambanan. Öppnandet av Hallandsåstunneln år 2015 innebär att betydande flöden även leds via Godsstråket genom Skåne samt Västkustbanan från Ängelholm och norrut. Skånebanan trafikeras idag av betydande godsflöden men har delvis avlastats av Hallandsåstunneln då trafik mot Göteborg slipper gå via Markarydsbanan.



Figur 12 Godsflyöden i ett nationellt perspektiv på järnväg. Mörkare färg anger transporter med högre värden.

Godsmängden för gränsöverskridande järnvägstransporter genom Skåne under perioden från år 2003 till år 2013 har varit stabila. Transporterna via Öresundsbron har dock under denna period ökat i betydande utsträckning. Godsmängden ökade med 73 procent samtidigt som trafiken ökade med 33 procent, till en nivå på drygt 8 800 godståg. Detta innebär alltså generellt mer gods per godståg. Ungefär 80 procent av godsmängden för gränsöverskridande järnvägstransporter går nu via Öresundsbron. Samtidigt har järnvägstrafiken på färjorna via hamnarna i Trelleborg och Ystad haft en svag utveckling under 2000-talet och uppvisar minskade flöden.

Begränsande för kapaciteten i järnvägssystem i Skåne är, förutom hårt belastade linjesträckor, även Malmö godsbangård. Under år 2013 rangerades 23 tåg per dag vilket i Sverige endast överskrider av Hallsberg rangerbangård. Samtidigt var den totala trafiken vid Malmö godsbangård ungefär 117 tåg per dag och de flesta godståg som passerar Öresundsbron gör uppehåll där. Kapacitetsutnyttjandet är därigenom högt och Malmö godsbangård avlastas av godsbangården i Helsingborg där 10 tåg per dag rangeras.

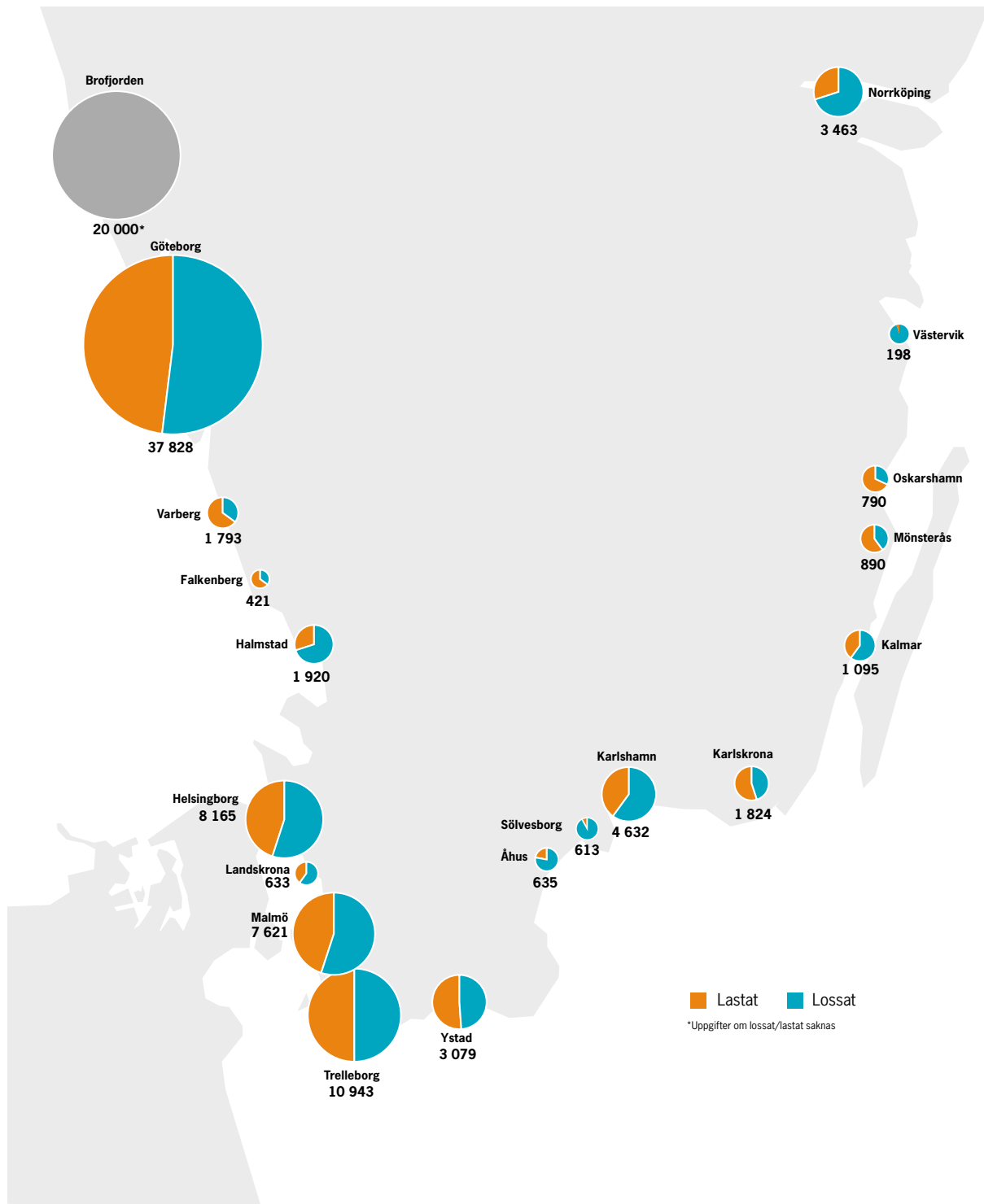


Figur 13 Godstågsflyöden per dag i Skåne innan Hallandsåstunnelns öppnande. (Källa: Ramböll 2015)

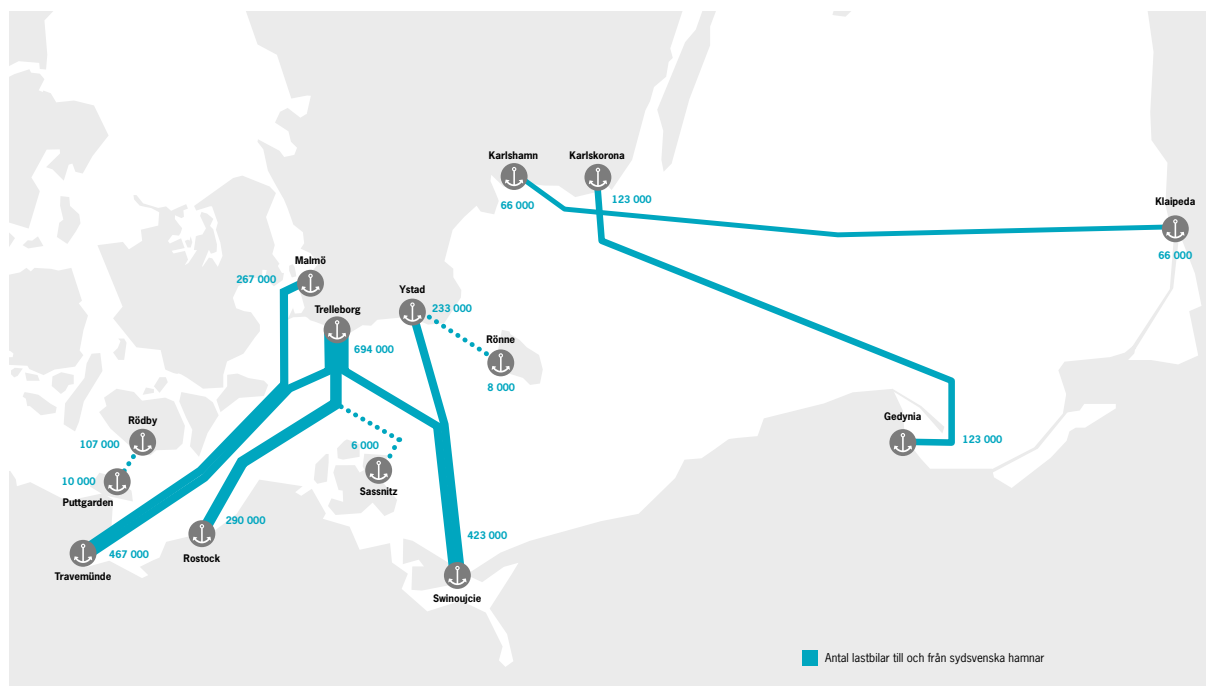
Hamnflöden

Under 2013 transporterades drygt 30 miljoner ton gods via skånska hamnar, *Figur 14*. Ungefär 45 procent av alla fartygsanlöp i Sverige sker i Skåne. Trelleborgs hamn och CMP-Malmö är Sveriges tredje

respektive fjärde största hamnar sett till transporterad godsmängd, efter Göteborgs hamn och Brofjorden. Hamnarna i Skåne hanterar en förhållandevis låg andel bulk, vilken i första hand syftar till att täcka de regionala behoven.



Figur 14 Hanterad godsmängd i ett urval svenska hamnar. (Källa: Ramböll 2016)



Figur 15 Färjelinjer från Skåne och Blekinge. Siffrorna anger lastbilsflöden i tusental (år 2015). Rödby-Puttgården avser år 2013 och lastbilar som trafikerar Sverige via Helsingborg eller Öresundsbron. (Källa: Ramböll 2016)

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.

Helsingborg har färjeförbindelse med Helsingör och från Malmö finns en linje till Travemünde. Trelleborg har färjelinjer till Travemünde, Rostock, Sassnitz och Swinoujcie. Ystad har färjeförbindelser till Swinoujcie och Bornholm, *Figur 15*.

Containeriseringen har utvecklats i snabb takt under de senaste 15-20 åren. Utvecklingen har drivits av globalisering av handeln samt containerns fördelaktiga egenskaper, det vill säga möjligheten att lasta olika typer av gods samtidigt som containern fungerar som skydd. Containertransporterna i de skånska hamnarna har haft en snabbare tillväxt än riksgenomsnittet och ökade under perioden 2003-2013 med 74 procent till en omfattning av drygt 200 000 TEU. De skånska hamnarna, som i detta fall domineras av Helsingborg, hanterar 16 procent av containergodset i Sverige. Merparten av de anlöpande fartygen går i slingtrafik för omlastning till större interkontinentala containerfartyg vid de stora nordsjöhamnarna som Bremerhaven,

Rotterdam och Hamburg samt Antwerpen. Containertransporterna utgör endast en mindre del av de totala godstransporterna. Inte desto mindre har containern stor betydelse för transportsystemets utveckling och förutsättningarna för affärsutveckling.

År 2002 centraliserade Toyota sitt distributionssystem för de ryska, baltiska och skandinaviska marknaderna till Malmö hamn. Hamnen har efter detta kunnat attrahera fler bilmärken och CMP i Malmö har utvecklats till landets främsta hamn för hantering och handel av motorfordon. Under år 2013 lastades 105 000 fordon samtidigt som 256 000 lossades. Hamnens hantering av motorfordon är därmed mer än dubbelt så omfattande som övriga enskilda hamnar i Sverige och har utvecklats till en hubb som även genererar kringtjänster. Vidare transport går dels sjövägen medan längre landtransporter går på järnväg och kortare transporter via väg.

Bulktransporter är förhållandevis begränsade inom Skåne. Hanteringen av oljeprodukter i Malmö utmärker sig dock regionalt. Samtidigt så hanteras en förhållandevis betydande omfattning av flytande bulk i Helsingborg vilket hänger samman med lokal industri, som exempelvis kemiföretaget Kemira, vilka är lokaliserade i hamnen. Bland övrig torr bulk är det intressant att notera att även de mindre hamnarna i Åhus och Landskrona utmärker sig. Åhus hanterar exempelvis betydande mängder vägsalt.

Lastbilsflöden

År 2013 transporterades 85 procent av väg- och järnvägsgodset i Skåne på väg. Det var en betydande minskning jämfört med år 2003 då cirka 90 procent transporterades på väg. Den totala godsmängden ökade emellertid med tio procent och parallellt med detta har transportstrukturen förändrats mot en allt större andel högvärdigt gods, vilket transporteras i mindre sändningar. Detta har medfört en ökad trafikvolym på väg.

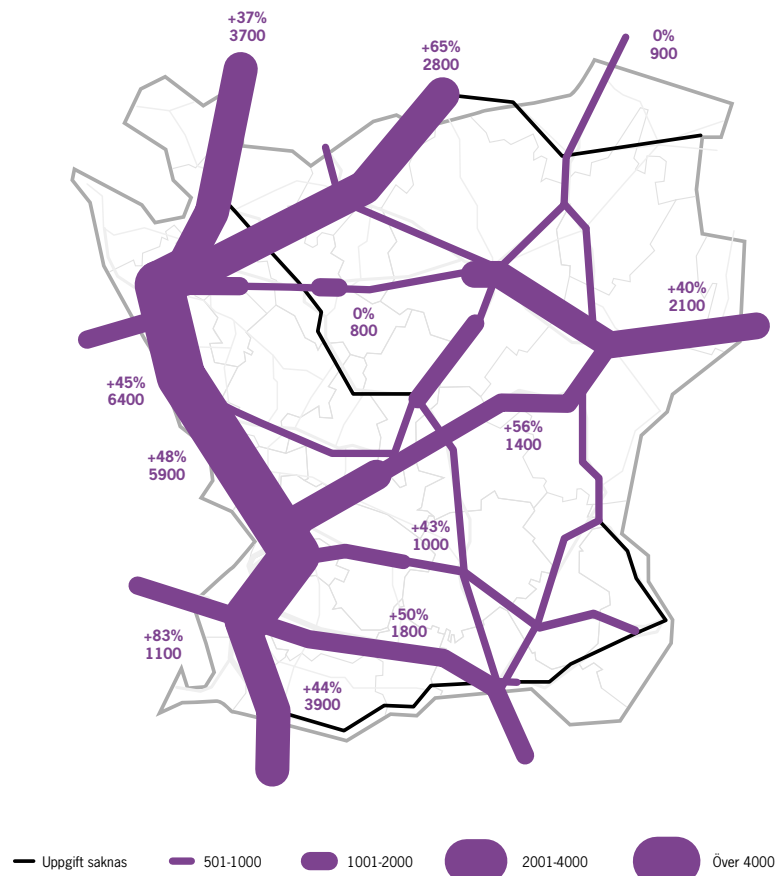
Godstransporternas vägtrafikflöden samt ökningen under den senaste tioårsperioden visas i *Figur 16*.

Längs det mest belastade avsnittet av E6 överskrider nu flödena 6 000 tunga fordon per dygn (ÅDT). För det övergripande nätet motsvarar trafikutvecklingen under den senaste tioårsperioden en ökning på omkring 50 procent.

Förutom de övergripande stråken i Skåne är trafikbelastningen även omfattande i regionens större städer. Godstransporterna i städerna ökar genom en ökad distribution

Flyggodsflöden

Flygfrakten utgörs av små volymer men har mycket stort värde och höga krav på kort transporttid. Transportvolymen för flyg inom Sverige är mycket begränsad. Den enda flygplats i Skåne med betydande mängder flugat gods är Malmö Airport. Exklusive flygods på väg hanterades där 29 340 ton under år 2015. Copenhagen Airport hanterar dock mer än åtta gånger så mycket gods och är av primär betydelse för Skåne.



Figur 16 Trafikbelastning (ÅDT) samt förändring 2003-2013. (Källa: Ramböll 2016)

Internationella transportflöden via Skåne

Transporter till och från Danmark sker via Öresundsbron respektive HH-färjorna medan transporter som rör Tyskland och Polen i första hand passerar hamnarna i Trelleborg och Ystad. Bland de tyska hamnarna finns en uppdelning så att hamnen i Travemünde i större utsträckning betjänar trafik relaterad till nordvästra Tyskland men även nordvästra och sydvästra Europa. Hamnarna i Rostock och Sassnitz betjänar i högre utsträckning centrala Tyskland och Centraleuropa, medan hamnen i Swinoujscie i första hand har sitt upptagningsområde i Polen och övriga Central- och Östeuropa, *Figur 17*. Transporter till Norge går via E6 till gränspassagen vid Svinesundsbron. Av de lastbilar som passerar Svinesundsbron går 20 procent genom Skåne. E6 är den dominerande väglänken för den tunga trafiken genom Skåne.

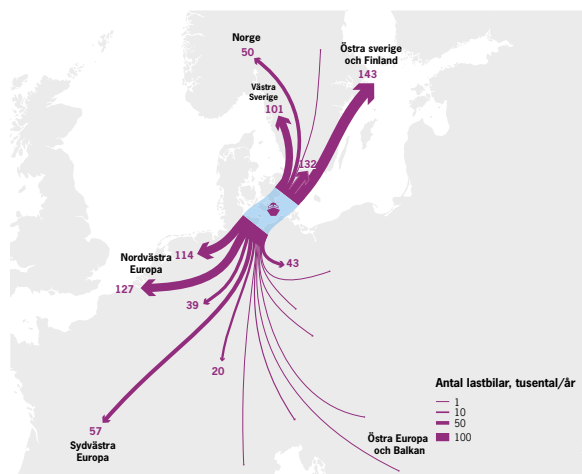
Transporterna över Öresund ökar totalt sett. Under perioden från år 2003 till år 2013 har transporterna på

Öresundsbron ökat med cirka 190 000 fordon, vilket motsvarar en ökning på drygt 90 procent. Samtidigt har antalet lastbilstransporter via Helsingborg minskat med cirka 60 000 fordon. Det är rimligt att tro att det skett en överflyttning mellan passagera.

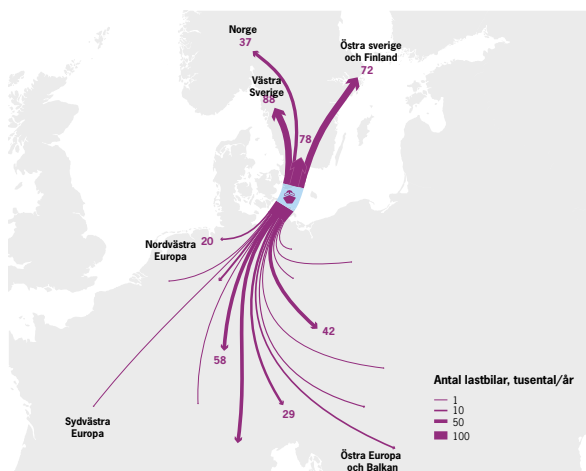
Trafiktillväxten på Öresundsbron kan drivas av ett större utbyte med Danmark som ett resultat av den tillgänglighetsförändring som byggandet av bron medförde. En snabb tillväxt av trafiken är inte förvånande. Ytterligare en drivkraft kan vara nya förutsättningar för transporter mellan Sverige och Tyskland. Det finns dock inte grund för att påstå att det skett en överflyttning av trafik från färjeförbindelserna mot Tyskland till Öresundsbron. De skånska hamnarna och Öresundsbron passerades år 2013 av 1,8 miljoner fordon, vilket var en ökning med 26 procent under en tioårsperiod. En undersökning från 2005/06 visade att drygt 80 procent av de gränsöverskridande vägtransporterna var transittrafik.



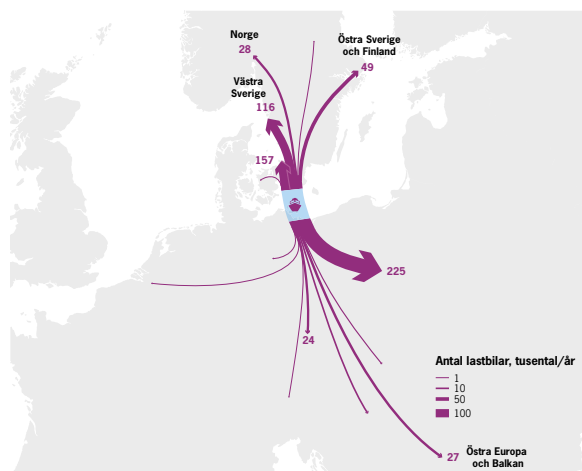
Geografiskt upptagningsområde för lastbilar på färjelinjerna mellan Helsingborg och Helsingör.



Geografiskt upptagningsområde för lastbilar på färjelinjerna mellan Skåne och Travemünde.



Geografiskt upptagningsområde för lastbilar på färjelinjerna mellan Trelleborg och Rostock/Sassnitz.



Geografiskt upptagningsområde för lastbilar på färjelinjerna mellan Skåne och Swinoujscie.

Figur 17 Upptagningsområde för färjelinjer till och från Skåne. (Källa: Ramböll 2015)



Utmaningar som påverkar Skåne som gods- och logistikregion

Trender och skeenden i omvärlden påverkar utvecklingen av transportsystemet. För Skåne gäller det att i planeringen både adressera utmaningarna och att se möjligheterna för att uppnå en hållbar utveckling. Hur dessa hanteras kommer att påverka utvecklingen på längre sikt.

Relaterat till transportsystemet finns ett antal utvecklingstrender och skeenden som påverkar utvecklingen av transportsystemet. Vidare finns ett antal kommande större infrastrukturprojekt med avgörande strukturgivande betydelser för Skåne som gods- och logistikregion. Kapacitetstillgången inom transportsystemet är styrande för utvecklingen och det finns flera faktorer som kan påverka. Dessa leder till att det finns flera utmaningar men också möjligheter för Skåne vilka måste beaktas för att Skåne ska bli en hållbar gods och logistikregion.

Utvecklingstrender

En ökande befolkning

Skåne har en positiv befolkningsutveckling och har sedan år 2000 växt med drygt 110 000 invånare. Med en ökande befolkning följer fortsatt ökande transporter av varor och produkter, men också i hög grad resor kopplade till arbetspendling och fritid. Därigenom kan efterfrågan på såväl gods- som persontransporter förväntas fortsätta öka och komma att innebära en allt större konkurrens dem emellan om kapaciteten. Befolkningsökningen är koncentrerad till städerna vilket ställer ytterligare krav relaterat till transportsystemet exempelvis vad det gäller framkomlighet, markanvändning, emissioner och buller.

Ökad medvetenhet kring transporternas klimat- och miljöpåverkan

Transportsektorn har negativa konsekvenser på människors hälsa på grund av faktorer som buller, försämrad luftkvalitet genom utsläpp av kväveoxider och partiklar, samt bidrar till klimatpåverkan genom koldioxidutsläpp. I takt med de allt högre miljöbelastningarna ökar succesivt medvetenheten kring de negativa miljökonsekvenser som bland annat transportsektorn bidrar till. En ökad medvetenhet avseende klimat, miljö och hållbarhet ligger till grund för beslut som syftar till att stödja och driva på utvecklingen av hållbara transporter. Exempel på detta är införande av gränsvärden för olika emissioner. För sjöfartens

del gäller till exempel svaveldirektivet. Nya lastbilar måste uppfylla den senaste Euroklassen, vidare är en ny beräkningsmodell under framtagande inom EU för att kunna sätta gränsvärden avseende koldioxid även på nya lastbilar och inte bara på lätta fordon som idag. Den internationella civila flygorganisationen, ICAO, har beslutat om en koldioxidstandard för nya farkoster, samt att införa ett marknadsbaserat instrument för koldioxidutsläpp från flyget. Ytterligare exempel är ökningen av alternativa drivmedel.

Städernas ökade krav på att såväl persontransporter som godstransporter ska vara fossilfria är en mycket viktig drivkraft för omställningen till en fossilfri transportsektor. Dessa krav kommer att skynda på utvecklingen av fordon och alternativa drivmedel. På individnivå ökar också miljömedvetenheten, vilket exempelvis skulle kunna bidra till minskad konsumtion och en minskad efterfrågan på varor per person. Denna utveckling har hittills inte skett. Den totala efterfrågan på varor kommer samtidigt att påverkas av en ökad befolkning. Genomslag av delningsekonomi och cirkulär ekonomi skulle dock kunna motverka konsumtionsökningen till följd av en större befolkning.

Ändrad transportstruktur

Ekonomi tenderar i allt större utsträckning att baseras på tjänsteproduktion i västvärlden. Samtidigt består en allt större andel transporter av högvärdigt gods. En omställning mot mer högvärdigt gods gör att transporternas andel av varuvärdet sjunker. Detta möjliggör längre transporter. Samtidigt kan konsumentprodukter och tjänstenäringens konsumtion förväntas driva utvecklingen, vilket leder till en ökning av vägtransporterna med en betydande distribution. Godstransporterna i städerna är en utmaning på grund av trängsel på vägarna, lokala miljö- och bullerproblem samt att de ökar genom den urbaniseringen som sker och förändrade köpmönster. De viktigaste godsnoderna i Skåne är till stor del lokaliserade i, eller i nära anslutning till, tätbebyggda områden.

Större godsflöden på redan överbelastade system

Prognoser indikerar att dagens flödesstruktur kommer att förstärkas. Huvuddelen av tillväxten inom vägtransporterna kommer att belasta E6/E4. Vidare kan en betydande ökning av de urbana transporterna förväntas. Exploatering och förtätning av tätorter leder till fler transporter och en ökad distribution. För järnvägstransporter utgör Södra Stambanan och Godsstråket genom Skåne huvudstråken. Stråkens överordnade roll kan väntas bestå. Transportutvecklingen på järnväg är dock svårbedömd på grund av begränsningar i järnvägskorridorerna. Det finns indikationer på att efterfrågan på järnvägstransporter redan idag överstiger utbudet av infrastruktur.

Ökad utrikeshandel

Utrikeshandeln ökar snabbare än inrikeshandeln, vilket har en direkt effekt på godstransporterna i Skåne som har en hög andel transittransporter. I relativa tal ökar handeln främst med Fjärran Östern och Mellanöstern. En betydande del av dessa transporter förväntas ske med container via hamnarna i Nordsjön. I absolut godsmängd är det dock främst i handeln med Östeuropa, Turkiet och Västeuropa som de största ökningarna kan förväntas. I de närliggande relationerna genereras betydande mängder med tillkommande lastbilstrafik. Handelsutbytet med olika regioner påverkas i stor utsträckning av den politiska utvecklingen vilket inte minst rör de öst-västliga utbytena exempelvis rörande Ryssland, Ukraina och Kina.

Globalisering av transporterna

De globala transporterna förväntas fortsätta öka i betydande utsträckning. I Skåne märks detta i form av ökande containertransporter, där Helsingborgs hamn har en framträdande roll. Transporterna sker huvudsakligen med slingtrafik till de stora hamnarna vid Nordsjön. Nya direktanlöp från Asien till Göteborg kan komma att medföra ökande containervolymer på containerpendeln mellan Göteborg och Helsingborg.

Mer specialisering och stordrift

Trenden, som både gäller tillverkning samt lager och transport, leder till koncentration till färre noder och stråk. Mindre lager konsolideras till få centrallager för att uppnå stordriftsfördelar. Tendensen mot specialisering och stordrift kan ge fler transporter. Samtidigt gynnas de trafikslag som kan transportera stora volymer, det vill säga sjöfart och järnväg. Trenden skulle dock kunna motverkas av ökade transportkostnader.

En ökad digitalisering och automatisering

Teknikutvecklingen inom transportsektorn går snabbt och det mesta talar för att den inte kommer att stanna av. Utvecklingen av nya IT-lösningar kommer påverka såväl fordon, infrastruktur som samhället i övrigt. IT-lösningar kan bidra till stora nyttor, samtidigt finns

det risker som behöver studeras noggrant. Relaterat till den ökade digitaliseringen finns ett antal olika trender. E-handeln svarade år 2016 för 7,7 procent av Sveriges detaljhandel och visar på en snabb ökning. Den ökande E-handeln bidrar till en ökad distribution, men har en teoretisk potential att minska transporterna, givet att konsumenterna avstår från individuella resor. Många konsumenter vill dock se produkterna i verkligheten innan inköpen, varpå dubbla transporter kan bli resultatet. Centralt belägna showrooms, där konsumenterna kan se och uppleva produkterna, kan motverka detta. Viss etablering av sådana inrättningar finns idag men väntas ökas i framtiden.

Samtidigt skapar digitaliseringen möjligheter för smartare logistikupplägg vilket kan möjliggöra ett bättre utnyttjande av befintlig infrastruktur bland annat genom bättre tidsseparering. Digitaliseringen ligger även till grund för nya logistikrelaterade tjänster. Det handlar till exempel om effektiva program för att matcha utbud och efterfråga av transportkapacitet som fraktbörser och olika delningstjänster.

Digitaliseringen påverkar även automatiseringen av transportsektorn. Självkörande lastbilar skulle innebära avsevärda kostnadsbesparingar och tekniken har kommit en bra bit på väg. Det är inte tekniken utan snarare utveckling och implementering av regelverk för självkörande fordon som utgör bromsklossen i sammanhanget. Självkörande fordon innebär att det inte kommer att finnas krav på vila enligt kör- och vilotidsreglerna. Fordonen kan således utnyttjas kontinuerligt. Körvila är även en orsak till att många internationella transporter från Kontinentaleuropa till Skandinavien går via färjorna i Skåne. När detta vilotvång försvinner kommer andra parametrar, såsom tid och kostnad, att avgöra vilken rutt transporterna kommer att ta.

Automatiseringen möjliggör även kolonnkörning. Tester med kolonnkörning har genomförts såväl i Sverige som i Europa. Att köra i kolonn innebär även besparingar i kapacitet och energi. Automatisering i järnvägssystemet har liknande effekter. Automatisering är även att vänta i godshanteringen. Allt fler lager har automatiska system och redan i dag finns det system utvecklade för automatisk lastning och lossning, även om det ännu inte är så vanligt förekommande.

På längre sikt kan genomslag av cirkulärt tänkande och sakernas internet möjliggöra kontroll och insamling av material för återvinning vilket kommer att påverka godstransporterna genom så kallad returlogistik. Även utbredningen av 3D-skrivare kommer att påverka vad för slags gods och hur det transporteras. Råmaterialet till 3D-skrivare kan genom sakernas internet samlas in mer lokalt och möjlighet finns att de mer långväga transporterna kan undvikas.

Större infrastrukturprojekt

Det finns ett antal aktuella större infrastrukturprojekt som skulle vara strukturgivande för transportsystemet i Skåne. Nedan beskrivs följande i korthet:

- Fehmarn Bält-förbindelsen
- Ny fast förbindelse över Öresund
- Höghastighetsbanor

Fehmarn Bält-förbindelsen

Till år 2028 planeras Fehmarn Bält-förbindelsen att stå klar. Tunneln förväntas öka järnvägens konkurrenskraft, men ha mindre betydelse för lastbilstransporter mellan Sverige och kontinenten. Transportkostnader samt kör- och vilotidsregler talar för att färjerutterna kommer att föredras även i framtiden. Den största transporttillväxten förväntas istället ske i riktning mot centrala och östra Europa inklusive Turkiet. Rutter via Rostock, Sassnitz och Swinoujscie erbjuder förbindelser som passerar förbi trängseln i Hamburgområdet.

Ny fast förbindelse över Öresund

På längre sikt kommer dagens kapacitet över Öresund inte att vara tillräcklig. I första skedet finns kapacitetsbegränsningar i landanslutningarna på båda sidor som behöver åtgärdas. En ny fast förbindelse skulle skapa nya trafikeringsmöjligheter och ökad tillgänglighet med positiva effekter för arbetsmarknad och tillväxt. Region Skåne har tagit ställning för att en fast

förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör ska påbörjas så snart det går. Öresundsmetron mellan Malmö och Köpenhamn är kopplad till utbyggnad av Köpenhamns metro. Den fasta förbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör ska byggas före metron, men metron kan byggas oberoende av om en HH-förbindelse har beslutats. För kapacitetsutnyttjandet och minskad sårbarhet är det på längre sikt av stor betydelse om nya möjligheter för godstransporter på järnväg skapas över Öresund. En sådan förbindelse skulle få avsevärda effekter när det gäller kapacitet, godsflöden och förutsättningarna för rangering och omlastning. I *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050* lyfts att även en förbindelse för godståg mellan Helsingborg och Helsingör bör byggas fram till år 2050.

Nya stambanor/höghastighetsbanor

I början av år 2014 fick Trafikverket i uppdrag av regeringen att utreda förutsättningarna för en utbyggnad av nya stambanor, höghastighetsbanor, på sträckorna Stockholm-Göteborg/Malmö. Nya höghastighetsbanor skulle innebära en avlastning av Södra och Västra stambanan och underlätta regionförstoring. Arbetet med att möjliggöra nya höghastighetsbanor, samt vissa andra infrastrukturinvesteringar, bedrivs under namnet Sverigeförhandlingen. Banorna kan, om beslut fattas, stå klara till år 2035. Sträckan Lund-Hässleholm förväntas börja byggas senast år 2029.



Trafikslagets förutsättningar i framtidens transportsystem

Kapacitetstillgången på den skånska infrastrukturen väntas i framtiden bli än mer begränsad på grund av den förväntade trafikökningen. Nedan beskrivs en förväntad utveckling om trafiken utvecklas enligt prognos.

Järnvägstrafik

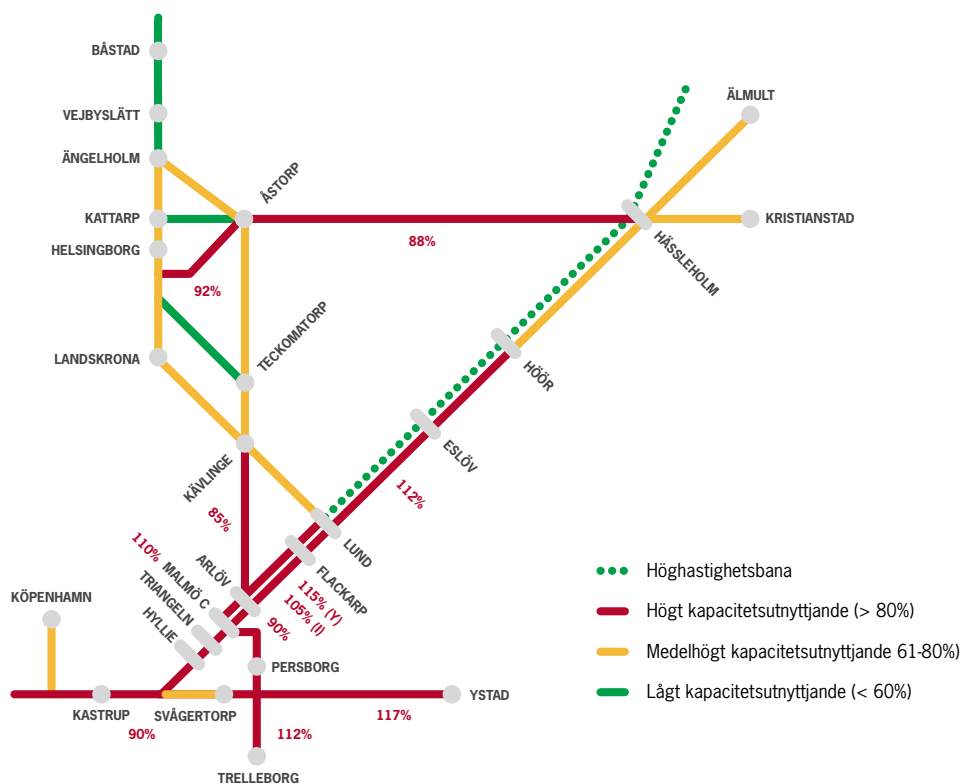
Som underlag till den nationella infrastrukturplanen har Trafikverket tagit fram rapporten *Godstransporter*⁶. Trafikverkets basprognos för 2030 visar på att järnvägstransporternas andel av alla godstransporterna minskar med två procentenheter till 20 procent mellan åren 2012-2040. Samtidigt förutspås en fördubbling av den totala godsmängden i transportsystemet fram till år 2050. För järnvägsnätet i Skåne kan planerade åtgärder, som beskrivits ovan, antas genomföras och en ny höghastighetsbana anläggas. Höghastighetsbanan får stationslägen i Malmö, Lund och Hässleholm. Utan åtgärder i infrastrukturen eller justeringar i trafikeringsupplägg kommer stora kapacitetsproblem att uppstå redan år 2025. Särskilt Södra stambanan, Citytunneln och Öresundsbanan kommer att bli högt utnyttjade och överbelastade.

Enligt *Scenarioanalys för järnvägen i Skåne* skulle Södra stambanan bli överbelastad, *Figur 18*, och ett mycket störningskänsligt system erhållas. Trelleborgsbanan och Ystadbanan skulle få högt utnyttjande. Även Skånebanan, Lommabanen respektive Öresundsbron skulle få ett högt kapacitetsutnyttjande. Om inga ytter-

ligare kapacitetsförstärkande åtgärder genomförs skulle delar av den önskade trafiken behöva lyftas bort för att uppnå en rimlig robusthet. Detta skulle sannolikt påverka både gods- och persontransporterna. Tillsammans med övriga sträckor som får ett högt kapacitetsutnyttjande är det alltså tydligt att planerade åtgärder inte är tillräckliga för att skapa ett robust järnvägssystem. För att sänka kapacitetsutnyttjandet kan på vissa ställen trafikala åtgärder ge betydande effekter. Exempelvis gäller detta för Öresundsbron. Längs andra stråk är dock ytterligare infrastrukturutbyggnader samtidigt nödvändiga.

Förutom högt utnyttjade stråk kommer en ökad godstrafik att göra Malmö godsbangård än mer otillräcklig för rangering och kortare uppehåll. Krav på att kunna hantera längre godståg skapar samtidigt frågetecken kring vilken avlastande roll godsbangården i Helsingborg kan ha.

Järnvägstransporterna till kontinenten via hamnarna i Ystad och Trelleborg har en minskande trend. På grund av bristande lönsamhet inom järnvägssegmentet finns en risk att nya tåg färjor inte kommer att medge järnvägsöverfarter. Järnvägstransporter mellan Sverige och kontinenten skulle därmed bli helt beroende av Öresundsbron och på så vis bli känsligare för störningar. Höjda banavgifter är en faktor som håller tillbaka utvecklingen inom järnvägssegmentet. Det redan omfattande kapacitetsutnyttjandet är ytterligare en faktor som talar för den lägre trafikutvecklingen. Att köra



Figur 18 Kapacitetsutnyttjande järnvägsnätet i Skåne och över Öresund 2035. (Källa: SWECO 2015)

⁶ Trafikverket, 2012, *Godstransporter* (2012:119)

med längre tåg har en stor utvecklingspotential. En beräkning av KTH visar att kostnaden per tonkilometer skulle minska med 7 procent och kapaciteten öka med 18 procent genom att förlänga 630-metersgodståg till 750 meter långa godståg. Dock bedöms längre godståg inte leda till färre antal godståg på grund av att godstågstrafiken blir mer konkurrenskraftig med ökad efterfrågan som följd. Tåg med en längd av 835 meter bedöms kunna ge ännu större effekter.⁷

Sjöfart

I Trafikverkets basprognos för perioden 2012-2040 förväntas utrikes godstransporter att öka kraftigt. Omsättningen i skånska TEN-T hamnar bedöms öka med i snitt 77 procent. Ökningen bedöms bland annat ske i form av ökade containertransporter där Helsingborgs hamn har en framträdande roll. Nya direktanlöp, bland annat från Fjärran Östern till Göteborg, kan komma att medföra ökande containervolymer på containertågspendeln mellan Göteborg och Helsingborg.

Närsjöfart och kustsjöfart behöver utvecklas. Sjöfartsverket har visat att den stora potentialen i närsjöfart ligger i att utveckla slingor som knyter ihop svenska inlands- och kusthamnar med andra europeiska hamnar, och därmed erbjuder ett alternativ till transittrafik på väg eller järnväg. Kustsjöfart mellan svenska hamnar bedöms ha mindre potential. De skånska hamnarnas roll i ett kustsjöfartssystem behöver utredas vidare.⁸

En ökning av omsättningen i de skånska hamnarna ställer förutom krav på hamnarnas kapacitet och inre logistik även krav på den anslutande infrastrukturen. Väg- och järnvägsanslutningar som redan idag är hårt belastade kommer att få en ökad trafik.

CMP Malmö är en differentierad hamn som dels bör kunna öka sin omsättning utifrån regional tillväxt men även utifrån en stark position inom segment där man är specialiserad. Hamnarna i Trelleborg och Ystad har dessutom möjlighet att dra nytta av tillväxten i Polen och östra Europa. Samtidigt indikeras ingen ökning inom järnvägssegmentet. För hamnverksamheter gäller att betydande stordriftsfördelar finns. De mindre hamnarna tappar därmed generell marknadsandelar. Kopplingen till lokalt näringsliv är emellertid väsentlig för hamnarna i Åhus och Landskrona. Hamnarna har generell tillgänglig kapacitet inom själva hamnanläggningen för att expandera inom de segment där de är specialiserade.

Vägtrafik

Vägtransporterna blir trendmässigt längre och antalet sändningar blir fler. De internationella godstransporterna på väg ökar i betydande omfattning. Under den senaste tioårsperioden har antalet tunga fordon ökat med så mycket som 50-60 procent längs det

övergripande godsvägnätet. Detta trots att perioden inbegriper en finanskris. Under samma tid har den transporterade godsmängden ökat med tio procent i Skåne. Tomtransporterna är idag omfattande. Cirka en fjärdedel av europeiska lastbilar kör helt tomma och den sammanlagda fyllnadsgraden ligger på cirka 50 procent.

Indikationer idag tyder inte på att ökningen skulle mattas av. Nationella prognoser visar på en betydande ökning av transportarbetet på väg mellan 2012-2040. Vägtrafikens andel väntas förbli 48 procent vilket innebär en ökning av transportarbetet med 66 procent. Även i Skåne visar prognoserna på en fortsatt ökning.

Tillväxten i Skåne kommer att ske med en ojämn geografisk fördelning. Godsflödena förväntas öka mest längs de övergripande stråken och koncentreras till de befolkningstäta områdena samt till och från de stora hamnarna. Detta leder till att de redan hårdast belastade vägarna kommer att fortsätta dominera och alltmer trängsel på vägarna kan förutspås.

Logistikkedjorna kan förväntas bli alltmer fragmenterade. Detta till följd av den strukturomvandling som sker, där varu- och tillverkningsindustrierna minskar i betydelse, samtidigt som hushållens konsumtion ökar genom bland annat ökad e-handel.

High Capacity Transport (HCT) innebär tyngre och längre fordon på väg. Trafikverket har på uppdrag av regeringen pekat ut ett så kallat BK4-nät, prioriterat för extra tunga vägfordon (upp till 74 ton). I ett första skede har detta nät pekats ut i områden där järnvägstransporter saknas, eftersom utgångspunkten för Trafikverkets arbete har varit att inte skapa någon ny konkurrensytta i framtiden. Trafikverket föreslår dock en successiv utbyggnad av BK4-nätet samtidigt som gränserna för BK1-nätet justeras så att de harmonierar bättre med BK4-nätet. Långsiktigt mål är att upplåta hela dagens BK-1 nät för fordon upp till 74 ton. Försöksverksamhet med längre fordonsekipage förekommer men ännu finns det ingen regelförändring i sikte.

Flygfart

Transportavstånden för utrikes transporter växer generellt. För flyggods medför detta att utrikes transportarbetet för Sverige totalt förväntas öka med 28 procent under perioden 2012-2040. Det är främst hög- och medelvärldigt gods som förväntas bidra till det ökade transportarbetet. Dessa segment är mindre känsliga för transportkostnader. Samtidigt bidrar trender som ökad internethandel till en ökad mängd expressgods.

Inrikes flyggods kommer alltjämt att vara begränsat. Inga strukturella förändringar förutspås för Skåne då Malmö Airport, Copenhagen Airport och Arlanda bedöms fortsätta betjäna Skåne med flugets gods.

⁷ SWECO 2015. *Järnvägens utveckling i Skåne. BILAGA 1 GODSTRAFIK*

⁸ Sjöfartsverket 2017. *Analys av utvecklingspotentialen för inlands- och kustsjöfart i Sverige.*

Utmaningar och möjligheter

Givet dagens situation, som beskrivs i kapitlet om *Skåne som gods- och logistikregion*, nationella och internationella transportpolitiska och klimatmål, samt att de trender som beskrivits ovan och att den prognosticerade trafikökningen realiserar kommer detta att innebära ett antal betydande utmaningar och möjligheter för regionen relaterat till det strategiska arbetet med gods-transporter och logistik.

Utmaningar

ÖKAD TRANSPORTEFTERFRÅGAN GENOM ÖKAD UTRIKESHANDEL - Den förväntade tillväxten av utrikeshandeln leder till kraftigt ökande transporter. De starkt växande marknaderna i centrala och östra Europa kommer att leda till kraftigt växande gods-transportflöden genom Skåne som främst kommer att belasta huvudstråken via hamnarna och Öresunds-förbindelsen.

ÖKAD TRANSPORTEFTERFRÅGAN GENOM BEFOLKNINGSÖKNING - De godstransporter som kan relateras till befolkningsökning är oftast korta och det saknas reella alternativ till lastbilstransporter. Den tunga vägtrafiken kan därför förväntas öka med ökad miljöpåverkan och ökad belastning på vägnätet som följd.

KONFLIKT MELLAN MÅLET OM DEN TÄTA OCH ATTRAKTIVA STADEN OCH ÖKADE STADSNÄRA GODSTRANSPORTER - Målet i den regionala utvecklingsstrategin är att det till 2030 ska ha byggts 6 000 bostäder per år för att matcha befolkningstillväxten. Stor del av tillväxten väntas ske i och omkring Skånes städer och större tätorter. För att tillväxten ska vara hållbar behöver utbyggnaden till stor del ske genom förtätning och fokus behöver vara på att utveckla attraktiva och trivsamma stads- och gatumiljöer i en mänsklig skala. Detta innebär minskat utrymme för biltransporter samtidigt som antalet godstransporter ökar vilket ställer krav på smarta och effektiva logistiklösningar. Det omfattande byggandet som behöver ske innebär att det blir viktigt med ett strategiskt arbete med logistiklösningar vid större byggprojekt för att minimera byggtransporternas negativa inverkan på närområdet och möjliggöra ett effektivare och säkrare byggarbete.

KAPACITETSBRIST INOM JÄRNVÄGSSYSTEMET - De satsningar som finns med i den nationella planen för transportsystemet 2014-2025 är inte tillräckliga

för att hantera de kapacitetsbrister som ger sig till känna i Skåne. Även om ytterligare satsningar på kapacitetsåtgärder i järnvägssystemet, till exempel nya stambanor, skulle beslutas så kommer järnvägens möjligheter att tillgodose transportefterfrågan, på grund av kapacitetsbrist, att vara begränsad under överskådlig tid.

Framförallt de långväga inomeuropeiska transporter-na har potential att föras över från väg till järnväg, men i ett scenario med kraftigt ökande transporter de kommande decennierna förutsätter detta en kraftigt utökad kapacitet i järnvägsinfrastrukturen liksom i godsnoderna. Om utbyggnaden inte klarar att hålla jämna steg med efterfrågan, finns en risk att tillväxten av transporter främst sker genom lands-vägstransporter.

INTERNATIONELLA TEKNISKA OCH ADMINISTRATIVA SKILLNADER INOM JÄRNVÄGS-SYSTEMEN - För internationella järnvägstransporter finns betydande begränsningar på grund av tekniska skillnader och regelverk. Tillåten tåglängd, krav på bromskraft, vagnprofil, spårvidd och elsystem är exempel på skillnader mellan de europeiska länderna som begränsar järnvägens konkurrenskraft.

TRANSITTRAFIKENS UTVECKLING - Den tunga trafiken har den senaste tioårsperioden ökat med cirka 50 procent längs stora delar av det övergripande godsvägnätet i Skåne. Av lastbilar som når Sverige via gränspassagerna i Skåne uppgår transittransporternas andel till 80 procent. Omfattande transittrafik utan godshantering i Skåne innebär stora påfrestningar på vägnätet, miljön och klimatet samtidigt som trafiken inte genererar någon direkt nytta för svenskt vidkommande.

AUTOMATISERINGENS ROLL FÖR RORO-HAMNAR - Förarlösa fordon innebär att färjefärden inte kan utnyttjas till förarens vila, varpå en viktig konkurrens-

fördel för färjetrafiken kommer att försvinna. Hur kommer färjetrafiken att stå sig i konkurrens mot fasta förbindelser och automatiserade vägfordon?

SVÅRIGHETER ATT ÄNDRA DE OLIKA TRAFIKSLAGENS ANDELAR AV GODSTRANSPORTARBETET - De mål om ändrad trafikslagsfördelning till år 2050 som slås fast i *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050* utgör en stor utmaning. Vägtransporter är i många fall mest fördelaktiga och för de kortare transporter saknas ofta realistiska alternativ. Det finns uppskattningar kring att omställningspotentialen är lägre än de mål som sätts upp. Det är därmed tydligt att omfattande åtgärder krävs för att uppnå en omställning.

KONKURRENS MELLAN LOGISTIKVERKSAMHET OCH STADSUTVECKLING - Godshantering och logistikverksamhet är till stor del lokaliserad i stadsnära lägen. Inte minst gäller detta regionens hamnar där hamnverksamheten begränsar ambitioner att utveckla havsnära bebyggelse. Det är viktigt att säkerställa att hamnarna långsiktigt kan bibehålla och utveckla sin funktion och samtidigt möjliggöra utvecklingen av attraktiva stadskärnor.



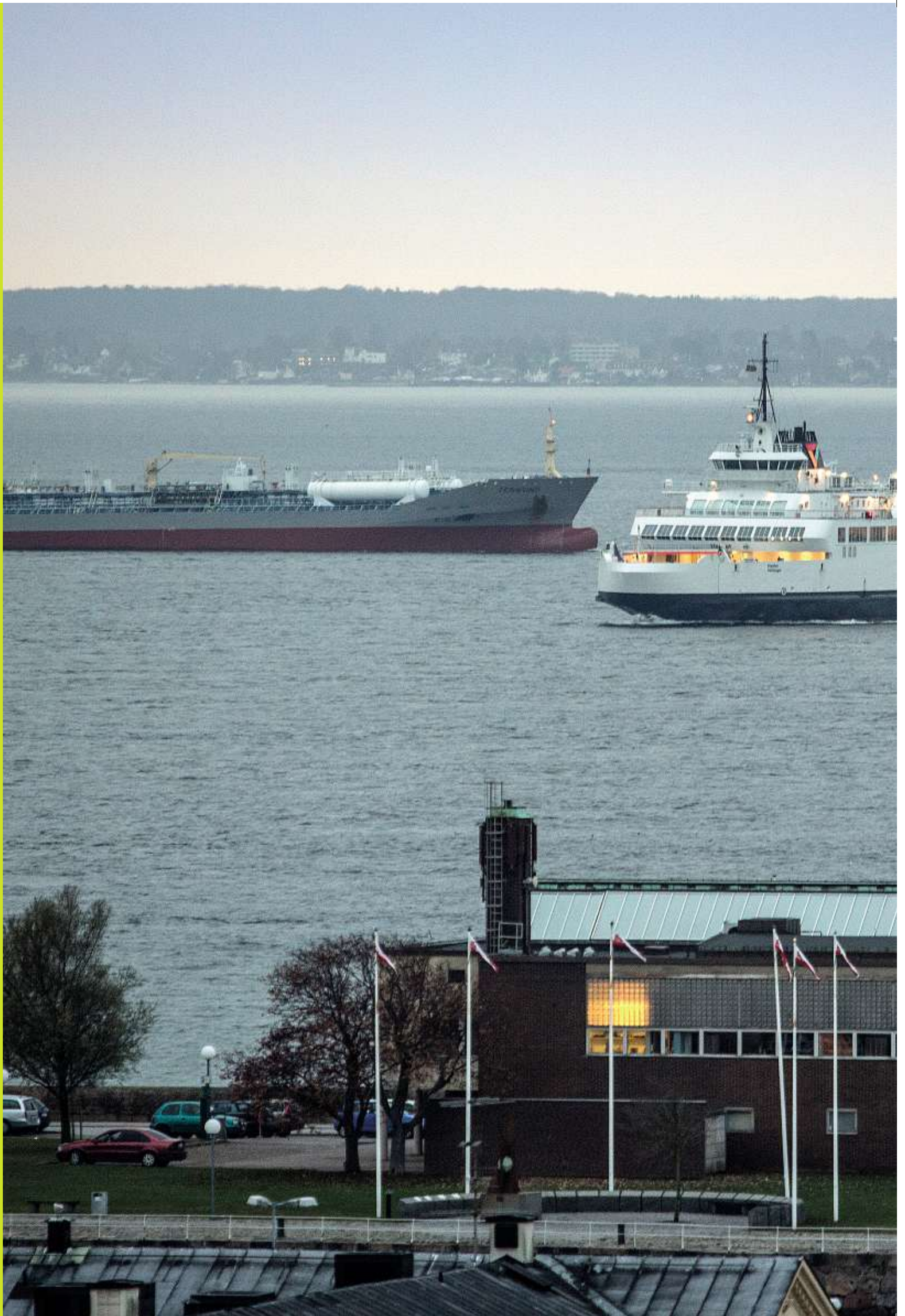
Möjligheter

UTVECKLA LOGISTIKSEKTORN - Den förväntade transportutvecklingen är en stor utmaning, både i förhållande till befintlig infrastruktur och kapaciteten i denna, men också i förhållande till ambitionen att utveckla Skåne som en attraktiv och konkurrenskraftig region. Den förväntade utvecklingen innebär dock en totalt sett växande marknad för varuhantering och logistik, och därigenom en möjlighet att öka sysselsättningen i dessa branscher. Transittrafik ger inte något mervärde till regionen, däremot kan utveckling av tjänster i anslutning till terminaler och lager medföra ökad sysselsättning i logistikanknutna branscher.

UTVECKLA INNOVATIVA OCH HÅLLBARA LÖSNINGAR - En ökad transportmängd ger ett starkare incitament att utveckla tekniker och koncept för optimerat utnyttjande och minskad klimat- och miljöpåverkan. Utveckling av innovativa och miljöfördelaktiga lösningar kan i sin tur bidra till tjänstesektorns utveckling, men också till skånsk export av miljöteknik.

UNIKA LÄGEN FÖR INTERMODALA TRANSPORTER - Järnvägarna, vägarna och hamnarna utgör de strukturella elementen för godstransporter och logistikverksamhet i och genom Skåne. Det finns dessutom geografiska lägen som, utifrån sin koppling till infrastrukturen, har särskilt goda förutsättningar när det gäller att utveckla transportlösningar som omfattar flera olika trafikslag. Dessa potentiella utvecklingslägen finns kring Hässleholm respektive Bjuv/Åstorp och utgör Skånes viktigaste markreserver för framtida logistikanläggningar.

UTVECKLA EN EFFEKTIV CITYLOGISTIK - Om godstransporterna i tätorter är energieffektiva, med så lite utsläpp och buller som möjligt, kan det bidra till en mer attraktiv stadsmiljö. Genom satsningar på till exempel omlastningsterminaler och samordnad citydistribution minskar lastbilstrafiken i städerna, miljö- och klimatbelastningen blir lägre, bullret minimeras och stadsmiljön blir mer trivsamt. Det finns flera goda exempel på pilotprojekt och initiativ för en mer effektiv citylogistik. Till exemplen hör arbete med off-peak leveranser, mikroterminaler som underlättar slutleverans med cyklar och mindre elfordon, initiativ kring returlogistik för att tillvarata lastfordonens kapacitet i båda riktningar.



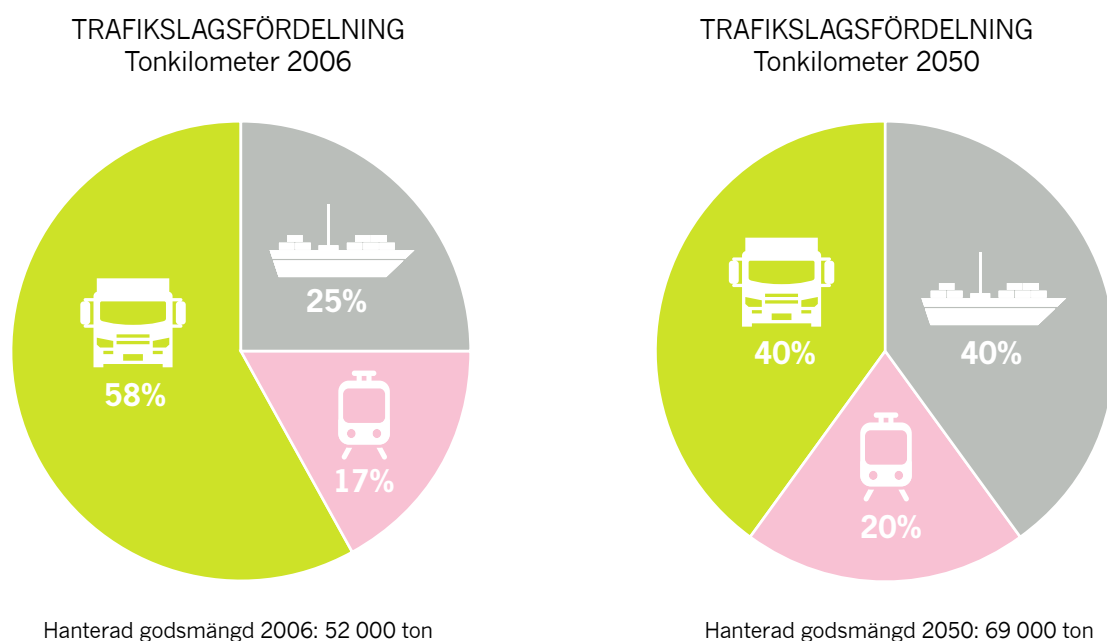
Trafikslagsfördelning för godstransporter i Skåne 2050

Ett hållbart system för transporter av gods och människor mellan olika platser är en förutsättning för tillväxt och välfärd samt bidrar till att skapa ett attraktivt Skåne att bo och verka i. Då transportbehovet ökar, ställs krav på att hantera transporternas negativa effekter såsom ökande miljöutsläpp, kapacitetsbrister i infrastrukturen och konflikter avseende markanvändning. Inom Strategi för ett hållbart transportsystem 2050 har det tagits fram en målbild för hur transporterna bör vara fördelade på olika trafikslag för att bidra till ett attraktivt Skåne.

I Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050 anges att kapacitetsbrister i infrastrukturen främst ska åtgärdas av kapacitetsökning genom en omprioritering till mer yteffektiva trafikslag för både gods- och persontrafiken. Godstransporterna i städerna utgör en speciell utmaning med ökande transporter som leder till trängsel på vägarna samt lokala miljö- och bullerproblem.

Till år 2050 kan det förväntas att forskningen har drivit utvecklingen av drivmedel och framställning

av fordon till mer hållbara alternativ, vilket kommer innebära mindre miljöpåverkan. Men trängsel och buller kommer att kvarstå, om inte fler väljer mer yteffektiva färdmedel som kollektivtrafik, cykel eller går till fots. För att kunna möta framtidens utmaningar samt för att uppnå globala och nationella klimat- och miljömål anges i Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050 att det kommer krävas en annan trafikslagsfördelning såväl för godstransporter som för persontransporter än dagens situation.



Figur 19 Faktisk trafikslagsfördelning år 2006 och målbild för trafikslagsfördelningen år 2050. Godstransportarbete år 2006 var 10 450 000 tonkilometer och för år 2050 beräknas det till 15 660 000 tonkilometer. (Källa: Trivector 2016)

Tonkilometer: Mängd transporterat gods gånger transporterad sträcka.

Målet kring trafikslagsfördelning för godstransporter år 2050 innebär att en betydande överflyttning av gods från vägtransporter till järnväg och sjöfart behöver ske. Den hanterade godsmängden för vägtransporter behöver förbli konstant fram till år 2050, medan den hanterade godsmängden bör fördubblas både på järnväg och sjöfart. Målsättning för trafikslagsfördelning för godstransporter i Skåne innebär således en nolltillväxt för godstransporter på väg.

Trafikslagsfördelningen år 2050 ska ses som en konkretisering av Skånes roll i omställningen mot ett hållbart godstransportsystem. Den är beräknad med hänsyn till varusammansättningen i Skåne och den potential för överflyttningar mellan trafikslag som finns inom respektive varugrupp, samt antagande om teknisk utveckling.

Det bör noteras att vid sidan av en ändrad trafikslagsfördelning behöver klimatutmaningen också kompletteras med ett aktivt arbete för att minska energiförbrukning och utsläpp från de transporter som fortsatt kommer att gå på väg. Teknikutveckling och effektivisering inom respektive trafikslag är lika viktigt som att arbeta för överflyttning mellan trafikslagen och en omställning av transportsystemet.

Vad ligger till grund för trafikslagsfördelningen 2050

Beräkningarna har utgått från år 2006. Godsmängd och godstransportarbete för tio olika varugrupper har inhämtats från SamGods-data samma år. Utifrån denna data har det tagits fram en fördelning mellan olika varugrupper och trafikslagsfördelningen inom dessa för Skåne. I utredningen Fossilfrihet på väg (SOU 2013:84) finns ett klimatscenario som bygger på föreslagna åtgärder vilka kan sammanfattas i fem olika åtgärds-kategorier:

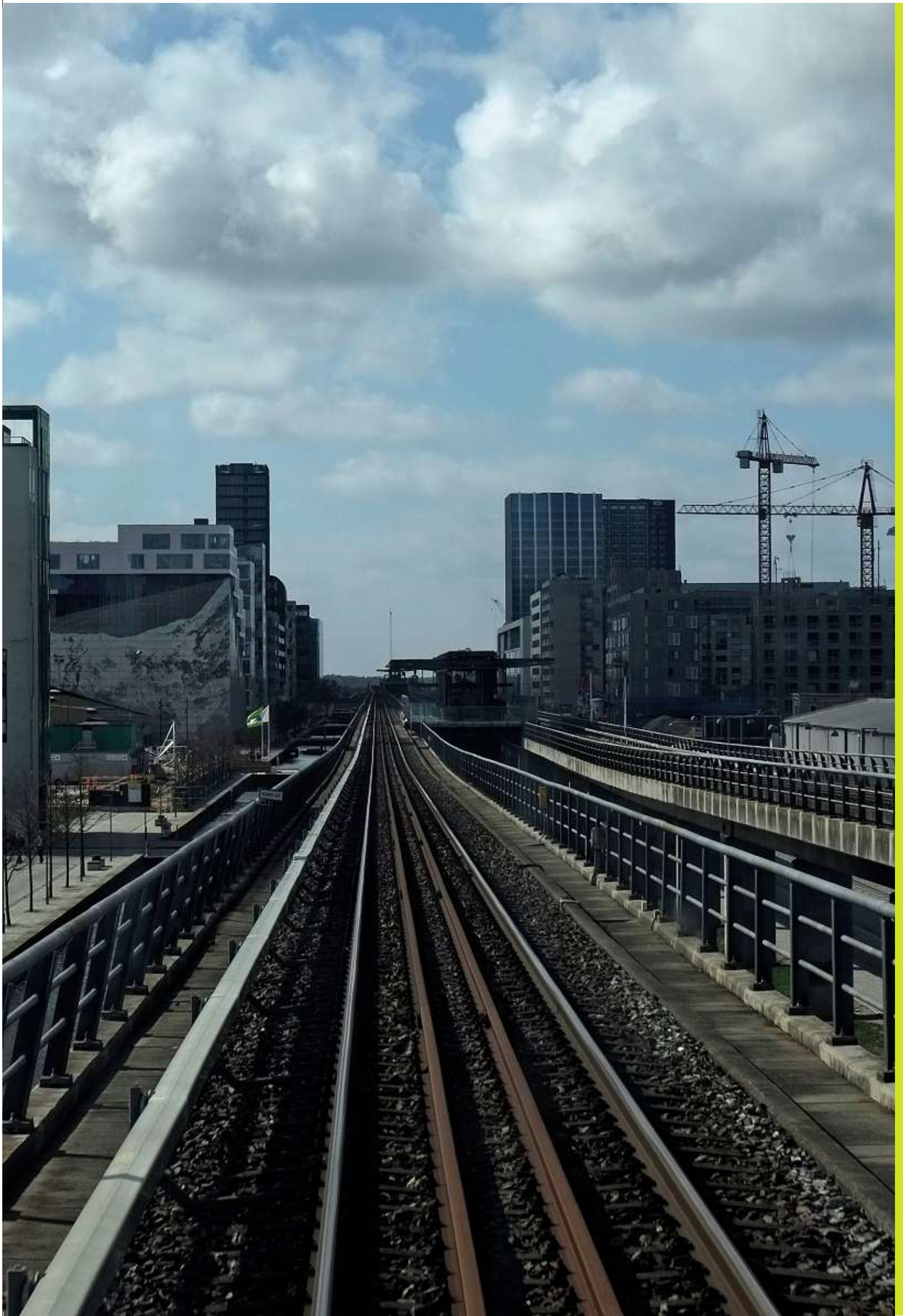
1. Planera och utveckla attraktiva och tillgängliga städer som minskar efterfrågan på transporter och ger ökad transporteffektivitet
2. Infrastrukturåtgärder och byte av trafikslag
3. Effektivare fordon och ett energieffektivare framförande av fordon
4. Biodrivmedel
5. Eldrivna vägtransporter

En SamGods-körning har omsatt utredningens klimatscenario till godstransportarbete och gjort en uppräknin-g inom respektive varugrupp till år 2050, och med en ökning inom respektive trafikslag för varje varugrupp.

Genom att anta att ökningen av godstransportarbetet inom respektive varugrupp och för respektive trafikslag är densamma för Skåne som för hela landet går det med hjälp av den regionala SamGods-datan från 2006 att göra en prognos för Skåne till 2050.

Det här bygger på antagandet att godsmängden och godstransportarbetet ökar med samma omfattning. Trenden har under lång tid varit att godstransportarbetet ökar snabbare än godsmängden, samtidigt är det inte förenligt med klimatutmaningen att anta en fortsatt konstant ökning av transportarbetet. Med utredningens föreslagna styrmedel är det troligt med en ökad andel lokal produktion.

Transittrafiken finns med i SamGods-data på regional nivå med undantag för den transittrafik som har både start- och målpunkt utanför Sveriges gränser. Denna syns enbart på nationell nivå. För att kontrollera hur stort detta bortfall är för Skåne gjordes en undersökning. Sammantaget kan konstateras att transittrafiken i Skåne som har både start- och målpunkt utanför Sveriges gränser utgör ca 1-3 procent av alla godstransporter inom Skåne. Med tanke på att bortfallet är så litet har det därför inte gjorts några separata analyser för denna trafik.



Mål i relation till prognoser

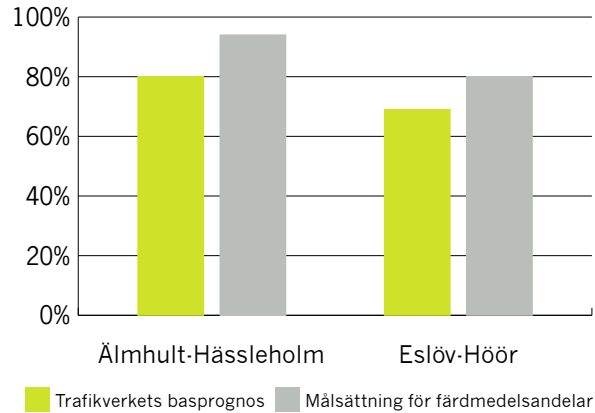
Trafikverket har tagit fram en godsprognos för väg-, järnvägs-, sjöfarts- och flygtransporternas utveckling fram till år 2040, också kallad Basprognosen. Basprognosen är, liksom den beräkning som ligger till grund för trafikslagsfördelning i Skåne år 2050, baserad på modellverktyget SamGods. Skillnaden mellan basprognosen och målsättningen är ingångsvärdena. Basprognosen utgår bland annat från *Långtidsutredningen* (SOU 2015:6) med prognoser för den svenska ekonomins utveckling och för utrikeshandeln, aviserade bränsleskatter samt att investeringar genomförs enligt Nationell plan för transportsystemet 2014-2025. Den skånska målsättningen utgår från klimatscenarioet i *Fossilfrihet på väg* (SOU 2013:84), med kraftfullare investeringar och styrmedel. *Tabell 2* nedan visar en jämförelse över trafikutvecklingen i Skåne 2006-2050 för järnvägstrafik, sjöfart och vägtrafik, enligt basprognosen respektive Region Skånes målsättning för trafikslagsfördelning. Trafikverkets basprognos sträcker sig till år 2040, men har räknats upp till år 2050 med en konstant årlig ökning.

Region Skånes mål för år 2050 innebär förutom en annan trafikslagsfördelning jämfört med basprognosen en blygsammare ökning av transportarbetet. Trafikverkets basprognos innebär en fördubbling av transportarbetet på väg och ökade marknadsandelar för vägtransporter, medan målsättningen för Skåne innebär nolltillväxt.

När det gäller järnväg och sjöfart är skillnaderna mellan basprognos och mål dock inte lika dramatiska. För sjöfartens del är Trafikverkets basprognos offensiv och innebär en högre tillväxt än en utveckling enligt målsättningen. Dock ska det poängteras att basprognosen enbart omfattar de skånska TEN-hamnarna, där ökningarna kan förväntas vara större än totalt. Även för järnvägstrafiken är skillnaderna mellan basprognos och målsättning relativt små. Järnvägen kommer att få stora kapacitetsproblem även med en ökning enligt basprognosen. För en ändrad trafikslagsfördelning blir kapacitetsbehovet än mer akut, *Figur 20*.

	Trafikverkets basprognos	Målsättning för trafikslagsfördelning
Järnväg ⁹	25-140 %	90 %
Sjöfart ¹⁰	160 %	110 %
Vägtrafik	100 %	0 %

Tabell 2 Trafikslagets ökning av godstransportarbetet 2006-2050 enligt Trafikverkets basprognos samt Målsättning för trafikslagsandelar för Skåne. För sjöfart och järnväg är inte basprognosen nedbruten på regional nivå utan istället uppdelad på hamnregioner och banor (Källa: Trafikverket, Prognos för godstransporter 2040 samt SWECO, 2015).



Figur 20 Antalet godståg på Södra stambanan 2035. (Källa: SWECO, 2015, Trivector 2016)

⁹ För järnvägen anges ett spann som omfattar Väst kustbanan, Södra stambanan och Öresundsbron. På Öresundsbron väntas en årlig tillväxt på ca 2 %, medan tillväxten på Södra stambanan väntas vara mer 0,5-1 %.

¹⁰ För sjöfarten gäller värdet i basprognosen därför genomsnittet för de skånska TEN-hamnarna.

Vad krävs för ändrad trafikslagsfördelning?

Val av trafikslag för godstransporter bör göras utifrån analyser kring kostnader, tid, miljökrav och krav på hantering. Avgörande för dessa parametrar är godsets karaktär, som generellt är varugruppspecifik, men även de aktuella transportrelationerna. Företagsspecifika logistikupplägg kan också vara avgörande för val av trafikslag. De olika trafikslagens olika karaktär gör det i många fall svårt att hitta en direkt utbytbarhet, olika typer av gods passar för att fraktas med olika trafikslag.

För vissa varugrupper finns en större potential till överflyttning mellan trafikslagen, det vill säga de har en större möjlighet att innefattas i en intermodal transportkedja. Detta gäller främst högvärdiga, alternativt förädlade varor såsom färdigvaror, kemikalier, stål samt papper och massa. Varusammansättningen i Skåne domineras idag av bygg- och anläggningsvaror samt tillverkade produkter. Utvecklingen framöver styrs av Skånes snabba befolkningsutveckling, expansion och konsumtion varför det är rimligt att anta att dessa varugrupper kommer att fortsätta dominera. Bygg- och anläggningsvaror är frekventa, ofta kortväga och med föränderliga start- och målpunkter och därmed stor konkurrenskraft för lastbilstransporter. Transporter av tillverkade produkter utförs i många fall som en transportkedja med sjötransporter och omlastning i hamn varpå transporter i Sverige till största delen utförs med lastbil. Detta är en orsak till att överflyttningspotentialen från lastbil till järnväg inte är lika stor i Skåne som nationellt. En ökad utrikeshandel med dessa varor bör dock genom Skånes geografiska läge i första hand kunna ske med sjöfart.

Överflyttningspotential till år 2030

I ett kortare tidsperspektiv, till år 2030, är förutsättningarna för överflyttning från väg till järnväg beroende på vilka transporter som avses. För transporter från Skåne till andra delar av Sverige eller till utlandet kan det finnas potential om sträckan och fraktmängden är stor nog.

Potentialen för överflyttning bromsas av flera anledningar. Järnvägen har begränsat med kapacitet på bangårdar och saknar viktiga länkar i järnvägsnätet. Såväl järnvägen som sjöfarten hämmas av ökade kostnader och ökad transporttid till följd av omlastning. För sjöfartens del står de hamnrelaterade kostnaderna för trailer- och containertransporter för cirka hälften av den totala transportkostnaden.¹¹

Längden på lastbilstransporterna är av central betydelse då de har en direkt korrelation till möjlig överflyttningspotential till alternativt trafikslag. För Skåne län skiljer sig inte längden på godstransporterna mot riksgenomsnittet. Endast 3,3 procent av den totala volym som transporteras sker på sträckor överskridande 200 kilometer, där det bedöms finnas potential för överflyttning till järnväg och sjöfart.¹² De regionala lastbilstransporterna, som innefattar en övervägande del av de totala regionala transporter, överskrider inte 50 kilometer, vilket gör dem för korta för att flytta över till järnväg eller sjöfart. Andra faktorer som påverkar överflyttningspotentialen är brist på attraktiva och kostnadseffektiva transportupplägg, främst för inrikes sjöfartstransporter. Det handlar bland annat om omfattande administration i samband med handel och hantering av gods vid gränspassager samt avgifter och prissättningar. Sjöfartsverket efterlyser en tydlig strategi för statens ambitioner att realisera och använda sjöfartens potential inom godstransporter, vilket saknas idag. Det finns ett antal utvecklingstrender som inom ett relativt kort tidsperspektiv kan leda till en viss omställning. Bland dessa kan nämnas:

Längre tåg på järnväg

Effekten av långa tåg bedöms vara positiv och leda till en snabb omställning. Trafikering med i alla fall 740 meter långa godståg kommer troligen att komma igång inom snar framtid, det vill säga inom något år. Till Danmark är även 835 meter långa godståg från Malmö troligen en realitet inom lite längre tidshorisont. Effekten av utökad maximal tåglängd skulle bli lägre transportpriser och ökad kapacitet per godståg.

Utvecklad närsjöfart

Sjöfartsverket bedömer att det finns en god potential för närsjöfartslösningar baserade på slingor som knyter ihop svenska inlands- och kusthamnar med andra europeiska hamnar. Transportavstånden är långa eller medellånga, det totala transportarbetet är högt och de positiva effekterna vid överflyttning blir därmed märkbara. Närsjöfarten kan med ett anpassat upplägg också hantera godstransporter med start- och målpunkt inom landet.

¹¹ Sjöfartsverket 2017. *Analys av utvecklingspotentialen för inlands- och kustsjöfart i Sverige.*

¹² WSP 2016. *Potential till utökad kustsjöfart.*

Överflyttningspotential till år 2050

I ett längre perspektiv, till år 2050, måste energi-effektiva logistikupplägg främjas så att dessa kan vinna mark och bidra till både miljö- och utvecklingsmål samt målen om trafikslagsfördelning. För att det ska vara möjligt krävs dock förutsättningar för effektiva omlastningar mellan järnväg/sjöfart och väg. Om den önskade trafikslagsfördelningen ska kunna uppnås behövs ett integrerat synsätt på godstransporterna som beaktar frågornas bredd och komplexitet. För att kunna nå målet för trafikslagsfördelningen kommer det att krävas att alla aktörer strävar mot samma mål både på nationell och internationell nivå, då det kommer att innebära bland annat förändringar i styrmedel och regelverk. Samarbete behövs mellan stat, regioner, kommuner, transportsäljare, transportköpare, logistiknäring, samt forskning och akademi.

Som tidigare nämnts innebär den önskade trafikslagsfördelning nolltillväxt för godstransporter på väg i Skåne till år 2050. Skillnaden mellan denna målsättning och Trafikverkets basprognos innebär att kraftfulla åtgärder krävs för att minska trafiktillväxten med lastbil. Av det reducerade transportarbetet bedöms ungefär hälften av potentialen finnas i att flytta över transporter till järnväg och sjöfart. En lika stor andel behöver ske med hjälp av ökad effektivitet.¹³

De infrastrukturinvesteringar som görs bör i första hand gynna järnväg/sjöfart. Det krävs en ökad kapacitet på banor och på bangårdar, förbättrade möjligheter för omlastning mellan trafikslag och förbättrade landanslutningar till hamnar. Det är dock lika viktigt med investeringar för att förbättra vägtransporternas effektivitet. Hit hör bland annat samordnad varudistribution samt lokalisering av terminaler och logistik som är väsentligt för att minska transportbehovet. Tomkörningar bör bli mindre ekonomiskt fördelaktiga, även om de av naturliga skäl inte går att få bort helt. Att öka godsmängden per transport är väsentligt och ett antagande av propositionen om att tillåta 74 ton tunga lastbilar på ett utpekade vägnät skulle teoretiskt kunna leda till energibesparingar. Vidare utveckling som rör HCT (High capacity transport) på väg är att hela dagens BK-1 nät upplåts för transporter på 74 ton samt att även längre fordon tillåts vilket Trafikverket och Transportstyrelsen undersökt tillsammans med utredningen kring tyngre fordon.

Andra exempel på tekniska lösningar med syfte att minska miljöbelastningen från vägtransporter är sammankopplade fordonståg (parkopplade lastbilar) och försök med elmotorvägar. Elmotorvägar kan vara intressant på utpekade sträckor, till exempel som pendel mellan hamnar och terminaler, men att införa ett stör-

re sammanhängande system med elektrifierade vägar är förenat med mycket stora och långsiktiga investeringar. HCT har större potential att bidra till minskad trafiktillväxt, i förhållande till investeringsbehoven. Tekniska landvinningar inom vägtransportsektorn leder inte per automatik till minskade vägtransporter. Om vägtransporternas konkurrensfördelar stärks kan effekten bli den omvända.

Ekonomiska styrmedel för överflyttning av vägtransporter till sjöfart och järnväg är av central betydelse på lång sikt men behöver införas med försiktighet eftersom en alltför kraftig förändring kan slå hårt mot logistiknäringen. Dessutom kan det konstateras att vägtrafiken idag är det trafikslag som avseende godstransporter i störst grad internaliserar sina externa kostnader, vilket inte gör det motiverat att i för hög grad öka vägtransporternas kostnader ytterligare utan att istället sträva efter konkurrensneutralitet.¹⁴ Medan sjöfartens infrastruktur har god kapacitet för att ta emot ökade godsflöden begränsas järnvägen av kapacitetsbrist på både spår och i terminaler. Med dagens trafikutveckling och kapacitet förväntas både Öresundsbron och södra Stambanan att ha nått kapacitetstaket år 2035. Med en trafikutveckling som leder i riktning mot målet för 2050-års trafikslagsfördelning kommer kapacitetsbristen att bli ännu större. Nya eller utbyggda rangerbangårdar behövs eftersom befintliga har bristande kapacitet (Malmö godsbangård) eller inte har möjlighet att ta emot fullängdståg (Helsingborgs godsbangård). Morot och piska behöver följas åt, styrmedel för att locka godstransporter och godsköpare från väg till järnväg är nödvändigt att införa när det finns attraktiva upplägg, kortare ledtider och tillräcklig kapacitet att erbjuda. För att järnvägen ska bli mer konkurrenskraftig räcker det dock inte med ökad kapacitet på de större järnvägarna. Det krävs ett helt annat upplägg och ett annat synsätt, där framförallt hantering och omlastning av gods blir mer effektivt. Ett intressant exempel är Göteborgs tågpendlar, där man med hjälp av torrhamnar förenklar både ledtider och det administrativa arbetet. Det finns redan idag exempel på lönsamma tågpendlar även på korta avstånd, under 200 kilometer.

Vägtransporterna behöver i större grad anta en ny roll i form av att utföra matartransporter till och från terminaler och som start- och slutpunkter för intermodala transportkedjor. De vägtransporter som finns kvar behöver i betydande grad effektiviseras och drivas med andra energikällor än idag. För transporter inom Skåne finns det sannolikt mycket liten överflyttningspotential.

¹³ Trafikverket 2016. *Styrmedel och åtgärder för att minska transportsystemets utsläpp av växthusgaser.*

¹⁴ Sjöfartsverket 2017. *Analys av utvecklingspotentialen för inlands- och kustsjöfart i Sverige.*

Det har länge funnits en trend mot ökad koncentration och stordrift, vilket delvis ligger bakom det ökade transportarbetet. Scenarier som har tagits fram i samarbete mellan länderna i Östersjöområdet visar att en ökad klimatanpassning kan leda till högre transportkostnader och därmed också att trenden mot ökad koncentration och stordrift bryts¹⁵. Det kommer i så fall att behövas fler och mindre, inte färre och större terminaler. De skånska hamnarna kommer att behöva bli mer differentierade. Idag är till exempel Trelleborg och Ystad utpräglade brohamnar, men kommer att

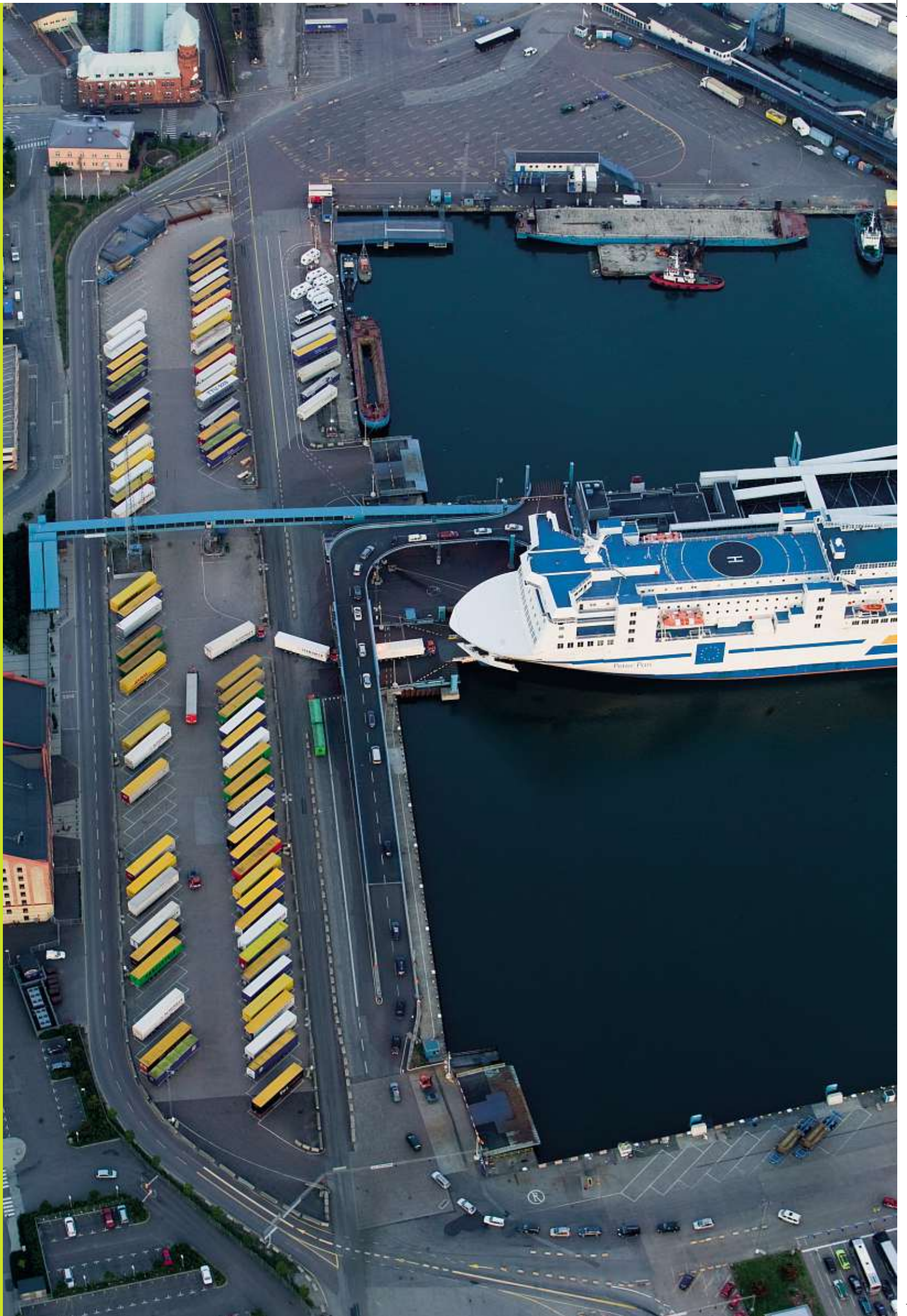
behöva utveckla sina transportupplägg för att erbjuda ett större smörgåsbord av logistik. För att sjöfarten ska kunna bli mer konkurrenskraftig krävs att anslutande landinfrastruktur förbättras för väg och järnväg.

Tabell 3 nedan visar vilka insatser som behöver göras inom respektive trafikslag för att påbörja en omställning till år 2030 och uppnå målen för år 2050. Sammanställningen fokuserar på åtgärder som leder till en annan trafikslagsfördelning.

Trafikslag	Vad behövs till 2030?	Vad behövs till 2050?
Sjöfart	<p>Utvecklade koncept för närsjöfartslösningar.</p> <p>Nya avgiftsmodeller och styrmedel som minskar tröskeeffekterna vid etablering av nya transportupplägg för sjöfart.</p>	<p>Kraftig överflyttning av transittrafik till sjöfart på sträckor över 200 kilometer.</p> <p>Utvecklade och breddade koncept för godshantering i skånska hamnar.</p> <p>Stärkta kopplingar mellan sjöfart och väg/järnväg i skånska hamnar, vilket omfattar både terminaler och landanslutningar.</p>
Järnväg	<p>Möjlighet att köra längre tåg på det skånska huvudnätet för järnväg.</p> <p>Minskad administration, utvecklade tågpendlar.</p> <p>Utveckling av torrhamnar.</p>	<p>Kraftiga infrastruktursatsningar för ökad kapacitet på järnvägarna i Skåne.</p> <p>Ökad kapacitet för gods på järnväg över Öresund.</p> <p>Styrmedel och avgiftsmodeller som möjliggör attraktiva transportupplägg på järnväg.</p> <p>Minskade kostnader för omlastningar.</p> <p>Fler terminaler för omlastning mellan väg och järnväg.</p>
Väg	<p>Agerande avseende tyngre och längre fordon.</p>	<p>Minskning av vägtransporter på avstånd över 200 kilometer.</p> <p>Fler terminaler för omlastning mellan väg och järnväg.</p> <p>Innovativa lösningar och styrmedel för ökad effektivitet, omställning till alternativa drivmedel och fordon för dessa samt teknisk utveckling för mer miljövänliga vägtransporter.</p>
Transportslagsövergripande		<p>Samordnad varudistribution med matartransporter med lastbil eller cykel och elfordon.</p> <p>Transportsnål samhällsplanering och strategisk lokalisering av logistikverksamheter.</p> <p>Beteendepåverkande åtgärder för en ökad acceptans och användande av alternativa drivmedel och fordon för dessa.</p>

Tabell 3 Åtgärdsbehov för ändrad trafikslagsfördelning.

¹⁵ Ramböll 2012. *TransBaltic forecasts and scenarios for BSR corridor flows 2030.*



Samverkansområden för att Skåne ska bli en hållbar gods- och logistikregion

I Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050 har en ambitiös målbild för den framtida trafikslagsfördelningen av godstransporter satts upp. För att nå dit krävs en omfattande förändring. Det finns många utmaningar som ska övervinnas, men även möjligheter att utnyttja. I Strategi för den hållbara gods- och logistikregionen Skåne har fyra samverkansområden identifierats som är viktiga att arbeta med för att nå målbilden att göra Skåne mer attraktivt och konkurrenskraftigt.

Skåne som gods- och logistikregion ska kännetecknas av innovativa lösningar för minskad miljöpåverkan, där logistik- och transportmiljöerna samspelar med invånarnas livsmiljö och skapar goda förutsättningar för näringslivet. Det ska vara en region som nyttjar sitt läge som logistiknav för att satsa på forskning och utveckling av miljöteknik.

Region Skåne arbetar, både utifrån sitt utvecklingsansvar och sin roll som upprättare av länsplaner för infrastruktur, på olika sätt för att förverkliga målbilden om Skåne som en hållbar gods- och logistikregion. Det handlar dels om att säkerställa att de fysiska strukturerna i Skåne ger förutsättningar för hållbarhet och dels om att identifiera Skånes styrkeområden och stimulera framväxten av unika kompetenser för ökat företagande och ökad sysselsättning. Samverkan mellan innovations- och investeringsfrämjande arbete och en fysisk samhällsplanering för en hållbar utveckling är en viktig faktor för att förverkliga målbilden om en hållbar gods- och logistikregion. Det behövs därför tas ett regionalt helhetsgrepp som beaktar områdets komplexitet.

Strategi för den hållbara gods- och logistikregionen Skåne har tagits fram i samråd med kommuner, statliga myndigheter och näringsliv för att få in så många perspektiv som möjligt och den vänder sig till en mångfald av aktörer, både offentliga och privata, som alla behöver identifiera sin roll, ansvar och ge sitt bidrag. Med utgångspunkt i nuläget tillsammans med de utmaningar och mål som presenteras i godsstrategin har fyra samverkansområden identifierats. Att alla berörda aktörer, både enskilt och i olika konstellationer, konkretiserar sitt arbete inom de utpekade samverkansområdena är

avgörande för vilken genomslagskraft strategin kommer att få. Samverkansområdena är:

- Utveckla effektiv och konkurrenskraftig logistik
- Stärka strategiska lägen och stråk
- Främja hållbara trafikslag och transportplanering
- Utveckla kunskap, forskning och samarbeten med hållbarhetsperspektiv

Utveckla effektiv och konkurrenskraftig logistik

Skåne är porten mellan Skandinavien och Kontinentaleuropa och har en omfattande – och ökande – transittrafik av gods till och från Sverige och Norge. Skånes transportgeografiska läge medför att omfattningen av godstransporter och logistikhantering är betydande och kommer fortsätta att öka. Utbyggnaden av vägar, järnvägar, terminaler och övrig infrastruktur är mycket kostnads- och tidskrävande och har en strukturell betydelse.

Det finns en avsevärd potential till effektivisering av transporterna genom effektiva transport- och logistikupplägg. I första hand genom minskad tomkörning och ökad fyllnadsgrad, vilket är beroende av flera olika åtgärder hos transportköparen. Distributionstrafiken har stor effektiviseringspotential, men även andra delar av transportkedjan kan effektiviseras.

Drygt två tredjedelar av den transporterade godsmängden i regionen har start och/eller mål i Skåne och transporteras i huvudsak på väg. Dessa transporter genereras av näringslivet i Skåne. Insatser för att effektivisera logistiken i detta flöde har stor påverkan på vägtransporternas utveckling och effekter.

Utveckla effektiv och konkurrenskraftig logistik



Att öka kapaciteten per fordonståg inom väg- och järnvägsnätet möjliggör förflyttning av större godsvolymer utan ökad trafikmängd eller omfattande utbyggnad av infrastruktur. De åtgärder som behöver göras vid införande av HCT är att säkerställa att det övergripande järnvägsnätet till år 2030 kan hantera längre tåg exempelvis genom byggande och förlängning av mötes- och förbigångsspår samt anpassning av tåg bildningsnoder. I samband med att Godsstråket genom Skåne öppnas för persontransporter görs en anpassning av mötesspår och nya 750 meter långa spår tillkommer. För att mer frekvent kunna köra längre godståg norr om Malmö godsbangård behöver både befintliga förbigångsspår förlängas och nya adderas längs Södra stambanan. HCT på väg i Skåne innebär att den nya bärighetsklassen BK4 införs, vilket också kräver vissa investeringar.

Effektiviseringsåtgärder som ger ökat kapacitetsutnyttjande i väg- och järnvägssystemen och tekniker som reducerar energiåtgången har förutsättningar att ge miljöeffektivitet och är av stor betydelse för att uppnå ett hållbart transportsystem. Det behöver dock finnas en gemensam strategisk grund för att de investeringar som görs ska nyttjas på bästa sätt, så att det exempelvis inte sker en förflyttning från järnväg till väg. Hur HCT på väg och järnväg ska utvecklas bör därför utredas i en samlad skånsk strategi.

Främja ett regelverk som ger en effektiv användning av infrastrukturen

Regelverk som beslutas på europeisk och nationell nivå har stor betydelse för de regionala förhållandena i Skåne. För att få till stånd en förändring av regelverken behöver den regionala politiska nivån agera för att uppnå en effektivare användning av befintlig infrastruktur och utveckling av ett hållbart transportsystem. I ett första skede bör regler som utgör barriärer för effektiva godstransporter identifieras.

Effektivisera de stadsnära transportererna genom samordnad varudistribution

Godstransporter i städerna är en särskild utmaning på grund av trängsel på vägarna samt miljö- och bullerproblem. Godstransporter i städer består främst av varutransporter, bygg- och anläggningstransporter samt energi- och avfallstransporter. Många kommuner arbetar idag med att utveckla koncept för citylogistik och för samdistribution av kommunernas egna transporter. Genom satsningar på till exempel omlastnings-terminaler och samordnad citydistribution minskar lastbilstrafiken i städerna, miljö- och klimatbelastningen blir lägre, bullret minimeras och stadsmiljön blir mer attraktiv.

Samordnad varudistribution minskar inte godsmängderna men har potential att öka fyllnadsgraden i

transporterna. Eftersom varje fall är specifikt krävs det en noggrann analys före införandet. I Skåne finns fem kommuner som har infört samordnad varudistribution (Kristianstad, Ystad, Simrishamn, Tomelilla och Ängelholm) och ytterligare ett antal kommuner har beslutat om införande eller om att utreda frågan. Ystad, Tomelilla och Simrishamn har arbetat med frågan i några år och har utvecklat den så kallade Österlenmodellen med transportplanering i egen regi. Arbetet med samordnad varudistribution kan med fördel utvecklas till fler ställen i Skåne. Koncept kan även utvecklas som inkluderar privata mottagare. Region Skåne ska arbeta för att sprida kunskap om de försök som görs med samordnad varudistribution.

Region Skåne har även en egen roll som transportköpare. Region Skånes eget transportarbete bör bättre kunna samordnas och effektiviseras och kan samtidigt inspirera till samlastning hos kommunala och privata aktörer. För bygg- och anläggningstransporter finns färre exempel från vilka lärdomar kan dras, men dessa kommer att bli allt viktigare i framtiden. Ett arbete med syfte att minska störningarna från dessa transporter, såväl som en översyn av energi- och avfallstransporter bör initieras.

Stärk de urbana godstransporternas roll i stadsplaneringen

Godstransporter är nödvändiga för ett fungerande samhälle och ett attraktivt stadsliv, men de utgör samtidigt en särskild utmaning på grund av negativa effekter på ljudmiljö, trivsel, luftkvalitet och trafiksäkerhet. För att säkerställa välfungerande godstransporter och samtidigt uppnå bättre stadsmiljöer är det avgörande att godstransporter har en naturlig roll i stadsplaneringen. Malmö, Stockholm och Göteborg har arbetat med dessa frågor sedan en tid, fler kommuner lyfter det allt mer. Region Skåne har under 2016-2017 genomfört ett arbete för öka kunskapen om urbana godstransporter och deras betydelse för miljön och för städernas attraktivitet. Ambitionen har varit att bidra till att gods- och logistikfrågor i städer får en tydligare roll i stadsplanering i Skåne. Arbetet ska under 2017 summeras i ett kunskapsunderlag som stöd till skånska kommuner i deras arbete med godstransporter i stadsplanering. Region Skåne ska verka för att sprida och arbeta vidare med projektets resultat.

Åtgärd	Hur?	Varför?
HCT på järnväg.	Region Skåne tar initiativ till att tillsammans med Trafikverket utreda ett första steg med längre förbigångsspår (740 meter). Nödvändiga investeringar pekas ut i kommande nationella transportinfrastrukturplan.	Åtgärden har potential att med rimlig investering dels öka järnvägens konkurrenskraft, dels öka kapaciteten i järnvägsnätet.
HCT på väg.	Region Skåne, tillsammans med Trafikverket och andra berörda myndigheter, ska undersöka effekterna och eventuell potential för HCT på väg i Skåne.	Syfte är att undersöka hur Skåne bör agera avseende BK4-nätet för tyngre och längre vägtransporter.
Effektivisera stadsnära transporter.	Samarbete sker mellan skånska kommuner om samordnad varudistribution. Länsstyrelsen har initierat utvecklingsprojekt. Region Skåne verkar för att sprida goda exempel och stödja utvecklad regional samverkan.	Öka fyllnadsgraden i vägtransporter för varuleverans. Ökad godsmängd i förhållande till godstrafikarbete.
Kompetensutveckling kring stadsplanering och urbana godstransporter.	Region Skåne ska genom arbetet med Strukturbild för Skåne agera kunskapsgenerator och kunskapsspridare kring stadsplanering och urbana godstransporter.	Åtgärden har potential att bidra till en planering som möjliggör effektivare logistiklösningar och transporter.

Tabell 4 Prioriterade insatser till år 2030 under samverkansområde Utveckla effektiv och konkurrenskraftig logistik.

Stärka strategiska lägen och stråk

Godstransporterna delar system och konkurrerar om utrymmet i infrastrukturen med persontransporter. För att kunna garantera långsiktigt stabila villkor för det skånska näringslivet behövs ett samlat grepp om utvecklingen av infrastruktur och markanvändning. Godsstråk och logistiknoder behöver ses som en lika viktig del av samhällsplaneringen som persontrafik, bebyggelse och grönstruktur. Det krävs framförhållning, långsiktighet och tydliga prioriteringar för att nå en hållbar gods- och logistikregion. Att stärka strategiska noder och stråk med avseende på funktion, kapacitet och effektivitet är vitalt för utvecklingen av hållbara godstransporter och logistik. Att klargöra var i regionen logistikverksamhet bör utvecklas, kräver dialog och samordning mellan berörda myndigheter och näringslivet.

Kapacitetssituationen på järnvägen i Skåne är ansträngd, detta beror bland annat på eftersatt underhåll. Kapacitetsåtgärder på Skånes järnvägssystem behöver säkerställas för ökad robusthet och tillgängligheten för godstransporter. Med Fehmarn Bält-förbindelsen förväntas antalet godståg öka kraftigt, vilket kan komma att innebära ökad efterfrågan på kapacitet. Järnvägsnätet kan minska belastningen på omkringliggande vägnät och möjliggöra en förflyttning till mer järnvägstransporter av gods och bidra till att nå färdmedelsfördelning för godstrafiken.

Närsjöfarten har en stor potential och Skånes största hamnar, Trelleborg, Malmö, Helsingborg och Ystad, har en möjlighet att spela en viktig roll. En utredning över de skånska hamnarnas roll och möjligheter vid överflyttning från landtransporter till sjöfart bör därför initieras. Att säkerställa tillgänglighet i hamnarna är av europeiskt, nationellt och regionalt strategiskt intresse.

Nya lägen för utvecklad bangårdskapacitet behöver medge smidiga transportrörelser mot norra Sverige, Göteborg/Oslo och mot Tyskland. TEN-T utgör ryggraden i den europeiska transportinfrastrukturen. Företrädare för Skåne och Öresundsregionen bör utveckla sitt inflytande för att stärka urbana knutpunkter och betydelsefulla noder.

Region Skåne har enats med sju av de större kommunerna i Skåne kring *Skånebildens*, en gemensam plattform inför arbetet med Sverigeförhandlingen och kommande nationell transportinfrastrukturplan 2018-2029. I *Skånebildens* lyfts ytterligare två spår mellan Lund-Hässleholm, att Väst kustbanan ska ha dubbel-spår hela sträckan, en utvecklad Skånebana samt utbyggnad av nya Öresundsförbindelser såväl mellan Helsingborg och Helsingör som mellan Malmö och Köpenhamn. *Skånebildens* främsta fokus är persontransporter, men samtidigt skulle kapacitet frigöras för godstransporterna. *Strategi för ett hållbart transportsystem*



i *Skåne 2050* har byggt vidare på *Skånebildens* och visar på det framtida investeringsbehovet för Skåne mot år 2050. För att nå färdmedelsfördelningen och andra uppsatta mål och ambitioner kommer det krävas flera planperioder avseende nationell och regional transportinfrastrukturplan.

Säkerställa tillgänglighet för gränsöverskridande transporter

Skåne och Öresundsregionen behöver säkerställa tillgängligheten framförallt i hamnarna, Öresundsbron och på järnvägsnätet för att kunna erbjuda ett starkt kunderbjudande och kunna hävda sig i den internationella konkurrensen. Kapacitetsutnyttjandet på Öresundsbron samt redundans i järnvägsnätet vad gäller gränspassager är centrala frågor. Det är viktigt att regionala aktörer i Öresundsregionen bevakar och säkerställer den långsiktiga funktionen i godstransportsystemet över Öresund, likväl att samsyn kan nås kring strategiska satsningar och investeringar som stärker viktiga utvecklingskorridorer. Den bristande lönsamheten avseende färjetrafiken i Trelleborg och Ystad skapar frågetecken kring om färjorna i framtiden kommer att medge konventionella järnvägstransporter. Det är en fråga som behöver lyftas kopplat till klimat- och miljömål, likväl som ur ett sårbarhetsperspektiv. Den viktigaste åtgärden för att öka kapaciteten för gods på järnväg över Öresund har hittills bedömts vara genom anläggandet av en fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör. En HH-förbindelse finns med i *Skånebildens*. Denna inkluderar i första skedet inte en förbindelse för godståg, vilken dock finns med i *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050* som en åtgärd innan år 2050.

TEN-T utgör ryggraden i den europeiska transportinfrastrukturen och inom ramen för TEN-T finns också goda möjligheter till dialog med såväl europeiska som nationella beslutsfattare. Region Skåne och företrädare för Skåne och Öresundsregionen behöver fortsätta verka för att skapa samsyn i arbetet med gränsöverskridande europeisk infrastruktur samt för utvecklingen av urbana knutpunkter och betydelsefulla noder. Region Skåne ska fortsätta verka för att skapa samsyn i arbetet med gränsöverskridande transporter av betydelse för Skåne och i arbetet med transportkorridorer och tillhörande noder.

Säkerställa funktioner och kapacitet i regionalt prioriterade stråk

I och med sitt läge är Skåne Sveriges viktigaste logistiknav för transporter och är porten till Europas näringsliv. En stor del av godstransporterna som sker i de regionalt prioriterade stråken i Skåne är transittrafik och är därför viktiga för hela Sveriges näringsliv. Stråken för godstrafiken ska ha en hög trafiksäkerhet och vara förstahandsvalet för den tunga trafiken. För

att säkerställa funktionerna i dessa stråk är det viktigt att ha ett systemperspektiv vid val av åtgärder. Bland annat bör fokus riktas mot att undanröja flaskhalsarna i godstransportsystemet vilka i första hand består i Södra stambanan samt Malmö godsbangård. Godsstråket genom Skåne är en viktig del av Skånes godstransportnät och behöver utvecklas på sikt. Vad gäller väginfrastrukturen behövs kapacitetsförstärkningar i anslutningen mellan E6 och hamnen i Trelleborg, samt anslutningen mellan E65 och hamnen i Ystad via Dragongatan. En HH-förbindelse med separat tunnel för godståg skulle avlasta Södra stambanan och Godsstråket genom Skåne. Utbyggnad av Skånebanan till dubbelspår är vidare en förutsättning för en betydande trafikering med godståg.

Skapa utvecklingsförutsättningar för strategiska lägen med intermodala noder

Ett välfungerande godstransportsystem är beroende av välfungerande godsnoder som är placerade i strategiska lägen, exempelvis där övergripande infrastruktur korsas, kopplat till områden med många producenter/konsumenter eller portar in och ut ur Sverige. De strategiska noderna för godstransporter till, från och genom Skåne är hamnarna i Helsingborg, Malmö, Trelleborg och Ystad, samt två potentiella utvecklingslägen kring järnväg och väg i Hässleholm och Bjuv/Åstorp.

Det är viktigt att bevaka, bevara och utveckla logistiskt fördelaktiga platser, för att säkerställa ett väl fungerande hållbart godstransportsystem. De strategiska godsnoderna kan betraktas som Skånes viktigaste markreserver för att kunna utveckla logistikanläggningar i framtiden. Med Fehmarn Bält-förbindelsen kan det komma att innebära ökad efterfrågan på kapacitet i brytpunkterna, där internationella godståg sätts samman, och Malmö godsbangård kommer bli en internationell knutpunkt. Framtidens rangerbehov är beroende av framtida fördelning mellan vagnslast, systemtåg och kombitåg. Möjligheterna till utökad bangårdskapacitet bör sökas i stråken Alvesta-Hässleholm och Hässleholm-Åstorp. Nya lägen för utvecklad bangårdskapacitet behöver medge smidiga transportrörelser mot norra Sverige, Göteborg/Oslo och mot Tyskland. Det är viktigt att utveckla förståelsen för denna problematik hos nationella myndigheter, Region Skåne vill därför utreda frågan i samverkan med andra aktörer.

Integrera gods i samhällsplaneringen för ett regionalt helhetsperspektiv

Genom att verka för lokalisering av logistikanläggningar till regionalt och/eller nationellt strategiska lägen ges bättre förutsättningar för att transportera gods på järnväg. Koncentration av godshantering bidrar också till effektivare vägtransporter genom förbättrade möjligheter att öka fyllnadsgrad i fordon och att finna returlaster.

Samhällsplaneringen har en betydande roll för transporterens utveckling. Godsstråk och logistiknoder behöver ses som lika viktig del av markanvändningen som persontrafik, bebyggelse och grönstruktur. Ett proaktivt arbete med godsfrågor och ett regionalt helhetsperspektiv på gods- och logistikområdet behöver därför utvecklas. Kommunerna har det huvudsakliga ansvaret för den fysiska planeringen och ska tillsammans med Region Skåne som länsplaneupprättare, leda utvecklingen av strategiska lägen och noder. Trafikverket, Region Skåne och kommunerna behöver tillsammans skapa samsyn i planeringsprocesser om exempelvis lokaliseringar samt att se över processer för att bättre integrera gods i samhällsplaneringen.

Utveckla en attraktiv logistikregion i samklang med stadsutvecklingen

De viktigaste noderna i transportsystemet är ofta lokaliserade i, eller i nära anslutning till, tätbebyggda områden och avvägningar behöver göras mellan godstransporter och stadsutveckling. I denna miljö måste större uppmärksamhet ägnas åt avvägningar mellan stadsutveckling och exempelvis hamnexpansion. Motsvarande förhållande finns längs med de större järnvägarna där godstransporter kan stå i konkurrens med att utveckla stationsnära boende. Detsamma gäller för hur logistikanläggningar utformas för att på ett bättre sätt bidra till att skapa attraktiva livsmiljöer såväl rumsligt som miljömässigt.

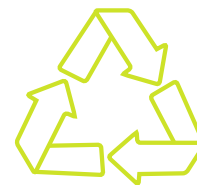
Det kan till exempel handla om hamnexpansion eller gods på järnväg som konkurrerar med möjligheten att skapa attraktiva stads- och boendemiljöer. En flytt av logistikanläggningar och hamnområden kan ge möjlighet att skapa nya stadsmiljöer och ge minskade vägtransporter i städerna. Samtidigt är de större hamnarna i Skåne utpekade som "av speciell betydelse" i ett europeiskt perspektiv och deras funktion är central. Kommunernas översiktsplanering är här ett viktigt verktyg. Samtidigt är behovet av samverkan stort mellan kommunal, regional och statlig nivå för att nå resultat där alla perspektiv tillgodoses.

Åtgärd	Hur?	Varför?
Säkerställa tillgänglighet för gränsöverskridande transporter.	Företrädare för Skåne och Öresundsregionen ansvarar för att utveckla ett förhållningssätt till knutpunkter och noder i TEN-nätet, samt tillvarata möjligheter till finansiering från EU för investeringar.	TEN-T utgör ryggraden i den europeiska transportinfrastrukturen. Skåne och Öresundsregionen berörs av olika transportkorridorer. Ett samarbete där framförallt hamnar och kommuner som är representanter för strategiska lägen ingår har potential att ge ett mer effektivt utnyttjande av resurser och infrastruktur.
	Regioner, kommuner och hamnar på skånsk och dansk sida inleder ett samarbete med fokus på Öresundsregionens roll i TEN-nätet.	Säkerställa den långsiktiga funktionen i godstransportsystemet över Öresund, men också att nå samsyn kring strategiska satsningar och investeringar som stärker viktiga utvecklingskorridorer i Öresundsregionen, såväl transportinfrastruktur som infrastruktur för alternativa drivmedel.
	Region Skåne initierar ett projekt kring redundans i järnvägssystemet med fokus på gränspassager.	I en framtid kan järnvägsfärjorna komma att försvinna då lönsamheten är bristfällig. Då enbart en fast förbindelse finns för transporter av järnvägsgods riskerar systemet att bli mycket sårbart vid störningar.
Skapa utvecklingsförutsättningar för strategiska lägen.	Region Skåne initierar tillsammans med andra parter ett projekt kring den framtida rangeringssituationen i Skåne.	Rangeringssituationen i Skåne begränsar järnvägens utvecklingsmöjligheter och kapacitet i södra Sverige, och indirekt på hela den skandinaviska halvön. Befintliga rangerbangårdar påverkar möjligheten att effektivt nyttja TEN-T nätets järnvägskorridorer. Dessutom är deras utvecklingsmöjligheter begränsade.
Godstransporter i samhällsplaneringen.	Samverkan med kommuner och dialog kopplad till samhällsplaneringen inom ramen för Strukturbild för Skåne, där former för kunskapsutbyte och samverkan finns uppbyggda. Samarbetet bör kretsa kring två områden: <ul style="list-style-type: none"> • Att kommunerna i översiktsplaneringen säkerställer strategiska lägen för godstransporter och logistik. Fokus på kommuner som berörs av de strategiska noderna för godstransporter, t ex Helsingborg, Malmö, Trelleborg, Ystad, Hässleholm och Bjuv/Åstorp. • Att separat arbeta med de kommuner som är mest berörda av konfliktytor mellan logistik och stadsutveckling, till exempel kommunerna längs med södra stambanan och hamnkommunerna. 	Utveckling av godstransporterna för att minimera påverkan på miljö och attraktiv mark. Möjlighet att utnyttja Skånes strategiska läge bättre än idag.
Godstransporter i stadsmiljöavtal.	Påverkansarbete för att stadsmiljöavtal ska kunna ges till kommuner för satsningar på logistik som kan ge minskade vägtransporter i städerna och bättre stadsmiljö.	Skapa fler styrmedel och incitament för en hållbar och effektivare urban logistik samt stadsutveckling.

Tabell 5 Prioriterade insatser till år 2030 under samverkansområde Stärka strategiska lägen och stråk



Främja hållbara trafikslag genom transportplanering



Godstransporter är direkt nödvändiga för ett fungerande och hållbart samhälle. Transporterna kan liknas vid samhällets blodomlopp och utan leveranser av varor och insamling av returmaterial och avfall stannar samhället på mycket kort tid. Skåne behöver agera för att främja klimatsmarta godstransporter. Energi-användningen för transporter domineras idag av fossila bränslen. Inrikes transporter svarar för en tredjedel av Sveriges utsläpp av växthusgaser. Transportsektorn har således en betydande roll för att utsläppen av växthusgaser ska kunna minskas. Transporternas klimatpåverkan kan förändras till exempel genom effektivisering, överflyttning, införande av ny teknik och alternativa drivmedel.

Enligt den regionala utvecklingsstrategin ska Skåne år 2030 vara klimatneutralt och fossilbränslefrött. För att minska transportsektorns miljöbelastning krävs en omställning av fordonsflottan till fossiloberoende drivmedel. Detta är en fråga som måste drivas med ekonomiska och juridiska styrmedel på internationell och nationell nivå. Men det finns möjligheter att på regional nivå stötta introduktion och utveckling av ny teknik och nya drivmedel.

Utvecklingen av godstransporterna längs vägnätet i Skåne har under den senaste tioårsperioden drivits av transittransporterna. Då transittransporterna generellt skapar lite värde för Skåne, samtidigt som miljöbelastningen och kostnaden för vägunderhåll är stor är utvecklingen inte okomplicerad. En minskning av transittrafikens negativa påverkan i form av trängsel, vägsitage, klimat- och miljöbelastning och buller krävs. Åtgärder för att föra över en större andel av transittrafiken på järnväg och sjöfart samt omställning till fossilfria drivmedel behöver prioriteras. Det ska vara enkelt att kombinera de olika trafikslagen till en effektiv kedja. Därför har satsningar som underlättar snabba byte mellan trafikslag en viktig roll.

Stödja en konkurrenskraftig, miljöeffektiv och säker transportmarknad

Konkurrenskraftiga transporter sker på lika villkor. Det avser tillgång till miljömässigt önskvärda drivmedel, trafiksäkra transporter och lika arbetsvillkor inom branschen. Region Skåne stödjer branschens initiativ för ökad regelefterlevnad. Frågan är av nationell betydelse men Region Skåne kan ge stöd politiskt eller genom påverkansarbete.

Utred styrmedel för ändrade konkurrensvillkor

Transittransporterna har under den senaste tioårsperioden drivit utvecklingen av godstransporterna längs vägnätet i Skåne. Genom att verka för utredningar av ekonomiska styrmedel och dess påverkan på de olika

trafikslagens konkurrensytor kan kunskapsnivån kring effekterna höjas.

Detta är väsentligt för en väl avvägd planering. Det är även av vikt att hållbara alternativ för lastbilstrafiken utvecklas, inte minst förutsättningarna för intermodala kedjor, då lastbilstransporter i många fall är nödvändiga i transportkedjornas ändar. Ekonomiska styrmedel bör ses över samlat där målstyrning måste vägas mot internalisering av externa kostnader.

Utveckla nya drivmedel för att uppnå fossiloberoende

För att minska transportsektorns miljöbelastning krävs en omställning av fordonsflottan till fossiloberoende drivmedel. En särskild utmaning finns i långväga transporter, eftersom infrastruktur för alternativa drivmedel måste utvecklas i långa transportkorridorer, till exempel korridoren Oslo-Hamburg. Region Skåne arbetar för att stödja och driva utvecklingen för ökad användning av alternativa drivmedel. Den regionala nivån behöver jobba mer aktivt för att få fram nationella riktlinjer kring alternativa drivmedel, så att exempelvis aktörer som arbetar med att producera fossilfria drivmedel vågar satsa. Det är viktigt att Region Skåne, tillsammans med näringslivet, bidrar till att driva på utveckling av företagsekonomiskt hållbara lösningar för omställning till fossiloberoende transporter. Utvecklingen av elvägar för lastbilar har visat sig intressant och pilotvägar invigs nu. Region Skåne kommer att följa utvecklingen. Att införa elmotorvägsstråk i Skåne kommer övervägas som en av flera möjliga åtgärder.

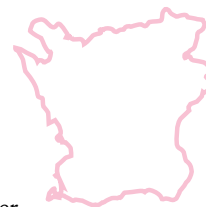
Stöd en utvecklad närsjöfart

Närsjöfarten har potential att ersätta delar av det transportarbete som idag sker på lastbil genom Skåne. Till skillnad från kustsjöfarten har närsjöfarten potential att ge betydande kostnadsbesparingar, vilket skapar marknadsförutsättningar. Kombinerat med positiva miljöeffekter är det relevant för Region Skåne att genom informationsinsatser verka för en utveckling av närsjöfarten till hamnar norr om Skåne. Även närsjöfartslösningar baserade på slingor som knyter ihop svenska inlands- och kusthamnar med andra europeiska hamnar har potential. Potentialen för svensk inlands- och kustsjöfart är mindre i dagsläget. Region Skåne bör dels arbeta för ändrade regelverk som minskar trösklarna för nya transportupplägg och dels arbeta tillsammans med de skånska hamnarna för en samlad syn på kortväga sjöfart.

Åtgärd	Hur?	Varför?
Verka för regelverk som styr transportslagens konkurrensytor.	<p>Region Skåne stödjer förändrade regelverk och regelefterlevnad inom tre områden:</p> <ul style="list-style-type: none"> • branschens initiativ för ökad regelefterlevnad • förändring av regelverken som främjar förenklad informations- och dokumentationshantering inom järnväg och sjöfart • förändring av regelverk för effektivare användning av infrastruktur. 	Förändrade regelverk och ekonomiska incitament är en mycket central del för att öka sjöfartens och järnvägens konkurrensfördelar och därmed bidra till att uppnå trafikslagsfördelningsmålen.
Bidra till produktion och konsumtion av förnybara drivmedel.	<p>Region Skåne stöttar introduktion och utveckling av ny teknik och nya drivmedel. Samarbete bör ske med akademien i Skåne och med det lokala näringslivet.</p> <p>Region Skåne verkar också för att nationella riktlinjer och styrmedel kring alternativa drivmedel tas fram.</p>	Minska utsläppen från vägtransporter och minska beroende av fossila bränslen. Påverkar inte direkt målen för trafikslagsandelar, men är ett viktigt komplement.
Utvecklad kust- och närsjöfart.	Region Skåne initierar ett projekt med syfte att undersöka möjligheten att flytta gods på väg till kust- eller närsjöfart.	Det finns en god potential för närsjöfartslösningar som innebär en avlastning av transittransporter på land och en överflyttning till sjöfart.

Tabell 6 Prioriterade insatser till år 2030 under samverkansområde Främja hållbara trafikslag och transportplanering.

Utveckla kunskap, forskning och samarbeten med hållbarhetsperspektiv



För att kommuner, statliga myndigheter, akademi, enskilda företag och branschorganisationer ska delta i arbetet och dra åt samma håll är det en förutsättning att intentioner och målbilder för gods- och logistikområdet är formulerade och kända. En beslutad strategi tydliggör framtidsbilden och är starten på arbetet med den hållbara gods- och logistikregionen Skåne. Det är viktigt att olika aktörer tar ledarrollen inom sina respektive ansvarsområden och arbetar mot samma målbild. Region Skåne kommer att ta ansvar för strategins genomförande inom sina ansvarsområden, exempelvis genom budget, utvecklings- och verksamhetsplaner och kommunikationsinsatser.

Att genomföra strategins intentioner kräver ökad kunskap. Kompetensutveckling behövs för att skapa samsyn bland olika aktörer. Det behövs en ökad förståelse kring förutsättningarna för de olika trafikslagen, om de olika aktörerna och för specifika behov exempelvis hamnarnas. Olika aktörer inom logistikkedjan sitter på en ovärderlig kunskap om den dagliga verksamheten som är viktig att ta tillvara. Men det är den samlade kunskapen hos samtliga aktörer som måste speglas i politiska beslut och ambitioner.

Statistik och kunskapsunderlag som beskriver godstransporternas omfattning och utbredning på regional och lokal nivå saknas idag. Ytterligare en komponent är de gränsöverskridande transporterna. För att kunna gå mot mer miljömässigt hållbara godstransporter behöver regelbundna uppföljningar av trafikens utveckling kunna göras. Staten har det övergripande ansvaret för tillhandahållande och uppdatering av statistik. Rutiner och metoder för regional statistikinsamling bör tas fram på nationell nivå för att säkerställa att det mäts på samma sätt och att jämförelse över tid möjliggörs. Även faktaunderlag om godstransporternas framtida utveckling behöver tas fram.

För att kunna möta utmaningar och uppnå ett regionalt helhetsperspektiv av godstrafikens behov i Skåne krävs ett brett engagemang och gemensamma handlingar. Här har etablerade samarbeten och samverkansarenor en viktig funktion. En av Region Skånes viktigaste roller i genomförandet av denna godsstrategi är att skapa dialog mellan aktörer inom offentlig verksamhet, näringsliv och akademi. Region Skåne samverkar idag med kommuner och andra aktörer inom ramen för olika samarbeten och nätverk. Dessa samarbeten bör där det är lämpligt utvecklas till att omfatta även godstransporter. Även nya samarbeten eftersträvas på regional, nationell och internationell nivå med offentliga aktörer, näringsliv och akademi. Detta för att tydliggöra Skånes roll i de regionala, nationella och internationella godsflödena och för att möjliggöra gemensamma lösningar.

Goda exempel behöver spridas.

Exempel på lyckade affärsmodeller och lösningar kan med offentliga aktörers hjälp spridas till andra områden och fler aktörer. Region Skåne bör rikta informationsinsatser mot företag i Skåne för att de ska ta initiativ till logistikupplägg som prövats på andra håll och visat sig vara lönsamma. Arbetet med påverkan för en beteende- och attitydförändring hos branschen är ett medel för att skapa en omställning till hållbara transporter.

Utveckla faktaunderlag och statistik för bättre beslutsunderlag

För att få en tydligare helhetsbild behöver det tas fram mer detaljerad statistik och förbättrat kunskapsunderlag. Underlag om hur mycket gods, hur mycket transporter, typ av varor, energieffektivitet, andel förnybara bränslen, nyttjandegrad och nyckeltal för transporter, exempelvis inom handel, är viktiga dels för infrastrukturplanering och dels för val och värdering av effekter av olika åtgärder. Idag är bilden delvis splittrad eftersom godstransporter kan mätas på många sätt, exempelvis hanterad godsmängd, transportarbete och omsättning. Region Skåne bör verka för att den regionala statistiken förbättras och för att transporternas geografiska fördelning kartläggs noggrannare. Detta är viktigt inte minst för att kunna följa uppfyllelse av målen för färdmedelsfördelning över tid.

Säkerställa kompetensförsörjning genom utbildningsinsatser

Vägen mot den omställning som krävs för att uppnå de uppsatta målen är lång och kräver att det finns en kunskap om hela logistikkedjan hos berörda aktörer: transportsäljare, köpare och logistikföretag samt offentlig verksamhet. Kunskapsutveckling och kompetensförsörjning inom offentlig sektor är viktig för att gods- och logistikfrågor ska integreras i samhällsplaneringen. Utbildning säkerställer även kompetensförsörjning för näringslivet och bidrar till ökad innovationskraft. För transportköpare ökar utbildning exempelvis medvetenheten om hur olika krav i upphandling påverkar utförandet och miljöeffekterna.

Stärkt dialog och samverkan för gemensamma lösningar

För att kunna skapa en gemensam regional helhetsbild krävs samordning med kommunernas fysiska planering. Idag sker denna dialog inom ramen för arbetet med Strukturbild för Skåne. Det är väsentligt att gods- och logistikfrågorna ges utrymme i markanvändningsfrågorna, bland annat för att tydliggöra lokalisering av terminaler och annan transportintensiv verksamhet. Exempel på andra existerande samarbetsforum som kan nyttjas är CLOSER, en nationell och neutral arena för samverkan inom transporteffektivitet

och Godstransportrådet Skåne & Blekinge. Samarbetsformer med utvecklingspotential är exempelvis hur hamnarna kan arbeta närmare varandra genom att dra nytta av sina specialistområden och i mindre utsträckning konkurrera, utan istället erbjuda en helhetslösning. Detta eftersom hamnarna är relativt små noder i transportkedjan i en global kontext.

Åtgärd	Hur?	Varför?
Verka för mer detaljerad statistik.	Region Skåne ska medverka i olika forum som arbetar för att utveckla innovativa datainsamlingsmetoder.	Mer detaljerad statistik ger en bättre kunskap varpå åtgärder som sätts in kan bli mer effektiva.
Ta fram och bidra till kunskapsspridning.	Region Skåne ska ta fram och sprida kunskapsunderlag.	Öka förståelse för godstransporternas komplexitet och betydelse i samhället.
Medverka i samverkansforum.	Region Skåne ska delta i befintliga forum som bedöms lämpliga eller initiera nya om så bedöms nödvändigt.	Öka förståelsen för olika aktörers perspektiv och roller.
Delta i interregionala samarbeten.	Delta i olika interregionala projekt inom Östersjöarbeten, Öresundssamarbeten/Trafikcharter, CETC.	Ta fram gemensamma gränsregionala underlag. Agera gemensamt för nationell och internationell påverkan.

Tabell 7 Prioriterade insatser till år 2030 under Utveckla kunskap, forskning och samarbeten med hållbarhetsperspektiv.



Fortsatt arbete

Ambitionen om Skåne som hållbar gods- och logistikregion är högt ställd och kommer att kräva en samverkan mellan Region Skåne, näringsliv, statliga myndigheter och kommuner. Region Skåne har en sammanhållande och pådrivande roll i att genom samverkan driva genomförandet av Strategi för den hållbara gods och logistikregionen Skåne.

I processen med att ta fram *Strategi för den hållbara gods- och logistikregionen Skåne* har de skånska aktörerna deltagit i olika former. Alla har, var och en utifrån sina förutsättningar, del i utvecklingen av Skåne som gods- och logistikregion. Trafikverket, Skånes kommuner, universitet samt delar av näringslivet och de skånska hamnarna har bjudits in till dialog och även getts möjlighet att svara på strategins remissversion. När det gäller genomförandet av strategins utpekade åtgärder är den grundläggande faktorn en gränsöverskridande samverkan mellan alla utvecklingsaktörer. Med *Strategi för den hållbara gods- och logistikregionen Skåne* skapar Region Skåne en plattform för att samla aktörer och stötta arbetet för att tillsammans stärka Skåne som gods- och logistikregion. Genom att upprätthålla en kontinuerlig och god dialog med företag, hamnar, kommuner och statliga myndigheter kan plattformen hållas levande och relevant för alla aktörer. Tillsammans skapar vi en bra grogrund för Skånes gods- och logistikutveckling.

Genom samverkan blir det även möjligt att genomföra konkreta insatser med större genomslag och till lägre kostnader. Insatserna och lösningarna kan komma att skilja sig åt i olika delar av Skåne beroende på geografiska förutsättningar och behov.

Genomförande av *Strategi för den hållbara gods- och logistikregionen Skåne* ska framförallt ske inom befintliga grupperingar eller i nya grupper i de fall befintliga saknas, för att i projektform genomföra konkreta åtgärder. Ambitionen är att alla Skånes kommuner ska delta i omställningsarbetet i någon form, antingen på strategisk nivå eller i konkreta åtgärder som görs i samverkan.

Godstransportråd Skåne & Blekinge

Godstransportrådet Skåne & Blekinge var det första godstransportrådet i landet och bildades i slutet av 2002. Rådet samordnas av Trafikverket. Inom rådet arbetar de deltagande aktörerna för att ta till vara företagens intressen i Skåne och Blekinge när det gäller att

hitta de effektivaste godstransportlösningarna. Detta är viktigt att se över eftersom de flesta transportflöden in och ut ur landet går igenom södra Sverige. Många gånger överbelastar dessa transportflöden trafikkapaciteten. Därför är det extra viktigt att utveckla effektiva och hållbara godstransporter i denna del av landet. Rådet är ett strategiskt forum för samverkan och kunskapsutbyte.

Nätverk för hållbara godstransporter

I dagsläget finns ingen kontinuerlig samverkansarena kring gods- och logistikfrågor i Skåne med till exempel kommuner, hamnar och näringsliv. Det kan finnas ett behov av att utveckla en sådan arena för fortsatt arbete. För att samordna arbetet och skapa regional samverkan kommer Region Skåne ta initiativ till att ett nätverk för hållbara godstransporter bildas. Detta kan bestå av representanter från Trafikverket, kommunerna, de skånska hamnarna, universitet och näringsliv. Nätverket tar sin utgångspunkt i *Strategi för den hållbara gods- och logistikregionen Skåne* och ska stärka och stödja samarbetet avseende Skåne som hållbar gods- och logistikregion regionalt. De parter som inte ingår i nätverket kan erbjudas att delta i tematiska projektgrupper som både kan vara på strategisk nivå eller för att genomföra specifika åtgärder. Inom nätverket finns möjlighet att ta fram fördjupande studier och skapa mötesplatser för kunskaps- och erfarenhetsutbyte.

Internationellt samarbete

Genom sitt läge har Skåne en stark transportmässig och näringsgeografisk koppling till grannregioner inte bara i Sverige utan också i Östersjöområdet. Skåne har också en strategisk placering i det utpekade europeiska transportnätverket. Flera internationellt viktiga knutpunkter och starka transportstråk finns här.

Det är därför viktigt att utvecklingen inom godstransportområdet knyts samman och genomförs i samverkan över nationsgränserna. Det finns redan utvecklade samarbeten inom ramen för bland annat

Greater Copenhagen & Skåne Committee, STRING, Centraleuropeiska transportkorridoren och Den Skandinaviska Arenan där transportfrågorna är en viktig del. EU:s program för interregionalt samarbete erbjuder också stora möjligheter för gränsöverskridande samarbete inom transportområdet.

Region Skåne ska driva och vidareutveckla det internationella samarbetet kring godstransporter. Det ska ske med utgångspunkt från målen för den regionala utvecklingen och i samverkan med andra aktörer i Skåne, grannregioner, nationella myndigheter och Europeiska kommissionen. Genomförandet knyts i första hand till de politiska samarbeten som Region Skåne driver och de samarbetsarenor som finns inom TEN-T och de olika Interregprogrammen.

Region Skåne

Region Skåne har en sammanhållande och pådrivande roll i att genom samverkan driva genomförandet av *Strategi för den hållbara gods- och logistikregionen Skåne*. Strategins fokus ligger på hur det regionala arbetet med Skåne som hållbar gods- och logistikregion sker i ett delat ansvar och att arbetet måste ske i samverkan. Men i vissa fall sker arbetet inom Region Skånes egen rådgivning, till exempel som länsplaneupprättare och genom den regionala infrastrukturplaneringen som fastställer vilket infrastrukturutbud som ska finnas i Skåne och som en stor egen transportör inom den egna verksamheten. Även genom arbetet inom Strukturbild för Skåne ger möjlighet för Region Skåne att i samverkan med kommunerna arbeta kring citylogistik och stadsutveckling. I Region Skånes roll ingår att bidra med kunskapsunderlag och seminarier.

Skånes kommuner

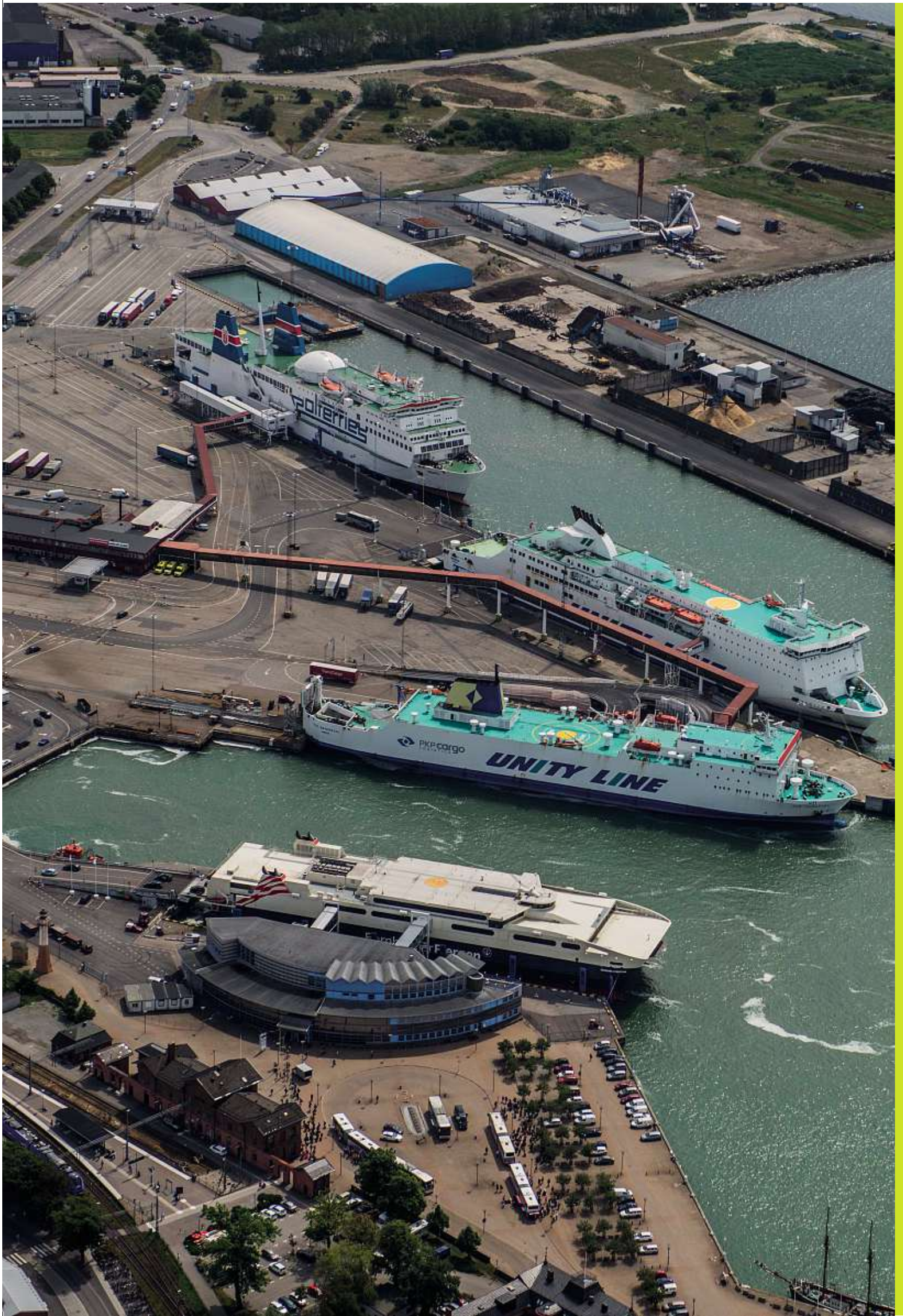
Kommunerna har ansvar för den fysiska samhällsplaneringen enligt plan- och bygglagen. Genom kommunernas översiktsplaner behandlas de övergripande planeringsfrågorna, de allmänna intressena och framtida mark- och vattenanvändning, där lokaliseringsfrågor bland annat ingår. Kommunerna ansvarar exempelvis för vilka gator och vägar som ska byggas, utveckling av näringslivs- och logistikområden, det vill säga vilka förutsättningar som ges för gods och logistik. Översiktsplaner bildar ett viktigt underlag för planering av trafik, transporter och transportinfrastruktur genom exempelvis trafikplaner. Några kommuner är även ägare av logistikområden samt hamnar som har en stor inverkan på Skåne som gods- och logistikregion. Förankring kring hållbara godstransporter hos regionala och kommunala aktörer ger förutsättningar för långsiktigt arbete och för att det avsätts resurser till arbete med frågorna. Denna förankring bör ske både på politisk och tjänstemannanivå.

Universitet och högskolor

I Skåne finns det ett antal universitet och högskolor som bedriver forskning som berör godstransporter och logistik. För att utveckla Skåne som hållbar gods- och logistikregion är det viktigt att ta till vara på den lokala kunskap som tas fram i regionen och medverka till att kunskapen sprids bland olika aktörer. Institutionerna kan även genom sin forskning identifiera problem och vara en källa till kompetens. Tillämpning av forskningsresultat i olika pilotprojekt i Skåne är en möjlighet att nyttja mer.

Statliga myndigheter

Trafikverket är i sin roll som ansvarig för den långsiktiga infrastrukturplaneringen för vägtrafik, järnvägstrafik, sjöfart och luftfart samt för byggande och drift av statliga vägar och järnvägar en part som är viktigt att samverka med för att kunna nå intentionerna i *Strategi för den hållbara gods- och logistikregionen Skåne*. Länsstyrelsen i Skåne verkar för att nationella mål får genomslag i länet och ska främja utveckling i länet, samt svara för tillsyn av till exempel trafikföreskrifter och farligt gods är ytterligare en annan aktör som är viktiga att samverka med.





Referenser och källor

- Analys av godstrafiken genom Skåne och Blekinge:* TFK, 2006
- Beslut om regionala miljömål:* Länsstyrelsen Skåne, 2013-06-27
- En internationell innovationsstrategi för Skåne:* Region Skåne, 2011
- Cabotagestudien:* Lunds Universitet, 2015
- Commission Staff Working Document:* Europeiska Kommissionen SEC (2011) 391 final
- Det öppna Skåne – Skånes regionala utvecklingsstrategi 2030:* Region Skåne, 2014
- Deskriptiv analys av godsflöden i Skåne:* Ramböll, 2015
- Direktiv 2014/94/EU om utbyggnad av infrastruktur för alternativa bränslen,* 22 oktober 2014
- Förordning (EU) 1315/2013 om unionens riktlinjer för utbyggnad av det transeuropeiska transportnätet mm,* 11 december 2013.
- Färdplan för ett gemensamt europeiskt transportområde – ett konkurrenskraftigt och resurseffektivt transportsystem,* KOM (2011) 144 slutlig, Europeiska Kommissionen, 2011
- Förstudie inför eventuell klustersatsning inom logistiksektorn:* Oxford research, 2009
- Godstransporter, underlagsrapport till kapacitetsutredningen:* Trafikverket, TRV 2012:119
- Kartläggning av godsterminaler, logistikverksamhet och sysselsättning i Skåne:* WSP, 2015
- Konsekvenser av IMO:s nya regler för svavelhalt i marint bränsle:* Sjöfartsverket, 2009
- Logistik:* Studentlitteratur, 2011
- Logistikkostnader, konkurrenskraft och infrastruktur:* Jensen, Göteborgs universitet, 2007
- Missing Link:* Ramböll, 2013
- Ny fast förbindelse över Öresund – bedömning av behov och förutsättningar:* Trafikverket, TRV 2011:147
- Nya stambanor mellan Stockholm–Göteborg/Malmö – Fördjupat underlag:* Trafikverket, 2014
- Potential till ökad kustsjöfart:* WSP, 2015
- Prognos för godstransporter 2040, Trafikverkets basprognoser 2016:* Trafikverket, TRV 2016:062
- Regeringsbeslut Fastställelse av nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2014–2025, beslut om byggstarter 2014–2016, beslut om förberedelse för byggstarter 2017–2019 samt fastställelse av definitiva ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för perioden 2014–2025 (rskr. 2012/13:119):* Regeringen, 2014
- Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2014–2025:* Region Skåne, 2013
- Scenarioanalys för järnvägens utveckling i Skåne:* Sweco, 2015
- Strategier för Det flerkärniga Skåne:* Region Skåne, 2013
- Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050,* 2017
- The Cluster Initiative Greenbook:* Sölvell et al, 2.0, 2013
- Transportsystemets behov av kapacitetshöjande åtgärder – förslag på lösningar till år 2025 och utblick mot år 2050:* Trafikverket, 2012
- Öresundsregional utvecklingsstrategi:* Öresundscommitén, 2010
- ec.europa.eu
www.energimyndigheten.se
www.cscmp.org
www.ipcc.ch
www.naturvardsverket.se
www.oresundsbron.com
www.scb.se
www.trafa.se
www.trafikverket.se
www.transportgruppen.se (Sveriges Hamnar)
www.vinnova.se

På skane.se/infrastruktur samlar vi allt material som rör infrastruktur och godsfrågor i Skåne