

Systemanalys för transportsystemet i Skåne 2020

Inklusive bilagor

Systemanalys för transportsystemet i Skåne 2020, inklusive bilagor

Version 1.1

Oktober 2020

Författare:

Jenny Rasmus och Petra Stelling med hjälp av kollegorna på Regional utveckling, enheten för Transport och infrastruktur

<https://utveckling.skane.se>

Inriktning av transportinfrastrukturen i Skåne

Skåne är en storstadsregion med befolkningstillväxt och ett expansivt näringsliv. Den flerkärniga ortstrukturen är Skånes styrka, men detta ställer också krav på en välfungerande infrastruktur som kan binda samman stad och land. Transportinfrastruktur utgör kraftfulla fysiska strukturer som är långlivade och ger varaktiga effekter för hur vi kan leva våra liv. De utmaningar vi möter inom klimat och miljö, integration och arbetsmarknad som bostadsbyggande kräver en förändring av utvecklingen av transportsystemet. Transportsystemet behöver bli mer yteffektivt och hållbart för att kunna möta befolkningsökningen, urbaniseringen samt de krav som miljön och klimatet ställer.

Det innebär att fler kommer att behöva åka kollektivtrafik, cykla eller gå. Bilen ska ges förutsättningar där den behövs och den behöver bli fossilfri. I Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050 har Region Skåne angett den långsiktiga riktningen för hur transportsystemet i Skåne ska utvecklas för att nå de mål vi gemensamt satt upp i Skåne.

Den uppsatta färdmedelsfördelningen anger en tydlig riktning över hur transportsystemet ska utvecklas till att bli mer miljömässigt, ekonomiskt och socialt hållbart. Hur transportsystemet utvecklas i Skåne är av största betydelse för hur vi ska uppnå globala, nationella och regionala mål. Infrastrukturutbyggnad, miljövänligare fordon och fossilfria drivmedel är centrala men räcker inte. För att kunna möta framtidens utmaningar och nå uppsatta mål kommer det att krävas en annan färdmedelsfördelning än idag för både person- och godstrafiken.

För att nå dit har det identifierats tre övergripande förutsättningar som påverkat möjligheten till utvecklingen av transportsystemet; ett transporteffektivt samhälle, ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter och behålla kvalitén i befintlig infrastruktur.

Ett transporteffektivt samhälle

För att Skåne ska växa effektivt och hållbart är det viktigt att planera utifrån ett helhetsperspektiv. Transportinfrastruktur, bebyggelsestruktur och grönstruktur måste samplaneras för att hushålla med markresurserna och maximera nyttan av befintliga strukturer. Skåne har ett stort behov av nya bostäder. Bebyggelseutvecklingen behöver till stor del ske genom förtätning av befintliga strukturer. För att kunna nå färdmedelsfördelningen och ett hållbart och transporteffektivt samhälle behöver lokaliseringen av nya bostäder och verksamheter ske i starka kollektivtrafik- och cykelstråk.

Ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter

Trafikverkets Nollvision för dödade och allvarligt skadade i trafiken slår fast att det är oacceptabelt att vägtrafiken kräver människoliv. Detta gäller oavsett om du går, cyklar, åker kollektivt, bil eller annat färdmedel. Vägar, gator och fordon ska anpassas till människans förutsättningar och utformas samt underhållas därefter. Oskyddade trafikanter har varit en eftersatt grupp i arbetet med trafiksäkerhet, och åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten för denna grupp ska därför prioriteras.

Bibehålla kvalitén i befintlig infrastruktur

Bristande underhåll, framför allt i järnvägssystemet orsakar stora problem för invånarna och näringslivet samt hindrar utvecklingen mot ett hållbart transportsystem. Det finns ett behov av en långsiktig nationell plan för underhåll av järnvägen, i framtagandet av planen bör regionerna ha ett inflytande. En öppnare process avseende prioriteringar av underhåll på järnvägen skulle bidra till större möjligheter att planera och anpassa kollektivtrafiken efter de störningar som uppstår i samband med drift och underhåll. För att vidmakthålla nyttan av infrastrukturen är det viktigt att resurser sätts av till underhållsåtgärder för att bibehålla värdet av redan gjorda investeringar. Eftersatt underhåll leder till stora samhällsekonomiska kostnader på grund av till exempel förseningar i kollektivtrafiken och godstransporter. Satsningar på underhåll av befintlig infrastruktur bör därför emellanåt prioriteras före nyinvesteringar.

Inledning	7
Mål	8
Den regionala utvecklingsstrategin	8
Övriga regionala mål	9
Interregional samverkan	13
Planeringsförutsättningar	14
Utgångspunkter	14
Förändringar i transportsystemet	18
Demografi	19
Bebyggelseutveckling	30
Ekonomi, näringsliv och sysselsättning	32
Import och Export	38
Besöksnäring och turism	41
Trender och omvärldsanalys	41
Infrastruktur	44
Transeuropean transport network, TEN-T	44
Riksintressen	45
Järnvägsnät	46
Vägnät	55
Gång- och cykelnät	71
Sjöfart och luftfart	76
Noder för godstransporter	78
Noder för persontransporter	83
Pågående/beslutade åtgärder	89
Transporter	91
Godstransporter	93
Persontransporter	103
Coronakrisens inverkan på transporterna	123
Transportsystemets funktioner	126
Tillgänglighetsanalys	126
Trafiksäkerhetsanalys	134
Miljö-, klimat- och hälsoanalys	139
Kvalitetsanalys	143
Syntes funktionsanalys	145
Brister	146

Cykelnät	148
Tågstrategi för Skåne	149
Regionsamverkan i Sydsverige	150
Greater Copenhagen	150
Riktlinjer och prioriteringar för måluppfyllelse	152
Riktlinjer för steg 1 och 2	153
Riktlinjer för steg 3 och 4	153
Prioriteringar	155
Transportpolitiska mål	155
Bilagor	158
Bilaga 1. Planerade och pågående åtgärder i Skåne	158
Bilaga 2. Brister i tillgänglighet till regionala kärnor med kollektivtrafik för tätorter i Skåne	159
Bilaga 3. Brister i väg- och järnvägsstråk identifierade i RSS systemanalys	162
Bilaga 4. Brister identifierade i Region Skånes Tågstrategi (remissversion)	163

Inledning

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

Systemanalysen syftar till att sammanställa och beskriva situationen för transportsystemet i Skåne och beskriva den utveckling som pågår i Skåne som har betydelse för transportinfrastrukturen.

Systemanalysen är en transportslagsövergripande analys av transportsystemets funktion och brister utifrån mål och behov. Funktions- och bristanalysen har tagit utgångspunkt i de mål som regionala utvecklingsstrategin och Region Skånes övriga preciserande strategier anger. Systemanalysen för Skåne utgör ett underlag i förberedelsearbetet till kommande åtgärdsplanering. Såväl den regionala som den nationella transportinfrastrukturplanen omfattar 12 år och revideras var fjärde år. Processen inleds med att regeringen ger i uppdrag till Trafikverket att ta fram ett inriktningsunderlag som ligger till grund för en infrastrukturproposition som sätter de ekonomiska ramarna för kommande plan. Därefter ger regeringen Trafikverket respektive länsplaneupprättarna i uppdrag att ta fram förslag på planer. Processen avslutas med att planerna antas efter en remissrunda.

Systemanalysen utgör även underlag till Trafikverket i arbetet med att ta fram ett inriktningsunderlag. Utöver systemanalys för Skåne tas en gemensam systemanalys för Sveriges sydliga regioner fram inom ramen för regionsamverkan syd, som Region Skåne är del av. Systemanalysen inom RSS är således på en mer övergripande nivå.

Metodiken med regionala systemanalyser bygger på att identifiera regionala mål med betydelse för transportsystemet, att identifiera funktioner för transportsystemet och beskriva hur systemet sammantaget bör fungera för att så bra som möjligt svara mot de mål och behov som finns. Brister identifieras som blir inspel till kommande åtgärdsplanering. Faktiska åtgärder som lösning på dessa brister omfattas inte av systemanalysen för att inte förekomma metodiken med åtgärdsvalsstudier.

Region Skåne har bedrivit arbetet med systemanalysen internt med deltagare från i huvudsak enheten transporter och infrastruktur. Tidigare utredningar, strategidokument och positionspapper från Region Skåne och Region Skånes olika samarbeten (t.ex. Greater Copenhagen) men även från statliga myndigheter såsom Trafikverket m.fl. ligger utgör viktiga underlag till systemanalysen.

Mål

Som utvecklingsaktör verkar Region Skåne för att nationella (t.ex. klimat och transportpolitiska mål) och internationella (såsom mål inom EU och globala mål såsom Agenda 2030) mål ska uppfyllas. Förenta nationernas medlemsländer antog 2015 de globala målen och Agenda 2030 för hållbar utveckling. Målen beskriver färdriktningen för hållbar utveckling på jorden. Genom de globala målen har världens ledare förbundit sig till att bland annat lösa klimatkrisen. EUs klimatmål var länge lite mindre ambitiösa än Sveriges. Med den gröna given skärper dock EU sina klimatpolitiska målsättningar och avser även införa en klimatlag.

Därför är det klimatpolitiska ramverket viktigt för transportsystemet. Den svenska klimatlagen trädde i kraft den 1 januari 2018. Lagen innebär att varje regering har en skyldighet att föra en klimatpolitik som utgår från de klimatmål som riksdagen antagit. Senast år 2045 ska Sverige inte ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp. Utsläppen från inrikes transporter, utom inrikes flyg, ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010. Anledningen till att inrikes flyg inte ingår i målet är att inrikes flyg ingår i EU:s system för handel med utsläppsrätter, dock har regeringen aviserat att ett utsläppsmål ska tas fram även för flyget.

Det övergripande målet för svensk transportpolitik är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgare och näringsliv i hela landet. Under det övergripande målet har regeringen också satt upp funktionsmål och hänsynsmål med ett antal prioriterade områden. Funktionsmålet handlar om att skapa tillgänglighet för människor och gods. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Samtidigt ska transportsystemet vara jämställt, det vill säga likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov. Hänsynsmålet handlar om säkerhet, miljö och hälsa. De är viktiga aspekter som ett hållbart transportsystem måste ta hänsyn till. Transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt. Det ska också bidra till det övergripande generationsmålet för miljö och att miljö kvalitetsmålen uppnås, samt bidra till ökad hälsa.

I den senaste måluppföljningen av de transportpolitiska målen visade den sammanvägda bedömningen att utvecklingen av transportsystemet har gått i alla fall i delar i en riktning bort från målet, se figur nedan. Framförallt är det indikatorer på funktionsmålet som visar på en negativ utveckling, medan indikatorer på hänsynsmålet visar på oförändrad eller positiv utveckling. Tillgängligheten och tillförlitligheten för både person- och godstransporter utvecklas inte i rätt riktning. Även om trafiksäkerheten och utsläppen visar på en lång positiv utveckling så går utvecklingen för långsamt, varpå det blir svårt att uppnå de tidsatta delmålen.

DEN REGIONALA UTVECKLINGSSTRATEGIN

I det regionala perspektivet utgår de regionalt uppsatta målen från den regionala utvecklingsstrategin (RUS), *Det öppna Skåne 2030*. Region Skåne samordnar utvecklingsfrågorna i Skåne och leder arbetet med att regelbundet se över den regionala utvecklingsstrategin. Utvecklingsarbetet utförs i vardagen av de skånska utvecklingsaktörerna. Med de skånska utvecklingsaktörerna avses regionen, kommunerna, skånska lärosäten, statliga myndigheter, idéburen sektor, näringsliv, arbetsmarknadens parter och invånare.

Syftet med utvecklingsstrategin är att beskriva en gemensam vision om hur Skåne ska utvecklas. Utvecklingsstrategin innefattar en vision och sex visionsmål. Utifrån visionsmålen enas

utvecklingsaktörerna om områdesstrategier, handlingsplaner, program och insatser. *Det öppna Skåne 2030* är den gemensamma övergripande visionen.

Visionen om det öppna Skåne 2030 innebär ett Skåne som är öppet i sinnet, öppet för alla och med ett varierat landskap. Skåne välkomnar nya människor och nya influenser och Skåne är porten till Sverige och ut i världen.

De sex visionsmålen, som endast återges kort här men som är mer utvecklade i den regionala utvecklingsstrategin, är:

- Skåne ska erbjuda framtidstro och livskvalitet.
- Skåne ska vara en stark hållbar tillväxtmotor.
- Skåne ska stärka mångfalden av goda livsmiljöer.
- Skåne ska ha en god miljö och en hållbar resursanvändning.
- Skåne ska utveckla framtidens välfärd.
- Skåne ska vara globalt attraktivt.

Under innevarande mandatperiod har tre politiska prioriteringar fastställts av den regionala utvecklingsnämnden:

- Ökad produktivitet i Skåne
- Stärkt sysselsättning och en sammanbunden arbetsmarknad
- Bättre hälsa för fler

Som delmål under dessa prioriteringar finns ett mål om nya statliga infrastruktursatsningar i Skåne, vilket följer av järnvägens stora betydelse i det skånska kollektivtrafiksystemet och antagna positionspapper¹.

ÖVRIGA REGIONALA MÅL

Utöver de övergripande mål som formuleras i den regionala utvecklingsstrategin (RUS) har Region Skåne antagit områdesspecifika strategier och mål. De mål som har bäring på transport och infrastrukturfrågor återfinns i främst i ”Strategier för det flerkärniga Skåne” samt ”Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050” med understrategier samt i miljöstrategiskt program och i klimat och energistrategin.

Avseende den *fysiska planeringen* har Region Skåne sedan 1 januari 2019 ett uppdrag att ta fram en regionplan. De principer som Region Skåne har antagit inom Strukturbildsarbetet kommer att vara utgångspunkt även i den kommande regionplanen. De utgår från att man ska tillvarata den flerkärniga ortstrukturen och binda samman tillväxtmotorer och regionala kärnor genom att stärka tillgängligheten. Tillväxt är viktigt men den ska ske med en balanserad och hållbar markanvändning. Det handlar om att skapa socialt hållbara, attraktiva orter och miljöer som erbjuder hög livskvalitet. Skånes relationer inom Öresundsregionen, södra Sverige och södra Östersjön ska stärkas.

Region Skåne har även antagit ett *Miljöstrategiskt program för 2017-2020*. Fokusområdet hållbart transportsystem innehåller:

- Omställning till fossilfria drivmedel

¹ Ställningstaganden i positionspapper anges i avsnitt längre ner.

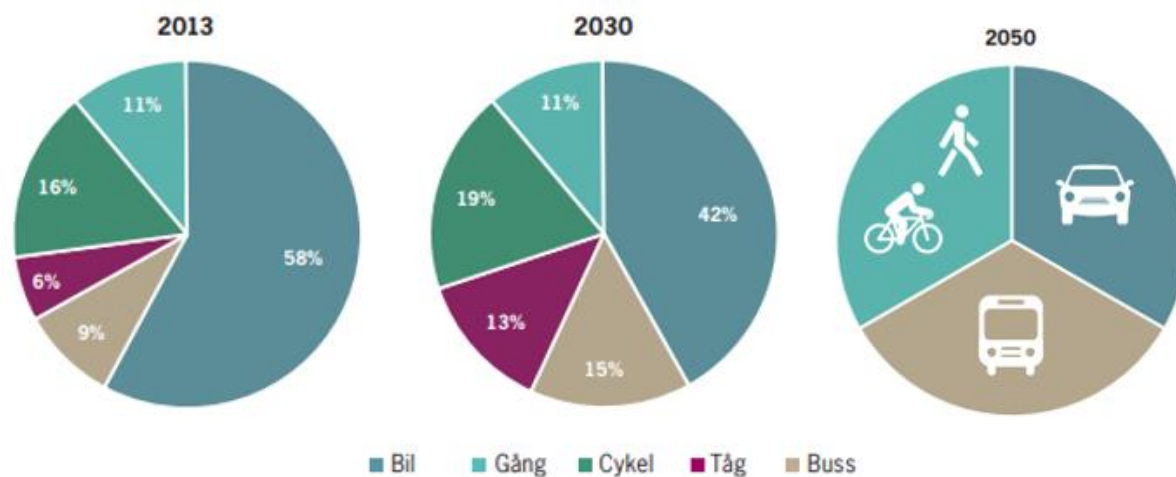
- Överflyttning till hållbara trafikslag
- Utvecklad digital infrastruktur

I den skånska klimat- och energistrategin: *Ett klimatneutralt och fossilbränslefrött Skåne. Klimat- och energistrategi för Skåne* har Region Skåne tillsammans med Länsstyrelsen och Kommunförbundet Skåne satt upp klimatmål för Skåne till år 2030:

- Utsläppen av växthusgaser i Skåne ska vara minst 80 procent lägre än år 1990.
- Utsläppen av växthusgaser från konsumtion i Skåne ska vara högst 5 ton koldioxidekvivalenter per person och år.
- Energianvändningen i Skåne ska vara minst 20 procent lägre än år 2005 och utgöras av minst 80 procent förnybar energi.
- Andelen resor som görs med cykel eller gång ska vara minst 30 procent och andelen resor som görs med kollektivtrafik ska vara minst 28 procent av det totala antalet resor i Skåne.
- Utsläppen av växthusgaser från transporter i Skåne ska vara minst 70 procent lägre än år 2010.

Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050 antogs 2017 och syftar till att ange den strategiska inriktningen för Region Skånes arbete i kommande planperioder med nationell och regional infrastrukturplan. Strategin anger mål för färdmedelsfördelning i Skåne och riktlinjer för prioritering av åtgärder. Strategin tar sin utgångspunkt i den regionala utvecklingsstrategin, *Det öppna Skåne 2030*, och *Strategier för det flerkärniga Skåne* och är en fördjupning som behandlar transportsystemets utveckling på en övergripande och långsiktig nivå. Därför sträcker sig strategin längre än ordinarie planperiod av den nationella och regionala transportplanerna, som är tolvåriga.

I *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050* anges såväl mål för färdmedelsfördelning som riktlinjer för transportsystemets utveckling. Sedan tidigare har Region Skåne som mål att kollektivtrafikens andel ska uppgå till 40 procent av den motoriserade trafiken.

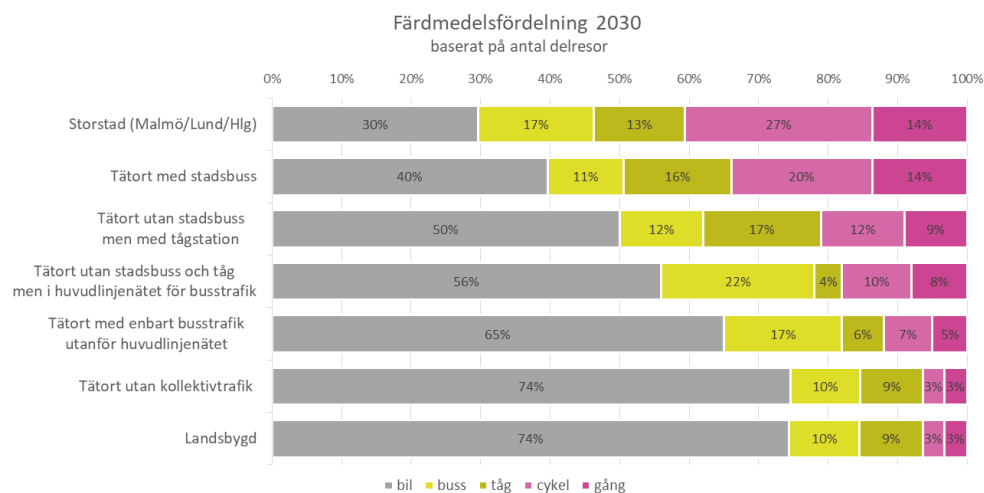


Figur 1. Mål för färdmedelsfördelning i Skåne som helhet 2030 och 2050 samt utgångsläge 2013. Procentuell fördelning av antalet delresor som görs i Skåne uppdelat per trafikslag.²

I arbetet att styra mot ett mer hållbart resande är utgångspunkten att förändra resandet i hela Skåne och att alla ska arbeta utifrån sina förutsättningar. Utgångsläget är olika på landsbygden, på mindre orter

² Region Skåne, *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050*

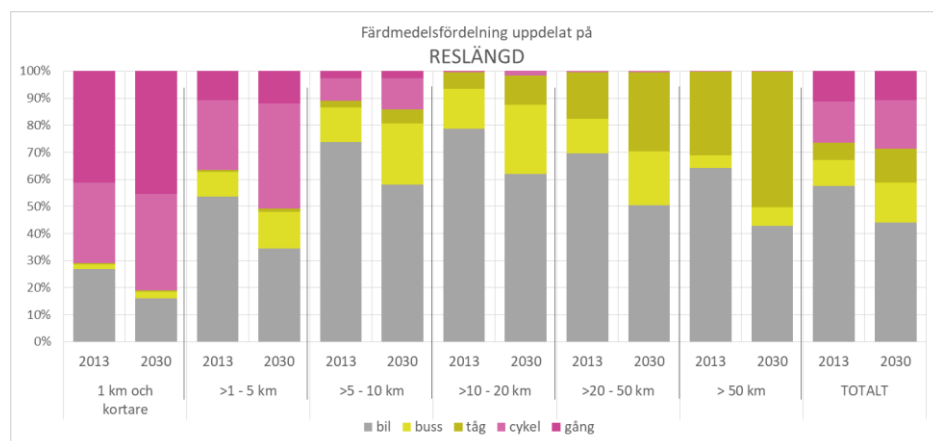
och i de större städerna. Redan idag är skillnaderna inom de olika tätortskategorierna stora, vissa av tätorterna inom en grupp har långt kvar till att nå målen och andra är nästan där.



Figur 2 Färmedelfördelning 2030 - baserat på andel delresor.³

Bilen kommer att ha en fortsatt viktig funktion, främst på mindre orter och på landsbygden. Där är kollektivtrafikutbudet mindre utbyggt och utmaningarna med exempelvis trängsel inte lika stora. Det är därför av stor vikt att infrastrukturen för publik laddning av elfordon byggs ut på landsbygden, det gäller även tillgängligheten till andra fossilfria drivmedel. Kollektivtrafiken, gång och cykel har bäst förutsättningar att öka i tätorterna.

Valet av färdmedel beror också till stor del på reslängden. För kortare resor, upp till tio kilometer kan cykel öka avsevärt, i synnerhet då antalet elcyklar ökar markant. Det skulle även ge betydande folkhälsovinster. I städer och orter med trängsel är yteffektiva transportsätt som gång, cykel och kollektivtrafik i många fall snabbare än bil. För längre resor, över ett par mil, har ofta tåget en tidsmässig konkurrensfördel.



Figur 3 Färmedelfördelning uppdelat på reslängd.⁴

Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050 anger att kapacitetsbrister i infrastrukturen främst ska åtgärdas av kapacitetsökning genom en omprioritering till mer yteffektiva trafikslag för

³ Region Skåne (2017) *Mobilitetsplan för Skåne*

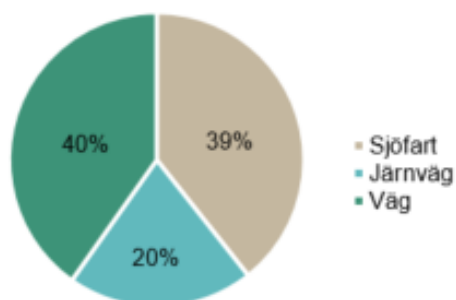
⁴ Region Skåne (2017) *Mobilitetsplan för Skåne*

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.

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.

Figur 4. Mål för trafikslagsfördelning, tonkilometer 2050.

I *Mobilitetsplan för Skåne* beskrivs attityd- och beteendepåverkande åtgärder, och hur de samverkar med fysiska investeringar. Planen tar ett samlat grepp om arbetet med ett mer hållbart resande i Skåne. Konkretiseringar för cykel finns i *Cykelstrategi för Skåne*. Där anges att:

- Målet är att cykelns färdmedelsandel ska öka från 16 procent till 19 procent fram till år 2030
- Trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter ska förbättras
- Skåne ska vara Sveriges bästa cykelregion
- Öka cyklingen hos barn och unga
- Tillgängligheten med cykel till viktiga målpunkter (skolor, fritidsgårdar och affärer) inom tätorter ska öka
- Alla skånska kommuner ska ha en aktuell cykelstrategi eller motsvarande dokument

Region Skåne är även regional kollektivtrafikmyndighet och som sådan ansvarar Region Skåne för att ta fram trafikförsörjningsprogram. I trafikförsörjningsprogrammet finns specifika mål för kollektivtrafikresandet såsom t.ex. kundnöjdhet och tillgänglighet.

Område: Resenärerna i kollektivtrafiken ska vara nöjda

- Minst 8 av 10 kunder ska vara nöjda med Skånetrafiken 2025.

Område: Fler skåningar ska välja kollektivtrafik före bil

- 40 procent marknadsandel av de motoriserade resorna 2030.

Område: Den geografiska tillgängligheten med kollektivtrafik ska utvecklas

- Andelen skåningar som kan ta sig hållbart (gång, cykel eller kollektivtrafik) till arbetet ska öka.
- Minst 92 procent av skåningarna ska erbjudas minst 10 dagliga (vardagar) resmöjligheter till någon av regionens tillväxtmotorer (Malmö, Lund, Helsingborg, Hässleholm/Kristianstad) med en restid på maximalt 60 minuter
- Minst 92 procent av skåningarna ska erbjudas minst 10 dagliga (vardagar) resmöjligheter till någon av regionens regionala kärnor (Malmö, Lund, Helsingborg, Landskrona, Kristianstad, Hässleholm, Ystad samt Trelleborg) med en restid på maximalt 45 minuter

Område: Tillgänglighet för funktionsnedsatta personer ska öka

- 95 procent av hållplatslägena⁵ på det statliga vägnätet med fler än 10 dagliga påstigande ska vara anpassade för personer med funktionsnedsättning senast år 2030. Etappmål 80 procent år 2025. (nuläge 74 procent 2017)
- 95 procent av hållplatslägena på det kommunala vägnätet med fler än 15 dagliga påstigande ska vara anpassade för personer med funktionsnedsättning senast år 2030. Etappmål 90 procent år 2025. (nuläge 80 procent 2017)

Område: Klimatpåverkan från kollektivtrafiken ska minska

- Den 31 december 2025 ska klimatutsläppen från den allmänna kollektivtrafiken (mätt i gram koldioxid/personkilometer) ha minskat med minst 20 procent jämfört med 2018 års nivåer.

INTERREGIONAL SAMVERKAN

Region Skåne agerar i flera olika samverkansplattformar och nätverk rörande transport och infrastruktur. I de internationella nätverken (STRING, Scandria Alliance, CETC EGCT) syftar arbetet till att skapa gröna transportkorridorer. Inom Greater Copenhagen samarbetet har man antagit ett positionspapper, en ”Trafikcharter” som anger gemensamma prioriteringar bland medlemmarna. Det handlar bland annat om internationell tillgänglighet och regionalt samspel, inre mobilitet och grön mobilitet och innehåller satsningar på Köpenhamns flygplats, Fehmarn Bält-förbindelsen, nya förbindelser över Öresund, höghastighetståg, ett sammanhängande kollektivtrafiksystem och grön och fossilfri mobilitet. Inom regionsamverkan Sydsverige har man likaledes tagit fram ett positionspapper med prioriterade åtgärder att ingå i nationell transportinfrastruktur plan.

⁵ En hållplats på landsbygden består normalt sett av två hållplatslägen, ett på varje sida om vägen. Vid bytespunkter och större hållplatser förekommer ofta fler än två hållplatslägen, vanligen utmärkta med läge A, läge B, läge C etc.

Planeringsförutsättningar

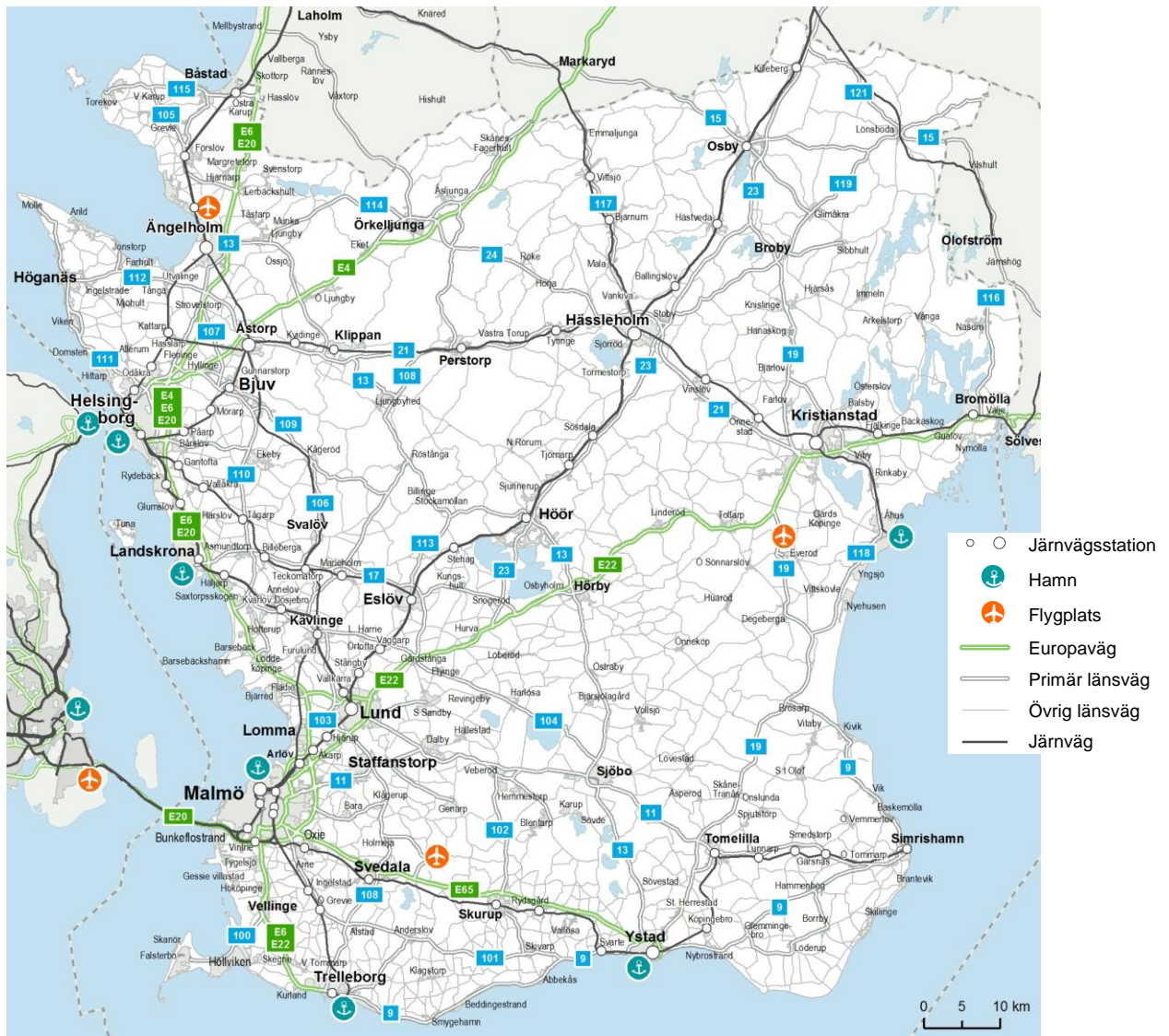
Planeringsförutsättningarna utgörs utav nuläget i samhället som senare ställs mot målen. Därigenom kan brister och så småningom åtgärder identifieras. I det här kapitlet beskrivs nuläget genom viktiga faktorer samt prognoser för utvecklingen. Infrastrukturen beskrivs i ett eget kapitel.

UTGÅNGSPUNKTER

Infrastrukturen skapar strukturer som kan bidra till att binda samman städer, orter, regioner och länder och skapa goda förutsättningar förhållbara personresor och godstransporter. Ett hållbart transportsystem för gods och människor mellan olika platser är en förutsättning för tillväxt och välfärd och för att skapa ett attraktivt Skåne, att bo och verka i. Transportbehovet ökar idag vilket ställer krav på att hantera transporterens negativa effekter, såsom ökade utsläpp av växthusgaser, partiklar, kväveoxider, marknära ozon, höga bullernivåer i städer och landsbygden samt markanvändningskonflikter. Det ökade transportbehovet leder till trängsel och skapar allt fler kapacitetsproblem i det skånska väg- och järnvägsnätet.

Skåne är med sina drygt 1,3 miljoner invånare både en av Sveriges tre storstadsregioner och en del av Öresundsregionen som har drygt 4 miljoner invånare⁶. Skåne är porten till och från Europa för angränsande regioner och kommuner, vilket ställer krav på tillgängligheten genom Skåne. Skåne har en tydlig flerkärnig ortstruktur med flera regionala kärnor och tillväxtmotorer. Dessa geografiska förutsättningar är viktiga utgångspunkter för hur transportinfrastrukturen och kollektivtrafiken ska utvecklas.

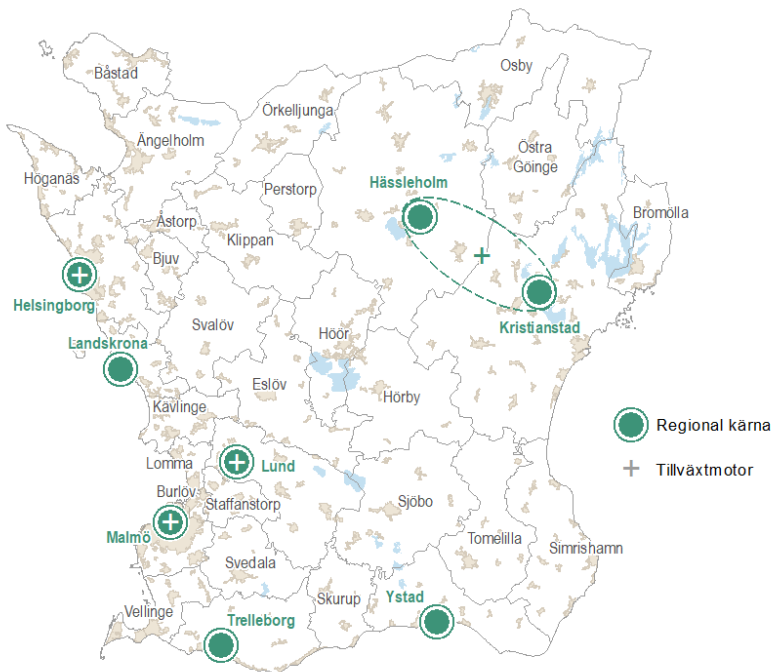
⁶ Öresundsregionen (The Greater Copenhagen area) består av hela Skåne på den svenska sidan av Öresund och Själland, Lolland, Falster; Mön och Bornholm på danska sidan av Öresund. Källa:



Figur 5. Transportsystemet i Skåne 2020⁷.

Den flerkärniga ortstrukturen skapar gynnsamma förutsättningar för Skåne att vara en sammanhängande, funktionell och attraktiv region för arbete, boende och utbildning, men det ställer också krav på en utvecklad tillgänglighet för att få en ökad interaktion mellan orterna.

⁷ Trafikverket/NVDB och NJDB och Region Skåne (2020)



Figur 6. Skånes regionala kärnor och tillväxtmotorer, med kommunindelning, tätorter och större sjöar⁸.

Skånes olika delar skiljer sig åt näringslivsmässigt, med bland annat en större del av arbetslivet inom varuproducerande industrin i östra Skåne, medan sysselsättningsgraden är högre i västra Skåne. Det är viktigt att de olika delarna kan utnyttja varandras egenskaper och styrkor genom en ökad tillgänglighet inom Skåne och Öresundsregionen. Här är en fortsatt regionförtätning viktig och utvecklingen visar att en ökad tillgänglighet främst till västra Skåne och till Köpenhamn, där den kraftigaste sysselsättningsutvecklingen finns, leder till en positiv utveckling både befolknings- och näringslivsmässigt i hela Skåne.

Fastställda prioriteringar

Genom tidigare planprocesser och strategier har Region Skåne tagit fram riktlinjer för utveckling av transportsystemet samt prioriterade satsningar inom infrastrukturen för att nå fastslagna mål. I juni 2015 ställde sig Region Skåne och sju skånska kärnor bakom den så kallade Skånebildens - en gemensam skånsk ståndpunkt för att försäkra bästa möjliga resultat för Skåne i förhandlingen om en ny stambana för höghastighetståg mellan Skåne, Stockholm och Göteborg.

Skånebildens pekade ut vilken sträckning för den nya höghastighetsbanan som Skåne förespråkade, vilka övriga investeringar i skånsk infrastruktur som krävs för att få ut största möjliga nytta av den nya höghastighetsbanan samt att den fasta förbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör ska påbörjas så snart det går.

- Höghastighetsbanans sträckning i Skåne ska i ett första utbyggnadssteg ha stationer i Malmö, Lund och Hässleholm.
- Byggnationen av höghastighetsbanan ska starta söderifrån, för att undanröja de stora flaskhalsarna i det nationella och regionala järnvägssystemet och i den av EU prioriterade ScanMed-korridoren.

⁸ Region Skåne, SCB (2012)

pendling, turism med besöksmål och rekreativa cykelleder. Goda kopplingar till hållplatser och stationer gör cykeln till en viktig del i kollektivtrafiken.

FÖRÄNDRINGAR I TRANSPORTSYSTEMET

För Region Skåne är det viktigt att de åtgärder som tagits upp i nationell och regional plan fullföljs och genomförs som planerat. Region Skåne ser dock bekymmersamt på att flera förseningar eller fördröjningar av objekt i såväl nationell som regional plan har uppdragats och att liknande situation föreligger för åtgärdsvalsstudier. Sedan den förra systemanalysen för Skåne gjordes 2015 har respektive ny nationell och regional transportinfrastrukturplan 2018-2029 antagits. Den Regionala Transportinfrastrukturplanen för åren 2018 - 2029 omfattar en planeringsram på 12 år och den 31 maj 2018 fastställdes den ekonomiska ramen till 4 442 miljoner kronor. Efter uppräknings och icke upparbetade medel har en uppräknings av den ekonomiska ramen gjorts till 4 526 miljoner kronor. Under planperioden kommer det bland annat att göras satsningar på:

- Samfinansiering med Nationell transportplan 2018 - 2029
- Kollektivtrafikåtgärder
- Finansiering av cykelvägar
- Finansiering av trafiksäkerhetsåtgärder samt åtgärder för förbättrad miljö
- Finansiering av regionala vägobjekt

Satsningarna avser att använda avsatta medel på projekt som skapar ett transportsystem vilket bättre stödjer skånska och nationella utvecklingsmål samt miljömål. Genom att stärka den regionala tillgängligheten, tidsförtäta Skåne och bidra till att bli en gemensam arbetsmarknadsregion kommer Region Skåne under planperioden verka för att bevara den, för Skåne unika, flerkärniga ortsstrukturen och på så vis underlätta för Skånes invånare att bo och verka i hela Skåne.

Inga nya namngivna objekt har öppnats under 2019 men två cykelvägar har färdigställts. RTI-planen har bidragit till den Nationella planen genom ett antal järnvägsprojekt där bland annat insatser på Skånebanan genom ett mötesspår i Attarp och möjligheterna att kunna köra persontrafik på Lommabanan som är en del av godsstråket genom Skåne, kan nämnas speciellt.

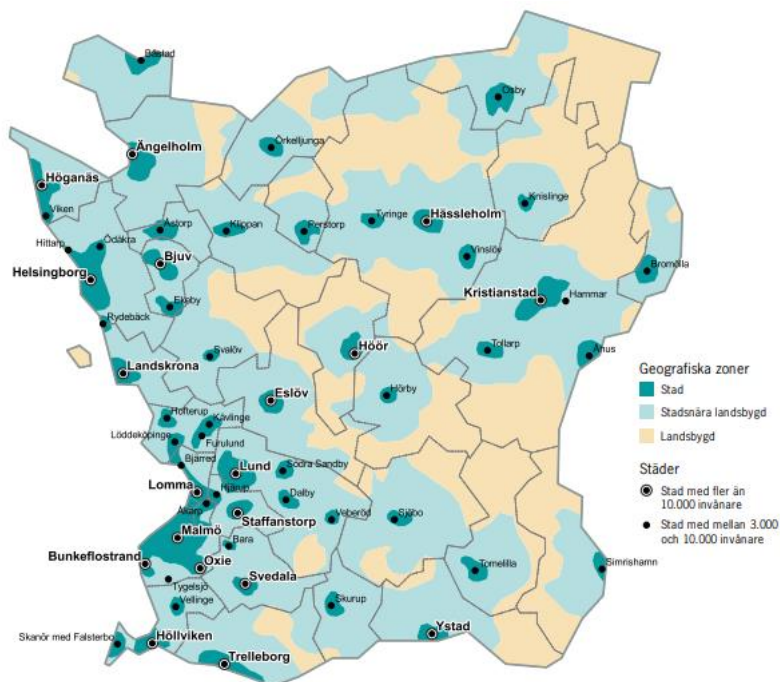
Det finns ett omfattande behov att bygga ut infrastrukturen i Skåne. Behovet är större än vad som finns utrymme för inom ramen för den Regionala Transportinfrastrukturplanen och därför är det inte möjligt att bygga allt som efterfrågas. Därför kan även insatser som ändrar människors pendlingsbeteende vara av intresse för att avlasta den befintliga infrastrukturen i regionen. Genom skriften *Mobilitetsplan för Skåne* vill Region Skåne lyfta fram åtgärder som ska påverka beteenden och attityder som avser förändra res- och transportval för en omställning till ett hållbart transportsystem. Sker det fler resor inom regionen som är effektiva, miljöanpassade och inte minst trafiksäkra ges förutsättningar för Skåne att bli än mer attraktivt och levande.

Den Regionala Transportinfrastrukturplanen 2018-2029 anger en ram på 339 miljoner kronor för verksamhetsåret 2019 men utfallet för 2019 är enligt Trafikverket cirka 341 miljoner kronor. Investeringarna under efterföljande år förväntas öka och överskrider de årliga ramarna i RTI-planen. En förklaring är förseningar i genomförandetakten av åtgärder. Kostnaderna för namngivna objekt i RTI-planen är baserad på de samhällsekonomiska beräkningarna och en fast prisnivå, medan summorna i Trafikverkets *Uppföljning VP block 2018-2025 (+2026-2029)* är baserad på prognoser som är i löpande priser.

DEMOGRAFI

Skåne har under den senaste tioårsperioden totalt sett haft en ökande befolkning i alla delar av regionen, även om ett mindre antal kommuner har upplevt en stagnerande eller minskande befolkning. Skånes befolkningsökning förklaras i hög grad av inflyttning. Befolkningsökningen sker främst i växande städer och tätorter, men även landsbygden (stadsnära landsbygd och landsbygd) bidrar till Skånes tillväxt.⁹

Perspektiv: stad/land

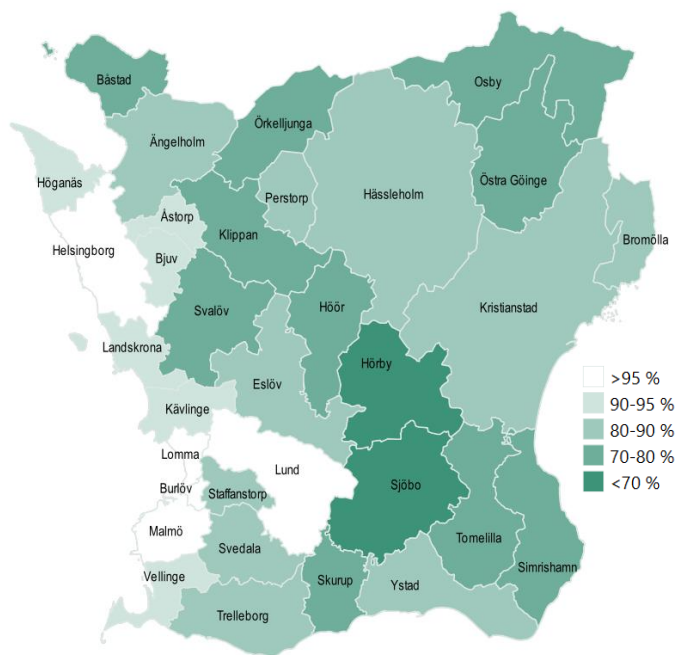


Figur 8. Geografiska zoner i Skåne: stad, stadsnära landsbygd och landsbygd.¹⁰

Skåne har en unik närhet mellan stad och landsbygd. Med 247 tätorter med små avstånd sinsemellan skapas många kontaktytor mellan städer och landsbygder. För skåningen innebär detta att det finns en närhet mellan boende, natur och kulturopplevelser, arbete och utbildning - en förutsättning för en attraktiv livsmiljö. Närheten mellan stad och landsbygd ger också en bra grund till att utveckla tjänster och produkter inom grön tillväxt och cirkulär ekonomi.

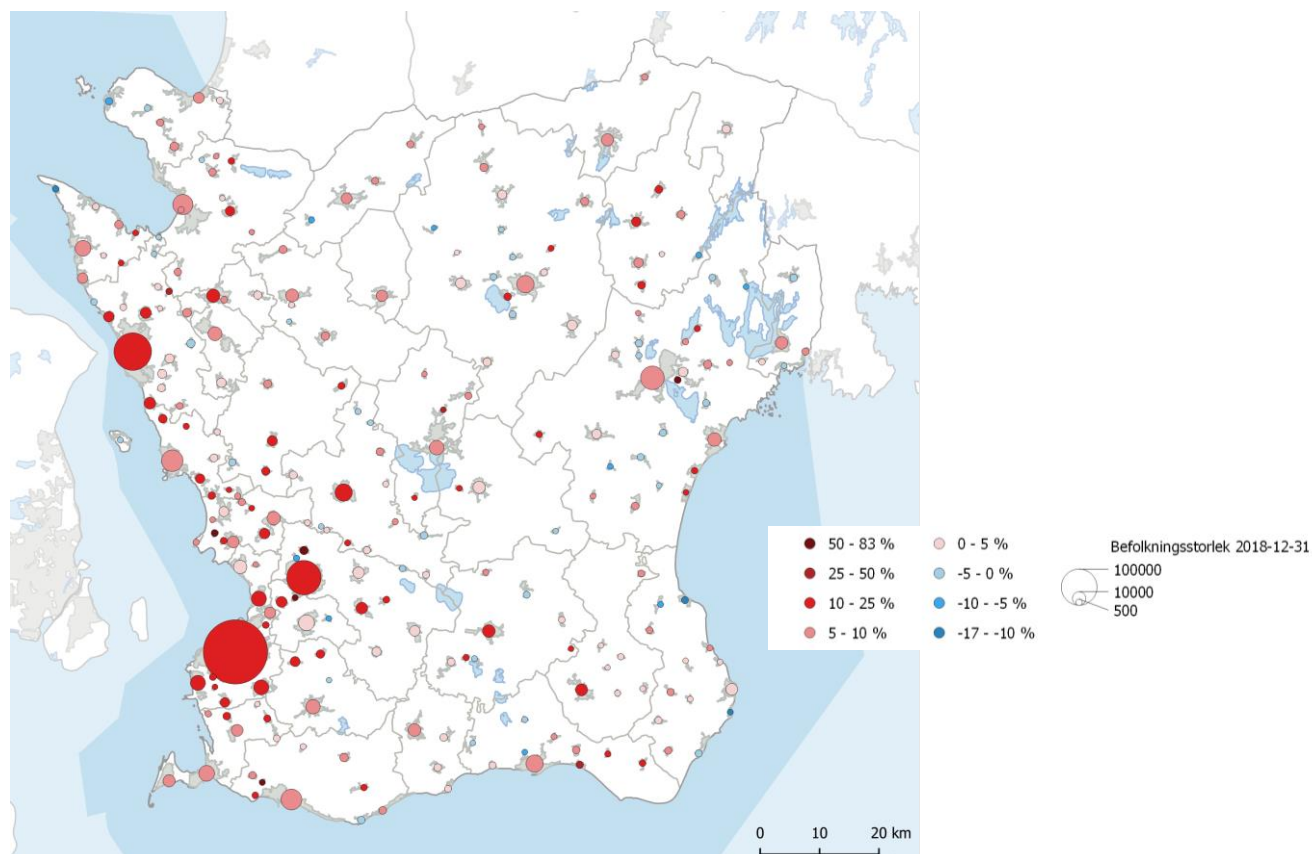
⁹ Befolkningsökningen i stad, på den stadsnära landsbygden, och på landsbygden var ungefär 4,5 %, 3 %, respektive 1,5 % mellan år 2014 och 2017. Servicerapport 2018.

¹⁰ Region Skåne (2018) Servicerapport

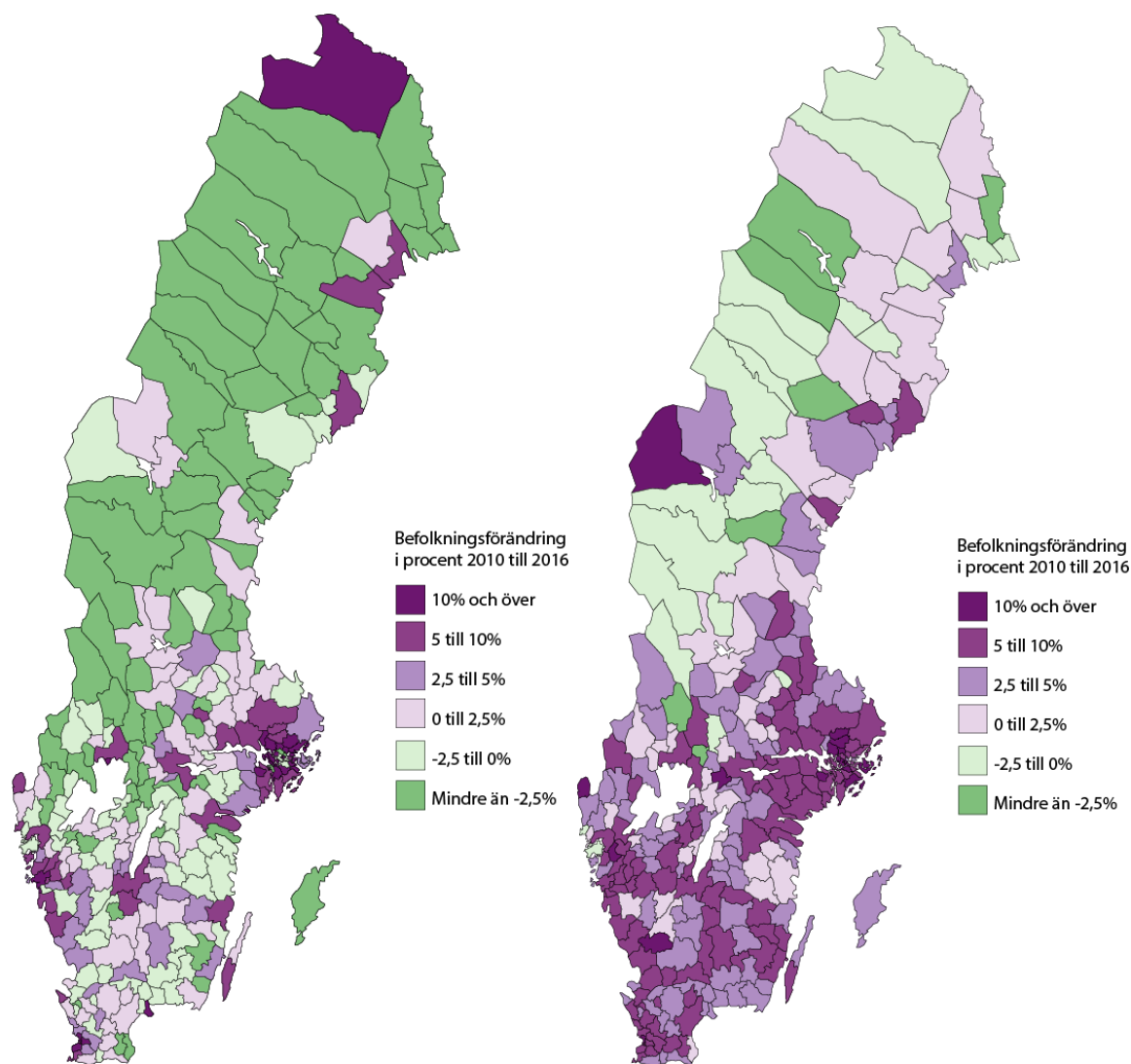


Sydvästra Skåne är den mest tätbefolkade delen av Skåne och är dessutom ett av de mest tätbefolkade områdena i hela Sverige. I Skånes tre största städer Malmö, Helsingborg, och Lund, som alla ligger i västra Skåne, är andelen som bor utanför tätorter mindre än 5 procent. Även i Lomma och Burlöv är andelen som bor utanför tätort mindre än 5 procent. I norra Skåne och i ett band i nordvästlig till sydöstlig riktning genom Skåne ligger de kommuner som har högst andel befolkning som bor utanför tätorter. Hörby och Sjöbo i mitten av Skåne är de kommuner som har allra högst andel befolkning som bor utanför tätorter.

Figur 9. Andel befolkning som bor i tätort per kommun 2019. Källa: SCB, befolkningsuppgift 2019-12-31, tätortsindelning 2018. Bearbetning av Region Skåne.



Figur 10. Befolkningsförändring i Skånes tätorter 2010-2018. Kartan visar Skånes tätorter enligt SCBs tätortsindelning 2015 och förändring i befolkningsstorlek 2010-2018. Storleken på cirklarna representerar befolkningsstorlek 2018, färgen på cirklarna representerar förändringen i befolkningsstorlek i procent.



Figur 11. Befolkningsförändring i procent 2010 till 2016 för landsbygd (till vänster) och tätorter (till höger) i Sveriges kommuner¹¹.

Folkvärdet ökade i majoriteten av Sveriges kommuners tätorter mellan 2010 och 2016 medan den minskade i 29 kommuners tätorter. Även befolkningen på landsbygden ökade i drygt hälften av kommunerna.¹² I Skåne ökade tätortsbefolkningen i alla kommuner under perioden och i de flesta kommuner ökade befolkningen även på landsbygden, men det finns undantag framförallt i sydöstra och norra Skåne där landsbygdsbefolkningen har minskat. Minskningen har varit störst i Simrishamn, Tomelilla och Åstorp.

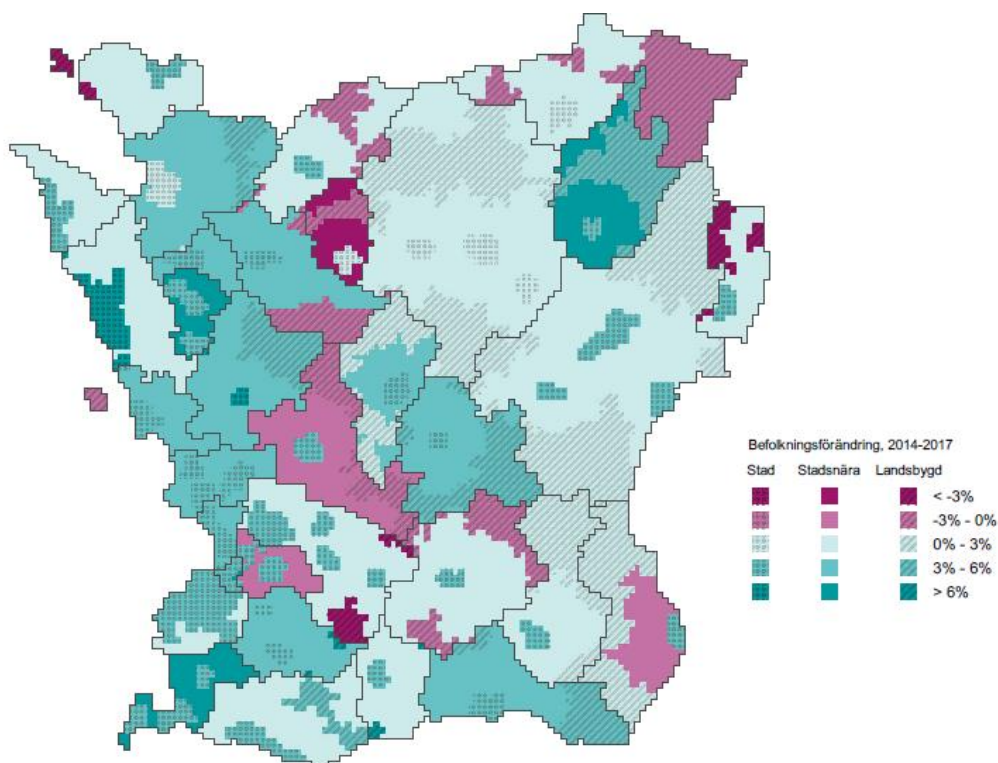
I Region Skånes Servicerapport 2018 redovisas befolkningsförändringen 2014–2017 för de tre zonerna stad, stadsnära landsbygd och landsbygd¹³. Även den visar att de flesta områdena i Skåne har

¹¹SCB (2017)

¹²SCB (2018) Befolkningen ökar svagt på landsbygden, <https://www.scb.se/hitta-statistik/artiklar/2018/befolkningen-okar-svagt-pa-landsbygden/>, 2020-08-24

¹³ Indelningen utgår från Tillväxtverkets definition avseende stad och landsbygd. Med stad avses en tätort som har en befolkning på minst 3000 personer. Den stadsnära landsbygden definieras som den zon som ligger inom 15 minuters färdtid med bil från en stad. Således är landsbygden den zonen som ligger 15 minuter eller längre med bil från en stad. I Skåne definieras öarna Ven och Ivön som glesbygd, men räknas de som landsbygd för förenkla analyserna i Servicerapport 2018.

genomgått en befolkningsökning, med störst ökning längs västkusten. På Österlen och i nordöstra Skåne har Ystad och Östra Göinge haft en relativt stark befolkningsökning. Förutom dessa två kommuner har tillväxten på Österlen och i nordöstra Skåne varit svagare i jämförelse med västkusten. Alla Skånes städer har en större befolkning 2017 jämfört med 2014. Men det är inte bara städerna som bidrar till Skånes tillväxt, utan befolkningen ökar även på landsbygderna. Landsbygderna i Hörby, Svalöv, Ystad, Ängelholm, och Östra Göinge ökar mer än snittet för hela Skåne. Östra Göinge kommun sticker ut jämfört med de omkringliggande kommunerna, och är den enda kommunen i Skånes nordost som har genomgått en befolkningsökning i tätorterna samt på landsbygderna.



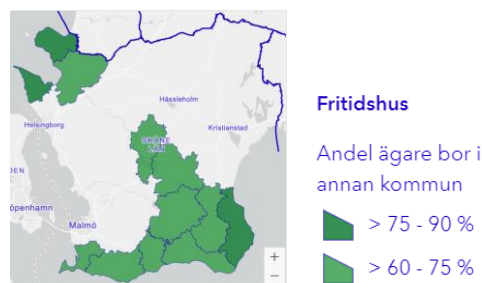
Figur 12. Befolkningsförändring, 2014-2017, uppdelad per kommun och i de tre geografiska zonerna (stad, stadsnära landsbygd, landsbygd).¹⁴

Tillväxten på landsbygderna är mindre än i de övriga zonerna. Det finns också fler landsbygdsområden som har genomgått en befolkningsminskning än stadsnära landsbygdsområden. Befolkningen har minskat mest på landsbygden i Bromölla, Båstad, och Lunds kommuner, samt på den stadsnära landsbygden i Perstorps kommun. Skurup och Svedala kommuner visar en kraftig befolkningsökning på landsbygden, men det beror sannolikt på metoden som har använts för att räkna befolkningsförändringar snarare än en verklig befolkningsökning i dessa områden. Detta eftersom små delar av landsbygden vid gränsen till Lunds kommun har råkat räknas som landsbygd i Skurups och Svedala kommuner. Därutöver har dessa områdens begränsade befolkning och areal en stor påverkan på befolkningsförändringar över tid.¹⁵

¹⁴ Region Skåne (2018) Servicerapport 2018

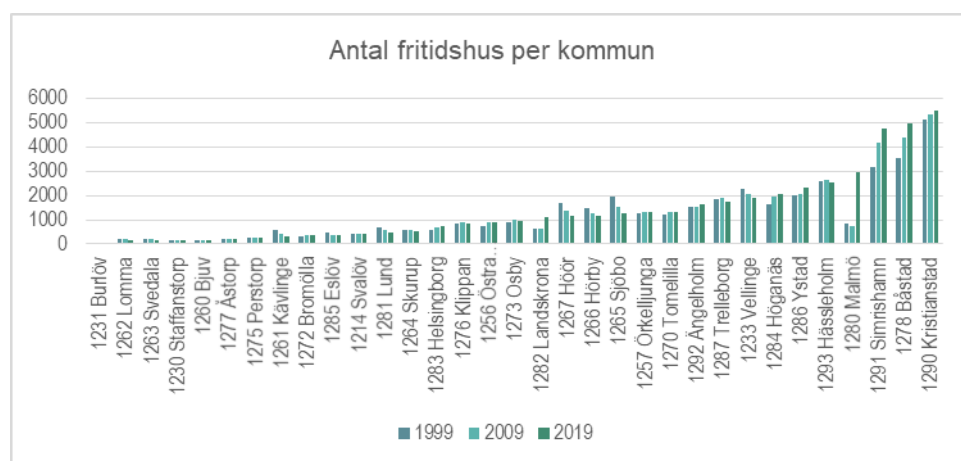
¹⁵ Region Skåne (2018) Servicerapport 2018

Många kommuner i Skåne är populära för fritidsboende och ofta bor ägare till dessa fritidshus i en annan kommun. Störst antal fritidshus¹⁶ finns i Kristianstads (5473), Båstads (4942) och Simrishamns (4746) kommuner, de kommuner med högst andel ägare som bor i annan kommun är Båstad, Simrishamn och Höganäs. För en mindre kommun innebär detta en markant ökning av befolkningen under delar om året.



Figur 13. Fritidshus, andel ägare per kommun som bor i annan kommun 60 procent eller mer.¹⁷

Att göra jämförelser över tid av antal fritidshus är vanskligt då definitionen av fritidshus har förändrats under åren, men det är inte orimligt att dra slutsatsen att ett stort antal permanenta boenden omvandlas till fritidshus i ett flertal kommuner t.ex. i Simrishamn och Båstad. Den stora ökningen av fritidshus i Malmö kommun, och även i Landskrona kommun mellan 2009 och 2019 som syns i figuren nedan beror däremot på att kolonistugor definieras som fritidshus efter 2015.



Figur 14. Antal fritidshus per kommun¹⁸.

Öresund

Inflyttningen från den danska delen av Öresund till Skåne ökade från slutet av 1990-talet fram till 2007. Nivån var då sex gånger så stor som före Öresundsbron stod färdig.

En viktig förklaring till den ökade inflyttningen från Danmark var de snabbt stigande bostadspriserna i Köpenhamnsområdet i kombination med bra och billiga bostäder i Skåne inom pendlingsavstånd till attraktiva och välbetalda arbeten på den danska sidan av Öresund. Hösten 2006 kulminerade

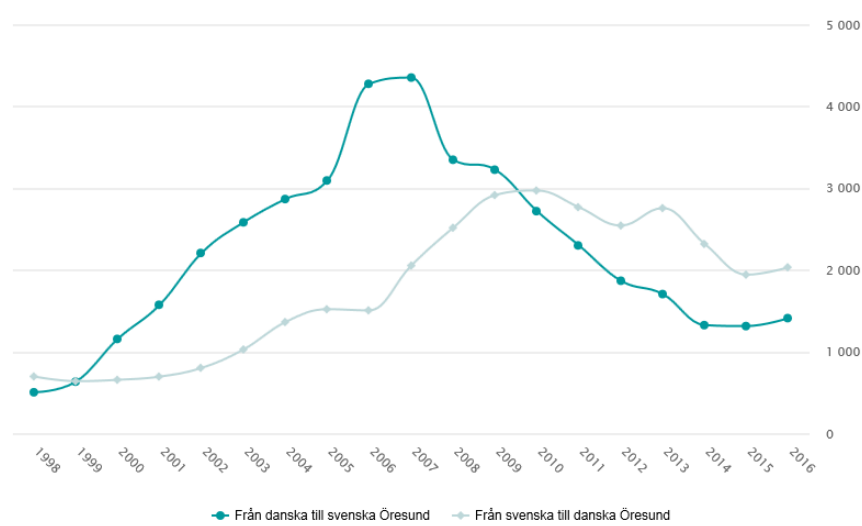
¹⁶ Fritidshus ägda av fysiska personer eller dödsbon. Fritidshus är småhus utan fast befolkning (SCBs definition) Fristående villor, radhus, kedjehus och parhus räknas alla som småhus enligt Skatteverket. [T08/#](#)

¹⁷ SCB (2020) *Fritidshus per kommun*,

<https://experience.arcgis.com/experience/5bc9dc84a279460a944b0b562ea3a716> 2020-08-24

¹⁸ SCB (2020)

bostadspriserna i Köpenhamn och därefter sjönk priserna drastiskt. Detta ledde till att färre danskar flyttade till Skåne samtidigt som allt fler personer valde att flytta över sundet till Danmark. Dock har denna flyttström avtagit de senaste åren och den totala flyttningen över Öresund är tillbaka på 2002 års nivå. Sedan 2010 har Skåne ett negativt flyttnetto gentemot den danska delen av vår gränsregion. Av dem som flyttade från den danska delen av Öresund till Skåne år 2016 var 50 procent födda i Danmark och 18 procent födda i Sverige. I andra riktningen utgjorde personer med födelseland Danmark 42 procent och personer med födelseland Sverige 28 procent av flyttningarna.



Figur 15. Antal som flyttar mellan Skåne och den danska delen av Öresund.¹⁹

Prognos

Sett ur ett längre tidsperspektiv ökar flyttströmmarna både till och från Skåne. Skånes flyttutbyte med andra län ökar, men flyttutbytet med andra delar av världen har ökat ännu snabbare. Det speglar inte bara oron i Mellanöstern utan även det faktum att Skåne blir en allt mer integrerad del av sin omvärld.

Den kommande 10-årsperioden förväntas Skånes befolkning öka med 9,1 procent, eller 124 000 invånare²⁰. Befolkningsökningen ligger lite över rikets förväntade utveckling för tidsperioden. Ökningstakten i såväl riket som i Skåne förväntas vara starkare i början av prognosperioden.

Enligt Region Skånes befolkningsprognos förväntas Skånes befolkning öka med 12 procent eller 166 000 invånare, från 1 344 689 den 31 dec 2017, till cirka 1 511 000 invånare år 2030.²²

Malmö, Lund och Helsingborg förväntas fortfarande vara de kommuner som ökar mest, räknat i antal personer. Ser man till den procentuella ökningen har även där de stora kommunerna en stor förväntad folkökning, men även flera av de mindre kommunerna i västra Skåne. Här utmärker sig exempelvis Vellinge och Staffanstorp.

Prognosen visar på en ökad koncentration av unga till de stora städerna, samt större demografiska skillnader mellan stad och land. Trenden att fler unga väljer att bosätta sig i städer fortsätter och fler förväntas också få åtminstone sitt första barn där och flyttar inte lika snabbt till kranskommunerna när barnåren nalkas. Detta leder till att Skånes tre största städer Malmö, Helsingborg och Lund förväntas

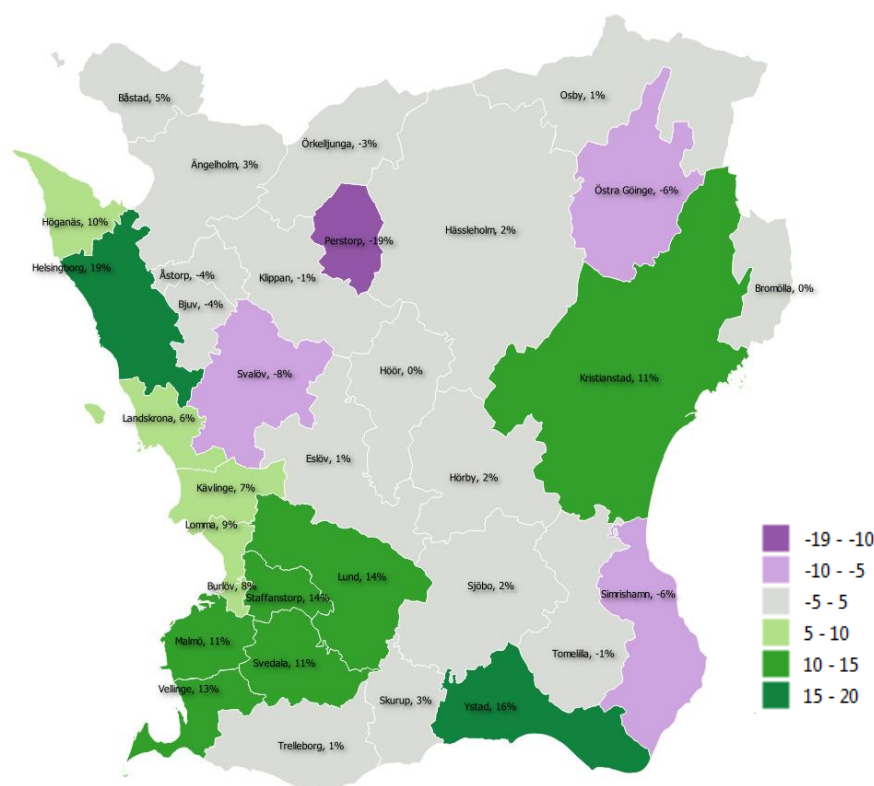
¹⁹ Öresundsdatabasen (2020)

²⁰ Region Skåne (2019) *Skånes befolkningsprognos 2019-2028*

²¹ Från 1 362 164 invånare den 31 dec 2018, till cirka 1 486 000 invånare år 2028. Ur befolkningsprognos

²² Region Skåne (2019) *Skånes befolkningsprognos 2019-2028*

öka sin procentuella andel av Skånes födda barn under prognosperioden, samtidigt som städernas andel av Skånes äldre förväntas minska.



Figur 16. Region Skånes prognos för förändring av befolkning på kommunnivå 2018-2028 (i procent)²³.

Åldersstruktur

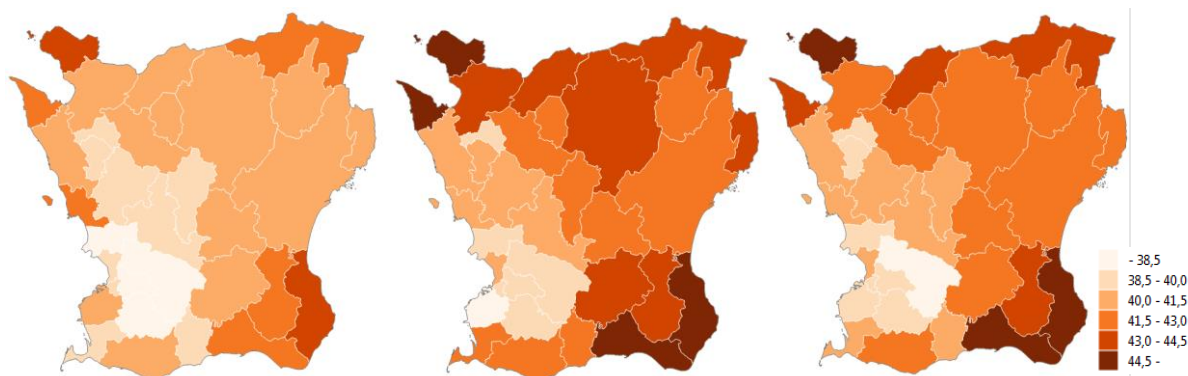
Under det senaste decenniet har befolkningen i arbetsför ålder ökat försiktigt eller minskat i de flesta västländer, men inom Europa är variationerna stora. I grova drag minskar den arbetsföra befolkningen i de östra och södra delarna av Europa, i de norra och västra delarna är situationen mer gynnsam. Sverige och särskilt Skåne har en åldersmässigt relativt gynnsam demografi. I Skåne prognosticeras befolkningen i arbetsför ålder att växa, men den kommer att växa långsammare än övriga befolkningen. Det innebär att andelen i arbetsför ålder minskar trendmässigt även i Skåne. Kompetensförsörjningsbekymmer som uppstår som en följd av demografisk förändring kan till viss del mildras av invandring. Men det är en utmaning att öka andelen förvärvsarbetande för utrikes födda.²⁴

Skånes åldersstruktur kommer att förändras markant de kommande åren. Det är framförallt äldre barn och personer i åldrarna 80 år och äldre som förväntas öka mest fram till 2028. Andelen äldre ökar i och med att befolkningen lever längre, andelen unga ökar på grund av positiva födelsetal. Utrikes födda och positiva födelsetal gör att Skåne har en ung befolkning jämfört med de flesta andra svenska regionerna.

²³ Region Skåne (2020)

²⁴ Region Skåne (2019) *Innovationsrapport: skånska styrkeområden*

Medelåldern har ökat i alla kommuner de senaste 20 åren utom i Malmö, Helsingborg och Landskrona. I Helsingborg och Landskrona är minskningen marginell, men i Malmö minskar medelåldern betydligt. I ytterligare ett antal kommuner har medelåldern sjunkit mellan 2013–2018: Åstorp, Burlöv, Svalöv, Perstorp, Osby, Östra Göinge, Bjuv och Örkelljunga.



Figur 17. Medelålder per kommun 1998, 2008, 2018 (från vänster till höger).²⁵

Trenden tyder på att det blir allt fler äldre och yngre i Skåne. Medellivslängden i Sverige har på 150 år ökat från omkring 50 år till 80 år. SCB förutser att en medellivslängd på 90 år är nådd omkring år 2110. De regionala skillnaderna i Sverige är mycket små, men de skillnader som finns hänvisas bero på utbildningsskillnader. Förändringar i åldersstruktur går långsamt och historiskt sett så har framför allt den stora invandringen under senare tid inneburit ett tillskott av den yngre befolkningen. Fram till år 2027 visar prognosen att gruppen 80 år och äldre ökar med 38 procent medan befolkningen i stort förväntas öka med drygt 11 procent. Även andelen unga förväntas öka kraftigt. Detta gör att andelen medborgare i arbetsför ålder blir mindre, vilket kan få konsekvenser för ekonomin. Verksamheter kan få svårare att finna arbetskraft och rätt kompetens. Demografiska förändringar kan påverka behov av tjänster, konsumtion och utbud, vilket i sin tur kan påverka branschmixen i Skåne.



Figur 18. Prognos för utvecklingen av åldersfördelning i Skåne 2017-2027²⁶.

²⁵ SCB (2019)

²⁶ Region Skåne (2019) *Omvärld och trender 2019 -2029*

Socioekonomi och mångfald

Skånes snitt för andelen elever i årskurs nio som var behöriga till gymnasieskolan 2019 låg på 83,9 procent, vilket var något lägre än rikssnittet, 85 procent²⁷. Lomma är den kommun som har högst andel. Andra skånska kommuner med hög andel behöriga till gymnasieskolan är Kävlinge, Staffanstorp och Vellinge. Tomelilla och Örkelljunga har lägst andel.

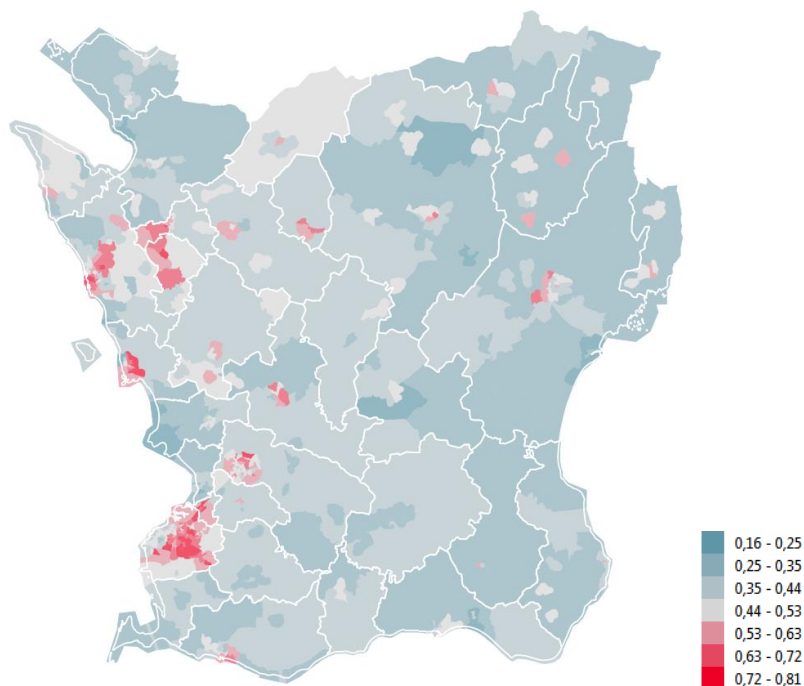
Personer som 2018 var 20 år och har en fullföljd gymnasieutbildning uppgår till 81 procent, vilket är en ökning med en procent sedan 2017. Detta skiljer sig dock något åt beroende på bakgrund. För de som är inrikes födda med två inrikes födda föräldrar är procentsatsen 88 procent och de som är inrikes födda med en inrikes född förälder 84 procent. Av de personer som är födda i Sverige och har två utrikesfödda föräldrar har 81 procent fullföljt sin gymnasieutbildning, bland de utrikesfödda är det dock bara 53 procent. Denna siffra bör dock tolkas med viss försiktighet då många nyinvandrade inte fått sin examen översatt och registrerad i Sverige. Dock är nivåerna förvånansvärt låga även för personer med födelseland i något av de övriga nordiska länderna.

Utbildningsnivån i Skåne är hög. Skåne ligger på tredjeplats i landet avseende andelen invånare i åldern 25–64 år med eftergymnasial utbildning. Endast Stockholm och Uppsala län ligger högre. Det finns betydande skillnader inom Skåne med avseende på utbildningsnivå. Kvinnor har i alla åldersgrupper högre utbildningsnivå än män.

Lund, Lomma, Vellinge och Malmö är de kommuner i Skåne som har högst andel invånare med eftergymnasial utbildning. Efter det följer Staffanstorp och Kävlinge samt flera av kranskommunerna runt Malmö/Lund. Lägst andel invånare med eftergymnasial utbildning återfinns i kommuner i nordvästra Skåne. Störst ökning under perioden 2000–2019 har Malmö, Lomma och Kävlinge haft av befolkning 25–64 år som har en eftergymnasial utbildning. Klippan, Örkelljunga och Perstorp har haft minst ökning sedan år 2000.

2017 fanns det människor från totalt 192 födelseländer i Skåne. Det indikerar en stor etnisk mångfald i Skåne. Av skåningarna med födelseland annat än Sverige är 85 procent födda i ett EU-land, ytterligare fyra procent är födda i de övriga delarna i Europa och åtta procent är födda i Asien. Den etniska mångfalden är inte jämnt fördelad över Skåne. Graden av etnisk mångfald är högst i städer i västra och norra Skåne. I de större städerna kan man se att det är i de yttre bostadsområdena med hög andel av hyresrätter som graden av etnisk mångfald är hög.

²⁷ Folkhälsomyndigheten, <https://www.folkhalsomyndigheten.se/folkhalsorapportering-statistik/tolkad-rapportering/folkhalsans-utveckling/resultat/livsvillkor/gymnasiebehorighet/>. Måttet som anges avser elever i årskurs 9 som är behöriga till ett yrkesförberedande eller högskoleförberedande gymnasieprogram och siffrorna redovisas som andel (procent) behöriga elever.



Figur 19. Grad av mångfald (i vilken utsträckning människor födda i olika länder bor i området) per DESO-område.²⁸

Skillnader i medelinkomst mellan kommunerna är stor, Vellinge och Lomma toppar inkomstlistan, med medelinkomst på 368 600kr/år, respektive 400 500 kr/år. Medan Perstorp och Örskelljunga ligger i andra änden, med medelinkomst på 239 900 kr/år respektive 249 650kr/år. Skillnaden i medelinkomsten är också stor mellan kvinnor och män, där kvinnor i Skåne i snitt tjänar 243 700kr/år, till skillnad från män i Skåne som i snitt tjänar 314 300kr/år²⁹. Kvinnors förvärsinkomst 2018 i Skåne var i genomsnitt 81 procent av männens. Även detta mått skiljer sig mellan Skånes kommuner. I Malmö är skillnaden mindre "bara" 86,1 procent medan det i Perstorp och Bromölla är 73 procent. För Skåne som helhet har tillväxten i medelinkomst varit större bland männen (20–64 år) mellan 2017–2018.³⁰

I Skåne bor omkring 14 000 personer som arbetar i Danmark, vilkas inkomstuppgifter inte redovisas i den nationella inkomststatistiken. SCB gjorde under 2017 en undersökning med syfte att undersöka hur mycket gränspendlarnas inkomster påverkar inkomststatistiken i Sverige. Slutsatsen är att medelinkomsten för Malmös del ska justeras upp med 13 440 kronor eller 6,4 procent för inkomståret 2012 om gränspendlarnas inkomster inkluderas i officiell statistik. Samma tal för Skåne är 5 100 kronor eller 2,2 procent.

De flesta av Skånes kommuner ligger under riksgenomsnittet när det gäller skattekraft³¹, alla kommuner som ligger över riksgenomsnitt ligger i västra Skåne. Vissa kommuner, som Höör och

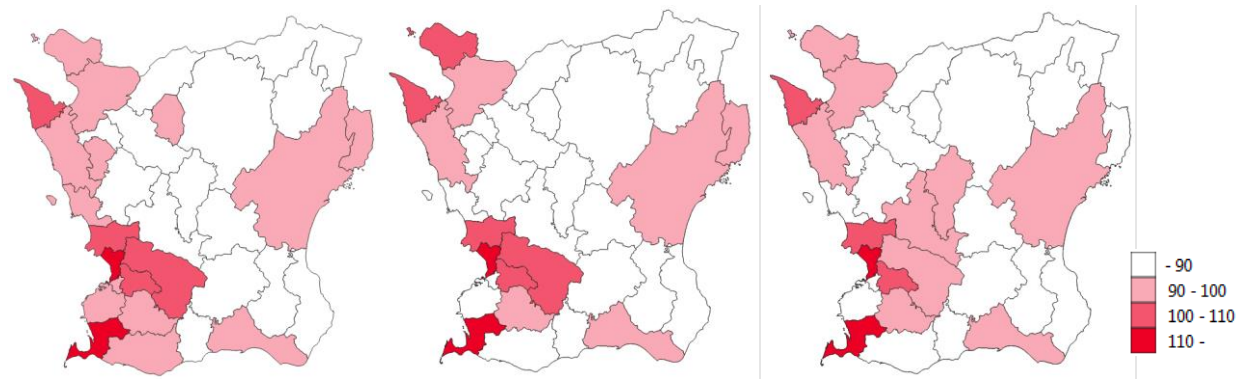
²⁸ Hyresgästföreningen (2019) *Mångfald och segregation i Sverige*.

²⁹ Regionfakta (2020) *Medelinkomst 2018*, <http://www.regionfakta.com/skane-lan/befolkning-och-hushall/medelinkomst/>, 2020-08-25

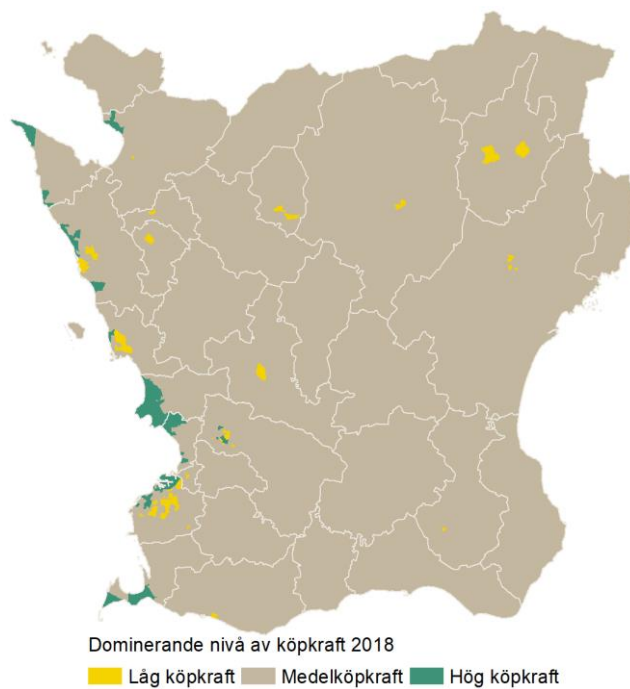
³⁰ Region Skåne (2017) *HUGÅ* https://utveckling.skane.se/digitala-rapporter/huga_2020-08-25

³¹ Skattekraften beräknas som skatteunderlag i kronor per invånare vid taxeringsårets ingång. Mer om förändringar av skattekraft: <https://www.svt.se/datajournalistik/kommunalskatter-skattekraft-idag-tio-arsedan/?rid=0188>.

Eslöv har ökat sin andel skattekraft under 2000-talet, medan andra har minskat, som Lund, Malmö, Landskrona, Bjuv, Perstorp, Bromölla och Trelleborg.



Figur 20. Andel skattekraft av riksgenomsnitt i Skånes kommuner 1999, 2009 och 2019 (från vänster till höger).³²



Figur 21. Dominerande nivå av köpkraft³³ 2018 per demografiskt statistikområde (DeSO). Data från SCB.³⁴

Demografins betydelse för transportsystemet

Sammanfattningsvis konstateras att Skåne är en tätbefolkad region med en växande befolkning, men att såväl nuvarande som väntad tillväxt av befolkningen är koncentrerad till den västra delen av Skåne. Västra Skåne har samtidigt en större grad av mångfald men också en högre skattekraft, vilken i hög grad även sammanfaller med utbildningsnivån. Även medelåldern följer en i stor del väst/östlig indelning där västra Skåne i allmänhet har en lägre medelålder.

³² SCB (2019)

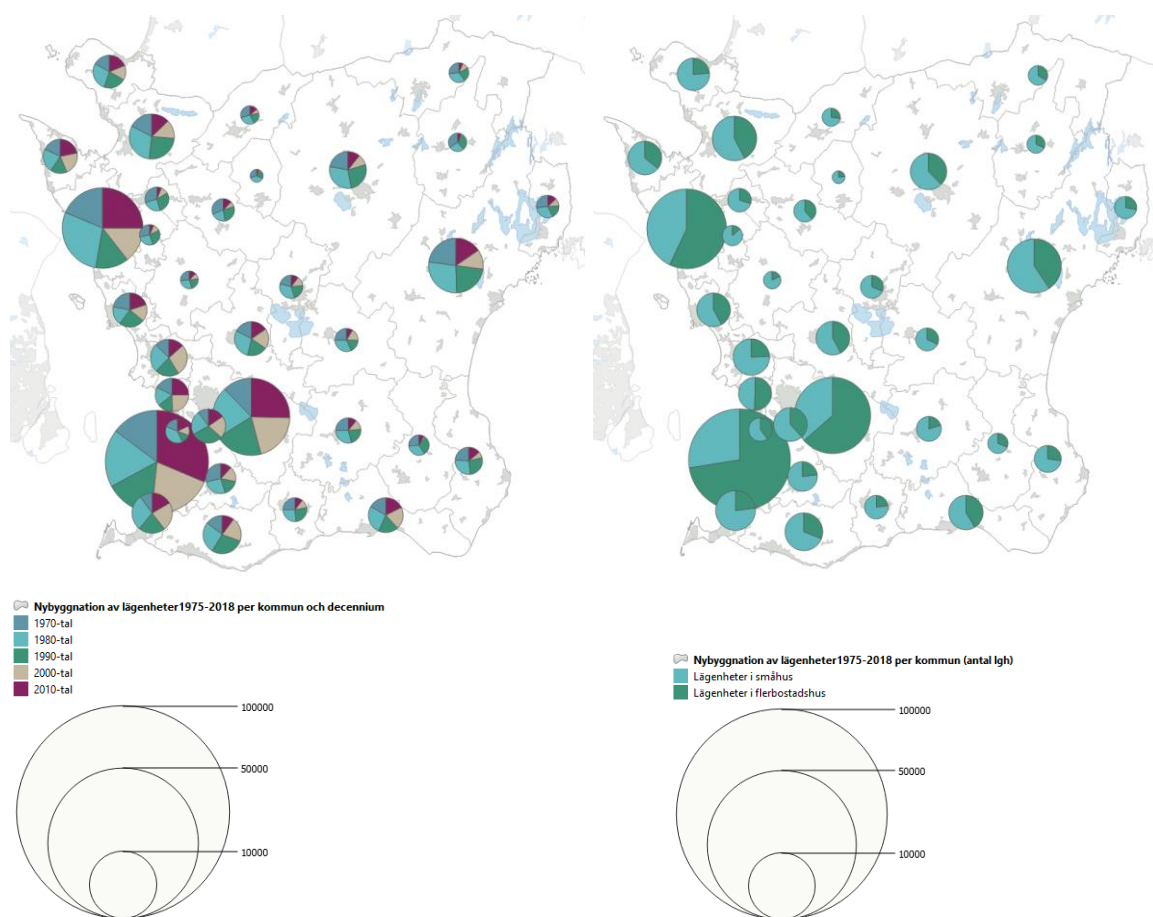
³³ Köpkraft är disponibel inkomst per konsumtionsenhet (hushåll) indelat i kvantiler. Kvantil 1=låg köpkraft, kvantil 2 och 3=medelköpkraft, kvantil 4=hög köpkraft.

³⁴ Region Skåne (2020)

En högre täthet skapar bättre förutsättningar för kollektivtrafik men socioekonomiska faktorer påverkar även hur man reser. I allmänhet reser höginkomsttagare mest medan äldre och personer med rörelsenedsättning reser minst. Även de med lägst inkomst reser mindre än genomsnittet. Ålder och kön påverkar också hur man reser, t.ex. reser medelålders män generellt mer i bil och har längst resväg medan barn och unga cyklar mest. Resande i Skåne beskrivs närmare i avsnitt om resvaneundersökning.

BEBYGGELSEUTVECKLING

Av det totala svenska småhusbeståndet byggdes knappt 933 000 (45 procent) mellan åren 1961 och 1990. Vart femte hus (eller 20 procent) av småhusen är dock byggda så tidigt som före 1931. När det gäller bostadsbeståndet i flerbostadshus byggdes merparten (51 procent av lägenheterna) mellan 1951 och 1980.³⁵



Figur 22. Nybyggnation av lägenheter i småhus och flerbostadshus i Skåne 1975–2018.³⁶

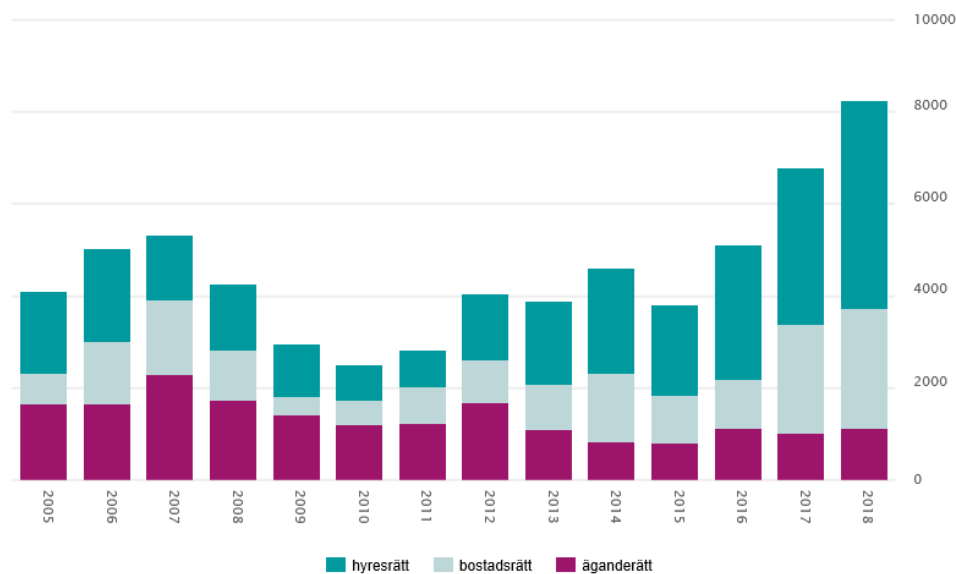
Det byggs mest lägenheter i flerbostadshus i Malmö, Lund och Helsingborgs kommun. I mindre kommuner byggs det föga överraskande mer småhus. Byggandet under 2000- och 2010-tal är koncentrerat till västra Skåne. Under 2018 var bostadsbyggandet störst i de större kommunerna i

³⁵ SCB (2018), *Drygt 4,9 miljoner bostäder på landet*, <https://www.scb.se/hitta-statistik/statistik-efter-amne/boende-byggande-och-bebyggelse/bostadsbyggande-och-ombyggnad/bostadsbestand/pong/statistiknyhet/bostadsbestandet-2018-12-31/>, 2020-08-24

³⁶ SCB (2019)

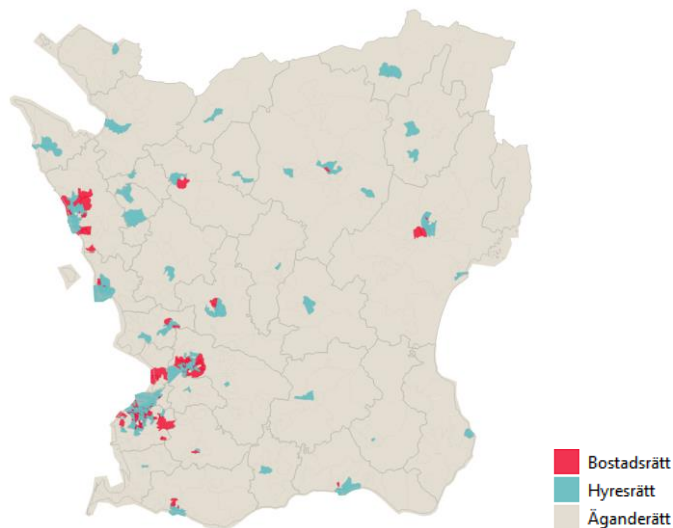
Skåne. Jämfört med år 2017 ökade bostadsbyggandet i de flesta delarna av Skåne. Särskilt stor var ökningen i Malmö, Helsingborg och Båstad.

Sett till ett genomsnitt för perioden 2005–2018 är andelen nybyggda hyresrätter 42 procent och äganderätter 33 procent medan bostadsrätter utgör en fjärdedel. Andelen hyresrätter har ökat årligen de senaste åren. Det är dock fortsatt stor bostadsbrist i Skåne, alla kommuner uppger ett bostadsunderskott, men fem kommuner uppger att i kommunen som helhet är bostadsmarknaden i balans i Länsstyrelsens Bostadsmarknadsanalys Skåne 2019. En del av bostadsbristen i Skåne förklaras av glappet mellan behov och efterfrågan på bostäder. I en rapport från Region Skåne och Sveriges byggindustrier har bostadsefterfrågan beräknats till 5800 bostäder medan det demografiska behovet beräknats till 7400 bostäder för 2018. Bostadsbristen drabbar främst grupper med svag förankring på bostadsmarknaden och/eller svag ekonomi, och glappet innebär att dessa grupper får fortsatt svårt att etablera sig på bostadsmarknaden.



Figur 23 Färdigställda bostäder i Skåne 2005–2018 efter upplåtelseform³⁷

³⁷ SCB (2019) HUGÅ



Figur 24. Dominerande upplåtelseform per DeSO-område.³⁸

För Skåne uppskattas byggnadsbehovet till ca 72 000 under den närmsta 10-årsperioden. Behovet beräknas vara störst de första sex åren med ca 7 700 lägenheter per år för att sedan gradvis avta med ca 400 lägenheter per år fram till 2027.³⁹

Region Skåne ser ett behov av att komplettera bilden av det demografiska bostadsbyggnadsbehovet med skattningar av den faktiska efterfrågan på nya bostäder. Modellen preciserar antalet bostäder som kan nyproduceras per år givet hushållens betalningsförmåga, det vill säga marknadsdjupet i Skåne. Modell för bostadsefterfrågan i Skåne har tagit fram i samarbete med Sveriges Byggindustrier Syd.

Region Skåne har för avsikt att följa utvecklingen av marknadsdjupet och det demografiska behovet av bostäder årligen.

EKONOMI, NÄRINGS LIV OCH SYSSELSÄTTNING

Coronakrisen som slog till under våren 2020 och som fortfarande pågår gjorde att den globala ekonomin kraftigt påverkades negativt i en tid där en inbromsning redan hade startat. I Skåne har krisen lett till en ökad arbetslöshet och ökade konkurser. Osäkerhet kring hur länge pandemin kommer att fortgå och vilka verkningar det får på ekonomin är ännu stor. En viss återhämtning har skett sedan länder åter öppnat upp efter omfattande nedstängningar. Coronakrisen har även fått betydande inverknings på transportsektorn, vilket beskrivs mer ingående i avsnitt nedan.

Innan Coronakrisen slog till befann sig såväl skånsk som svensk ekonomi i slutet av en högkonjunktur. Inbromsningen gällde inte minst ekonomin i EU som är Sveriges och Skånes viktigaste handelspartner. Dansk ekonomi, som i synnerhet är viktig för Skåne, var dock i god vigör. Anledningen inbromsningen i ekonomin var svårigheter att hitta relevant arbetskraft, en minskad efterfrågan från omvärlden samt en avsvalnad byggkonjunktur.⁴⁰

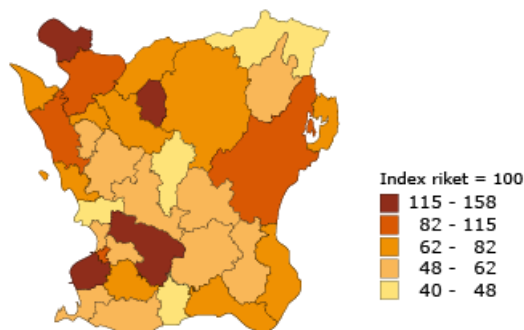
³⁸ Hyresgästföreningen (2019)

³⁹ Region Skåne (2018) Demografisk bostadsprognos 2018-2027, https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer_dokument/demografisk-bostadsprognos-2018-2027.pdf

⁴⁰ Region Skåne (2019) *Skåneanalysen: Sysselsättningsgraden - juni*

Utsikterna för skånsk byggsektor är dock något ljusare än för riket i stort och Skåne kan också komma att gynnas av sin förhållandevis konjunkturokänsliga branschstruktur när världsekonomin går in i ett lugnare skede.⁴¹

På samma sätt som befolkningstillväxten är den ekonomiska tillväxten i Skåne alltmer koncentrerad till sydvästra Skåne och i synnerhet till Malmö.⁴²



Figur 25. Bruttoregionalprodukt (BRP) 2017 per invånare och kommun i Skåne.⁴³⁴⁴

Bruttoregionalprodukt (BRP) är det samlade värdet av alla producerade varor och tjänster i en region under ett år. BRP visar hur stor produktionen är räknat i kronor. I Skåne varierar BRP mycket mellan kommunerna. 2017 hade Båstad kommun det högsta BRP-värdet i Skåne. Andra skånska kommuner som ligger över index för riket är Malmö, Lund och Perstorp.⁴⁵ Skåne har en svagare tillväxt av BRP per invånare än de andra storstadsregionerna och riket i helhet, det förklaras av att Skånes och rikets ekonomiska tillväxt varit någorlunda densamma men att befolkningstillväxten varit snabbare i Skåne än i riket som helhet.

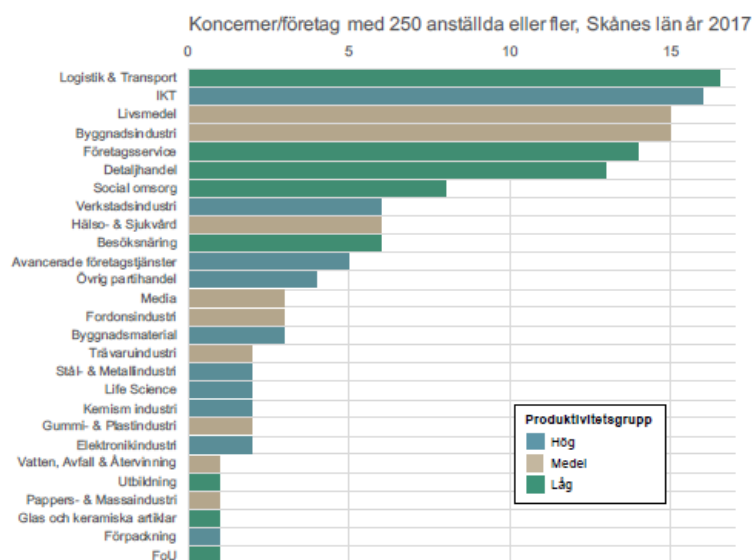
⁴¹ Region Skåne (2019) *Skåneanalysen: Sysselsättningsgraden - juni*

⁴² Region Skåne (2019), *Innovationsrapport: skånska styrkeområden*

⁴³ Vid indexberäkningen har det värde som avser riket fått värdet 100. Därefter har regionala värden beräknats i procent av detta. Ett indexvärde på 120 betyder att regionens värde ligger 20 procent högre än rikets. Ett indexvärde på 70 betyder att regionens värde ligger 30 procent lägre än rikets.

⁴⁴ SCB (2017)

⁴⁵ Regionfakta (2017) *BRP per invånare kommun*, <http://www.regionfakta.com/skane-lan/regional-ekonomi/brp-per-invanare-kommun/>, 2020-01-28.



Figur 26. Koncernföretag med 250 anställda eller fler, Skånes län år 2017⁴⁶

Under de senaste 20 åren har Skåne, och hela Sverige, sett en strukturomvandling med produktivitetsökning inom industrin och en tillväxt inom tjänste- och kunskapssektorn. En koncentration av näringsliv och handel sker till större städer och till större enheter. Här sker också en koncentration av utbildning och humankapital. Det sker samtidigt en stark tillväxt även i medelstora tätorter som utgör delregionala centra.

För hela Skåne är byggnadsindustrin, detaljhandeln, logistik & transport samt företagsservice stora sektorer. Två andra sektorer som är väl representerade regionalt är livsmedel och besöksnäring. Ur ett helaregionen-perspektiv framstår särskilt livsmedel och byggnadsindustrin som intressanta sektorer. Dessa kombinerar bred regional täckning, många anställda och medelhög produktivitetsnivå.

För vissa sektorer är skillnaden i andel anställda liten mellan regiondelar. Förutom de allra minsta sektorerna framträder verkstadsindustri, social omsorg, utbildning och hälso- och sjukvård som sektorer med en jämn rumslig fördelning i Skåne. I andra sektorer är spridningen stor. Störst är den inom IKT och areella livsmedelsnäringar.

I några fall är en sektor särskilt betydelsefull för en specifik regiondel. I nordost är det företrädesvis trävaruindustri, areella livsmedelsnäringar samt livsmedel som avviker i storlek i jämförelse med övriga Skåne. Även elektronikindustri, byggnadsmaterial och pappers- & massaindustri är relativt sett större i nordost. Jordbruk och livsmedelsförädling har också en stor betydelse i nordöstra Skåne.

I det sydöstra hörnet har sektorerna areella livsmedelsnäringar, detaljhandel, besöksnäring samt i viss mån fordonsindustri och gummi & plastindustri en relativt stor betydelse. Andra sektorer är framträdande på grund av dess litenhet. Däribland företagsservice, IKT och övrig partihandel.

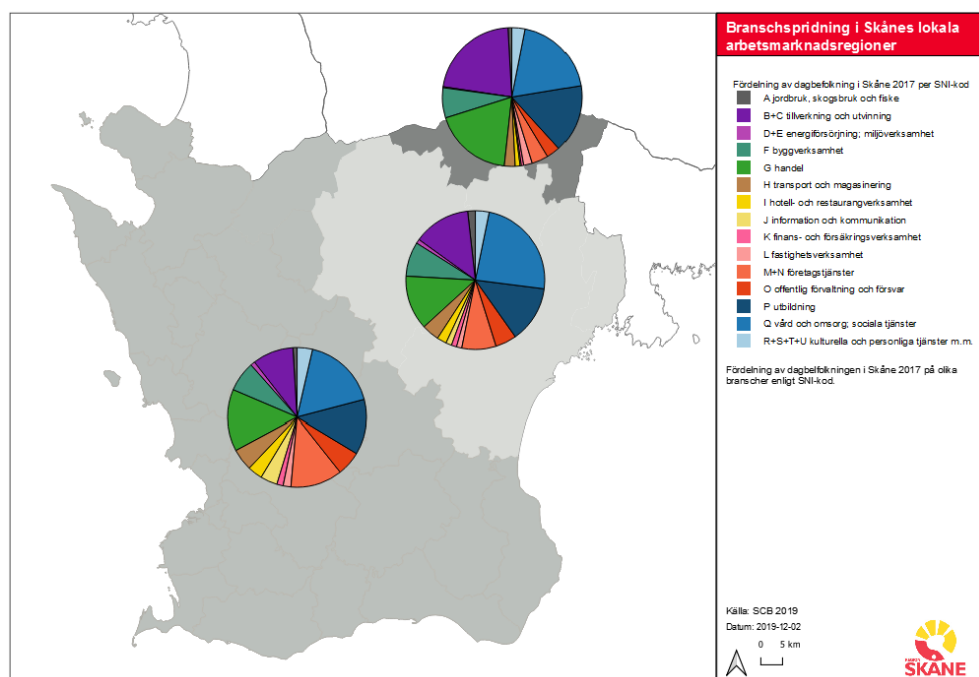
I västra Skåne tecknas ett annorlunda mönster. I nordväst avviker stål- & metallindustrin samt logistik & transport markant från övriga regiondelar i storlek. Andra sektorer där nordväst ligger något över det skånska genomsnittet är areella livsmedelsnäringar, kemisk industri, fordonsindustri och

⁴⁶ Region Skåne (2019) *Innovationsrapport: skånska styrkeområden*

metallvaruindustri. I mindre sektorer är det ofta ett fåtal stora företag som ligger bakom en överrepresentation.

Sydväst har en större andel privatanställda inom särskilt IKT, avancerade företagstjänster och företagsservice i jämförelse med övriga regiondelar. Över tio procent av de privatanställda arbetar inom IKT, en mer än dubbelt så stor andel som i nordväst. Detta speglar att kunskapsintensiva tjänstesektorer utvecklas bäst i täta miljöer. Där uppnås agglomerationsfördelar som delning av investeringar med höga fasta kostnader, effektiv matchning och lärande genom överspillningseffekter av kunskap. Andra sektorer i sydväst som är större än Skånesnittet är övrig partihandel, FoU och i viss mån media och Life Science.⁴⁷

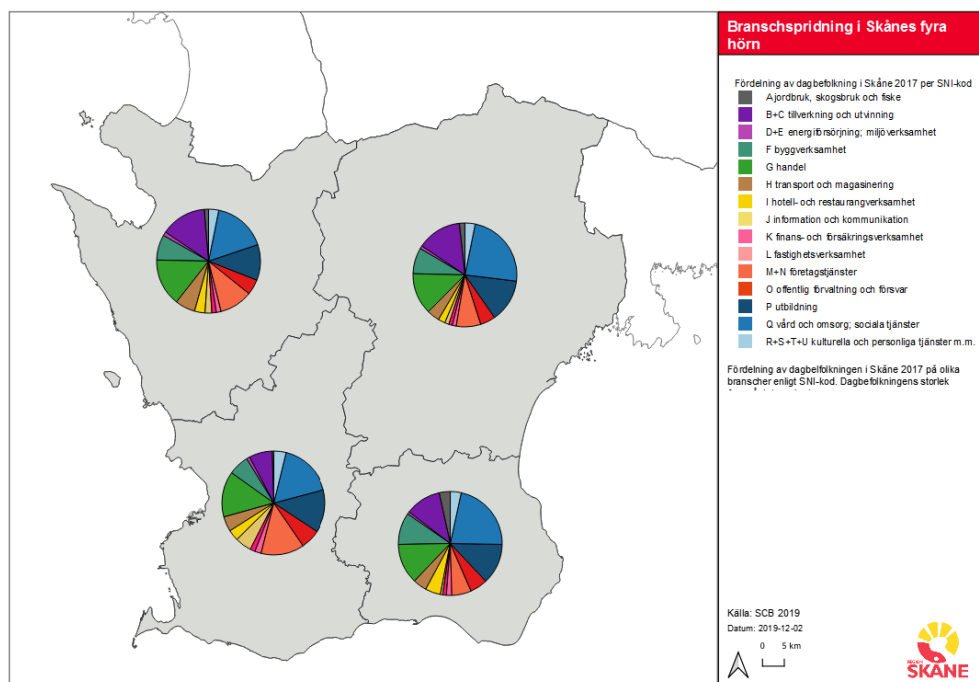
Skånes kommuner fördelas på tre lokala arbetsmarknadsregioner (LA-regioner). Osby kommun bildar tillsammans med Älmhults kommun i Kronobergs län en egen LA-region. LA-regionen Kristianstad-Hässleholm omfattar de skånska kommunerna Kristianstad, Hässleholm, Östra Göinge och Bromölla samt den blekingska kommunen Sölvesborg. Övriga kommuner i Skåne ingår i LA-regionen Malmö-Lund. I kartorna nedan redovisas branschspridningen för LA-regioner och Skånes fyra hörn.



Figur 27. Branschspridning (SNI-kod) i Skånes lokala arbetsmarknader.⁴⁸

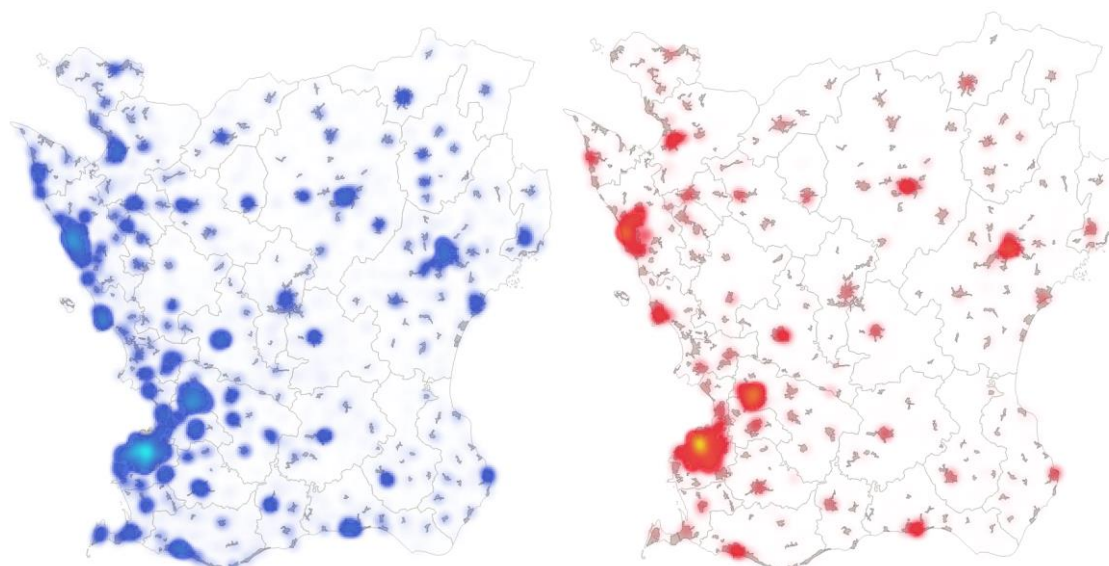
⁴⁷ Region Skåne (2019) *Innovationsrapport: skånska styrkeområden*

⁴⁸ SCB (2019)



Figur 28. Branschspridning (SNI-kod) i Skånes fyra hörn.⁴⁹

Arbetsstillfällena är på samma sätt som befolkningen främst koncentrerade till de västra och södra delarna av Skåne. De viktigaste tätorter i detta avseende är Malmö, Lund och Helsingborg i västra Skåne, i östra Kristianstad, Hässleholm och Ystad. Det är tydligt när man tittar på dag- och nattbefolkningens⁵⁰ distribution. Nattbefolkningen, som visar var personer är folkbokförda, är fördelad på fler utspridda kärnor än dagbefolkningen, som visar var personer har sitt arbetsställe.



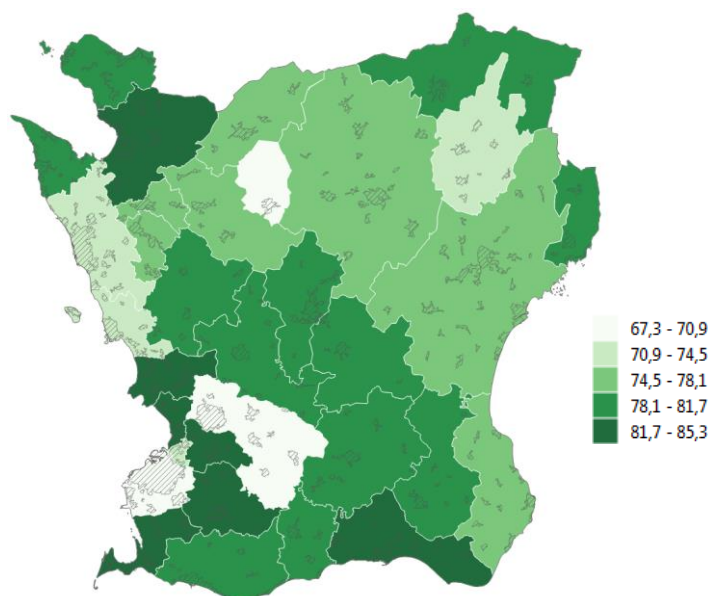
Figur 29. Intensitetskarta över nattbefolkning (till vänster) respektive dagbefolkning (till höger) 2017 (antal per 500m-ruta).⁵¹

⁴⁹ SCB (2019)

⁵⁰ Nattbefolkning är den förvärvsarbetande befolkningen redovisad efter bostadens geografiska belägenhet, dagbefolkning är förvärvsarbetande som redovisas efter arbetsställets geografiska belägenhet.

⁵¹ SCB (2017) Skånedatabasen

Förvärvsintensitet är ett mått som anger andelen personer med bostad i regionen (nattbefolkning) som förvärvsarbetar i en viss åldersgrupper i relation till samtliga personer i den aktuella åldersgruppen.



Figur 30. Förvärvsintensitet 2017, andel personer i procent med bostad i kommunen som förvärvsarbetar i relation till samtliga personer i den aktuella åldersgruppen (20–64 år) i kommunen.⁵²

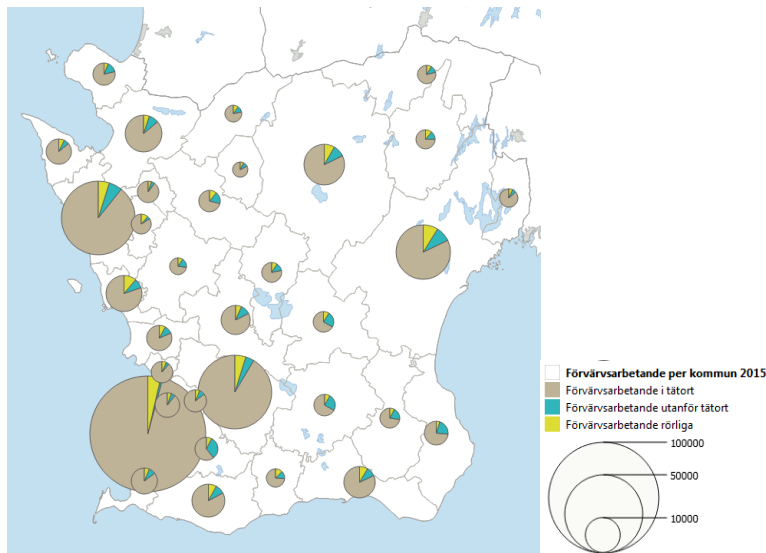
Bortsett från jordbruk och byggverksamhet är det relativt små skillnader mellan stad, landsbygd och stadsnära landsbygd vad avser branschfördelningen för företag i Skåne. Man skulle kunna anta att många företagstjänster skulle vara beroende av att vara kundnära och därför skulle vara markant vanligare i städerna. Det tycks som om detta inte slår igenom på antalet företag per invånare, men däremot på hur många som är sysselsatta inom de olika branscherna. Även om andelen företag inom olika företagstjänster är ungefär lika stor i de olika geografiska zonerna så står de för en betydligt större andel av sysselsättningen i städer. En rimlig tolkning är att företagen är större i städerna än på landsbygderna.⁵³

Betydelse för transportsystemet

För att underlätta möjligheterna för individer att få ett arbete och för företag att knyta till sig rätt kompetens behöver Skånes arbetsmarknad bindas ihop bättre. En hög geografisk tillgänglighet mellan olika delar och orter i Skåne innebär en bättre tillgång till det utbud som finns, inte bara gällande arbete, utan även boende, utbildning, service och kultur.

⁵² SCB (2017)

⁵³ Antal företag i Skåne, år 2017, efter bransch och geografisk zon och andel sysselsatta efter arbetsplatsens belägenhet i Skåne per bransch och per geografisk zon, år 2016. Servicerapport 2018.



Figur 31. Förvärsarbetande 2015 per kommun (med arbetsställe i kommun)⁵⁴.

De största utmaningarna för den geografiska tillgängligheten i Skåne finns framförallt i de sydöstra delarna av Skåne där avstånden till närmsta tillväxtmotor är lång, det gör att den regionala kärnan Ystad får en ännu viktigare funktion. Näringslivets sammansättning har inte bara inverkan på BRP utan har även betydelse för transportsystemet. Traditionellt sett följer utvecklingen av transportarbetet BNP utvecklingen, men genom struktumvandlingen med högre grad av tjänsteproduktion har transportarbetet inte ökat i samma utsträckning som BNP, det gäller såväl personresor som framför allt godstransporter.

IMPORT OCH EXPORT

Under 2018 uppgick den svenska varuexporten till 1 442 miljarder kronor. Varuimporten uppgick samtidigt till 1 478 miljarder kronor (SCB). Utrikeshandeln är viktig för Sverige och den svenska industrin. Under 2018 utgjorde varuexporten 32,3 procent av Sveriges BNP. Motsvarande andel för varuimporten var 29,8 procent (ekonomifakta).

Utrikeshandel fördelad på mottagar- respektive avsändarländer

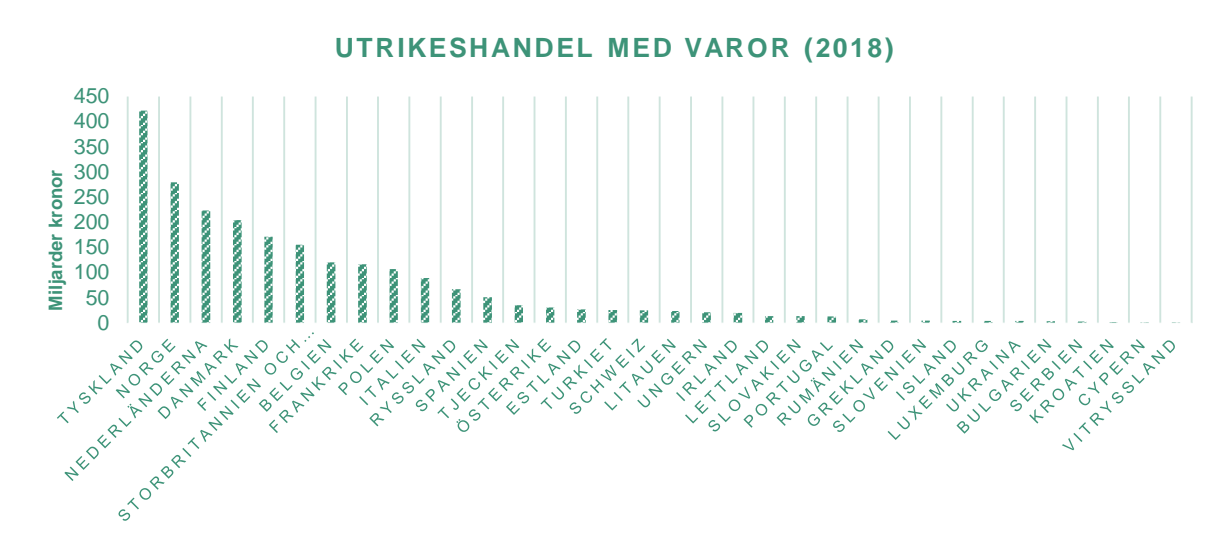
Av den svenska utrikeshandeln med varor utgjorde under 2018 handeln med andra europeiska länder drygt tre fjärdedelar av den totala handeln. Det transportgeografiska läget som innebär snabba och billiga transporter inom Europa har naturligtvis en avgörande betydelse men även handelssamarbetet med en gemensam inre marknad inom EU är betydelsefullt.

Länder utanför Europa med vilka handeln av varor är stor är i första hand USA, Kina och Japan. Av dessa är de kinesiska flödena balanserade medan exporten till USA och Japan överväger importen. Sveriges största handelsutbyte med varor sker dock med Tyskland. Under 2018 uppgick det totala handelsutbytet till 421 miljarder kronor vilket utgör nästan 14 procent av den totala utrikeshandeln med varor. Vad det gäller handeln med Tyskland så är importen större än exporten.

Utbytet med övriga nordiska länder är samtidigt stort och uppgår tillsammans till ett högre värde än med utbytet med Tyskland. Exporten till Norge och Finland är större än motsvarande import. Utbytet med Nederländerna är, relaterat till landets befolkning, förhållandevis omfattande och uppgår till hälften av det tyska handelsutbytet. Importen är betydligt större än exporten. Stor varuhandel sker

⁵⁴ SCB (2015)

även med Storbritannien, Frankrike, Belgien, Polen, Italien samt Ryssland. Importen från i första hand Ryssland men även Polen och Italien överväger exporten medan flödena för övriga större handelspartners är balanserade.



Figur 32. Totalt handelsutbyte av varor (import + export) med europeiska länder där handeln under 2018 överskred en miljard⁵⁵.

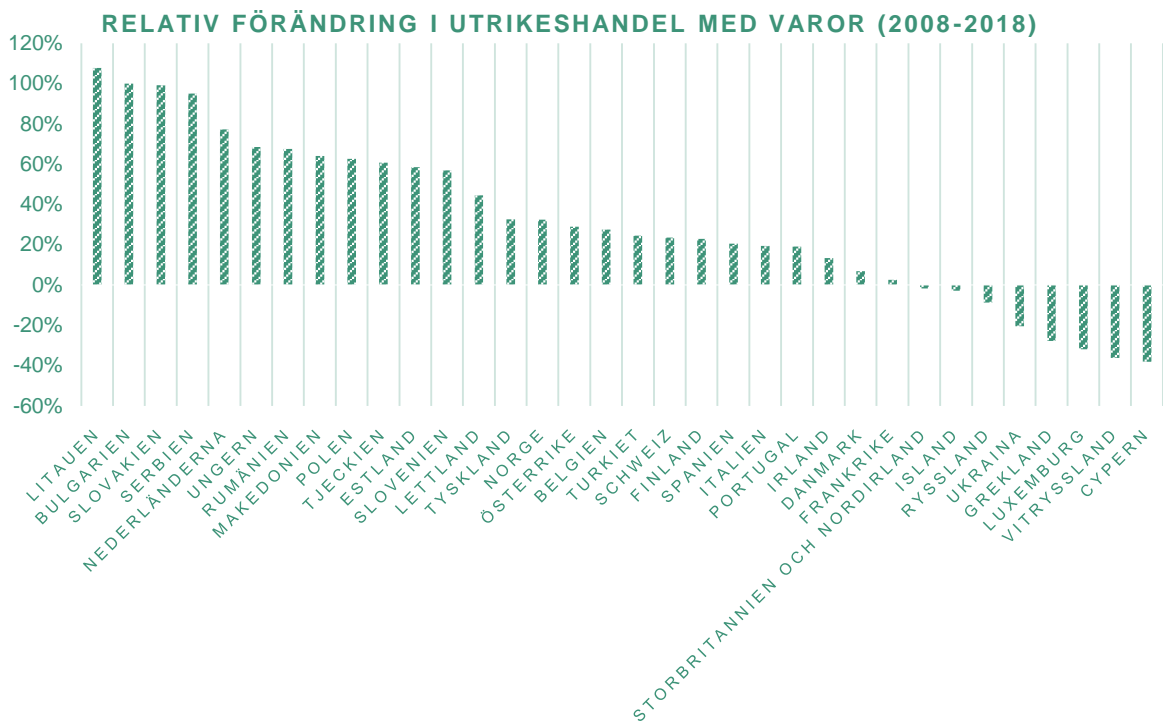
Utrikeshandelns utveckling

Geografiskt läge, tillgång på råvaror, specialisering samt infrastruktur innebär att specifika handelsmönster över tid har utvecklats. Utrikeshandeln är dock inte statisk. På senare år har en förskjutning skett så att allt mer handel sker med ekonomier i central- och Östeuropa. I relativa tal har under den senaste tioårsperioden en omfattande ökning av handelsutbytet skett med de baltiska staterna, Bulgarien, Slovakien, Serbien, Ungern, Rumänien, Polen, Tjeckien och Slovenien. Med flera av dessa länder har varuhandeln i princip fördubblats. Ökningen har dock skett från förhållandevis blygsamma nivåer.

Samtidigt har handeln även ökat mycket med mogna ekonomier som exempelvis Nederländerna och Tyskland. I absoluta tal är ökningen av handelsutbytet störst med dessa länder. Tillsammans svarar det ökade handelsutbytet med Nederländerna och Tyskland för över 40 procent av den totala ökningen av handeln med varor kopplat till Europeiska länder.

Bland ekonomier utanför Europa så har exempelvis det svenska handelsutbytet med Kina ökat med 114 procent under det senaste decenniet. Under motsvarande period ökade varuhandeln med de mogna ekonomierna USA och Japan med 22 procent. Detta motsvarar ungefär utvecklingstakten för Europa som helhet, vilken uppgick till 26 procent.

⁵⁵ SCB (2019)



Figur 33. Relativ förändring i total utrikeshandel med varor för perioden 2008-2018. Figuren inkluderar länder i Europa där handeln med varor överstiger en miljard per år⁵⁶.

Varor i utrikeshandeln

Den svenska utrikeshandeln med varor domineras av handel med maskiner, apparater respektive transportmedel. Bland dessa varor är exporten större än importen och utbytet uppgår till 41 procent av den totala utrikeshandeln med varor. Bearbetade varor, som bland annat inkluderar metall samt papper, omfattar 16 procent medan kemiska produkter står för 12 procent av handeln. För dessa varugrupper är exporten övervägande. Andra färdiga varor utgör samtidigt 11 procent medan handel med mineralbränslen, smörjolja och elström utgör 10 procent. För dessa varugrupper är importen större än exporten. Handel med livsmedel och djur uppgår till 8 procent av den totala handeln och importen är betydligt större än exporten.

Betydelse för transportsystemet

Övergripande varuflöden av betydelse för Sverige och Skåne kan kopplas till större internationella handelsutbyten eller nationella flöden av större betydelse. Den befintliga infrastrukturen som bidrar till att koppla samman produktions- och konsumtionsområden sätter förutsättningarna för transporterna. Handel mellan Sveriges omgivande ekonomier innebär i vissa fall internationella transittransporter på landinfrastrukturen i Skåne. Transittransporter genom Sverige rör i första hand transporter med start- eller målområden i Norge eller Finland.

⁵⁶ SCB (2019)

BESÖKSNÄRING OCH TURISM

Turismen i Skåne har en positiv utveckling sett till antalet övernattningar. Tillväxtverkets statistik visar att gästnätterna i Skåne ökade med drygt 5 procent under 2019.

I Skåne står på svenska gästnätter för 74 procent och utländska för 26 procent under 2019. Flest utländska övernattningar i Skåne står Tyskland för, följt av Danmark. Under 2019 ökade besöken från framförallt USA, Kina, Polen och Italien. De flesta besöken i Skåne (baserat på gästnätter) inträffar under sommarmånaderna.⁵⁷

Turismomsättningen stod för 2,8 procent av Skånes BRP (Bruttoregionprodukt) 2016, vilket var på samma nivå som 2015. Vidare gav turismen upphov till sysselsättning motsvarande cirka 28 849 heltidstjänster 2016.

Betydelsefulla besöksmål utanför tätortskärnor är t.ex. naturområden som Söderåsen/Skärålid, Stenshuvud, Kullahalvön och Kristianstads vattenrike, kulturmiljöer som Wanås skulpturpark och slott som Sofiero och Bäckaskog samt Skånes stränder. Säsongsvenemang värda att nämna är Konstrundan, Båstad tennisvecka, Äppelmarknaden i Kivik, Falsterbo Horse Show och Malmöfestivalen.

Skåne har en stark cykelturism. Väl utvecklade cykelleder – Kattegattsleden, Sydostleden och Sydkustleden - och relativt korta avstånd mellan tätorter gör Skåne till en cykelregion. I Skåne kombineras cykel- och vandringsturism och generellt utövas mer mountain bike i norra Skåne och mer distans- och rekreationscykling i södra Skåne. Dock är cykelturism svårt att mäta och bra mätmetoder behöver utvecklas.

Trender som påverkar cykelturismen är självmaximerande och multidimensionella turister. Upplevelser fortsätter att öka i värde, mer hållbara beteenden och livsstilar, ökat fokus på hälsa och välbefinnande och mer aktiv och åldrande befolkning, urbaniseringen driver en ökad längtan till naturen, från tilldelade till självvalda gemenskaper.

Betydelse för transportsystemet

För en livskraftig turismnäring är det viktigt att tillgängligheten inom Skåne är god men också att tillgängligheten till Skåne är välutvecklad. Det gäller såväl väg som järnväg men även flyg och sjöfart.

TRENDER OCH OMVÄRLDSANALYS

Det finns mycket i vår omvärld som påverkar utvecklingen. I detta avsnitt redogörs översiktligt för några faktorer.

På ett övergripande plan finns megatrenderna. Region Skånes omvärldsanalys *Omvärld och trender* tar upp trender som, på en övergripande nivå, bedöms kunna få betydande påverkan för Region Skånes regionala utvecklingsuppdrag. I analysen identifieras fyra megatrender:

- Demografiska förändringar - allt fler bor i storstadsregioner, vi blir äldre och friskare, vi ser allt intensivare migrationsrörelser och vi rör oss allt mer över nationsgränser.
- Globalisering - det sker en fortsatt ökad rörlighet över nationsgränser av människor, varor, tjänster, kapital och information.
- Miljö och klimatförändringar - konsekvensen av våra konsumtions-, transport- och produktionsmönster syns allt tydligare,

⁵⁷ Tourism In Skåne (2020) *Statistik för gästnätter*, <https://tourisminskane.com/sv/statistik-och-analys/statistik-for-gastnatter>, 2020-08-24

- Digitalisering och teknisk utveckling - fortsätter att påverka både samhällsutveckling och våra möjligheter att ta oss an de utmaningar vi identifierar.

Rapporten anger även ett antal trender på regional nivå.

Trender som har en hög påverkan och är brådskande att hantera:

- Svensk och skånsk ekonomi är på väg in i ett svagare skede
- Ökat tryck på välfärden
- Skillnaderna ökar
- Fortsatt obalans mellan tillgång och efterfrågan på kompetens
- Ett transportsystem i omställning
- Regional obalans inom näringslivet
- Utveckling mot förnybar energi och ökad kapacitetsbrist i elnätet
- Ökad efterfrågan på miljöanpassade produkter och tjänster

Trender som har en hög påverkan men är mindre brådskande att hantera:

- Ökad ojämlikhet på bostadsmarknaden
- Ökad automatisering och tjänstefiering

Trender som har en lägre strategisk påverkan och som är och är brådskande att hantera:

- Den psykiska ohälsan ökar
- Ökad datadriven hälsoutveckling

Utvecklingstrender som tas upp i Skånes regionala utvecklingsstrategi (RUS):

- Bostadsbyggandet har ökat, men glappet mellan behovet av bostäder och möjligheten att kunna efterfråga har ökat och förväntas öka än mer framöver.
- Skåne blir en allt viktigare transitregion och transporterna på väg, järnväg och på sjön ökar
- Fler cyklar och åker kollektivt, andelen resor med bil har minskat något
- Skånes åkerareal har under en längre tid minskat
- Fler fordon drivs med hållbara drivmedel
- Kapaciteten är allt mer ansträngd på både väg och järnväg, vilket förvärras av eftersatt underhåll
- Tillgången till bredband via fiber är otillräcklig och ojämnt fördelad i Skåne
- Risk för effektbrist i elnätet gör samhället mer sårbart
- Utsläppen av växthusgaser har minskat, men samtidigt har utsläppen genom vår konsumtion av produkter tillverkade utomlands ökat kraftigt.
- Luftföroreningar i form av kväveoxider minskar, men halterna av partiklar i luft är fortsatt höga
- Genomfartstrafiken och trafiken väntas öka kraftigt framöver, inte minst när Fehmarn Bältförbindelsen mellan Danmark och Tyskland öppnar
- En ökad tillgänglighet till Europa och fortsatt god internationell tillgänglighet då Kastrup växer och fortsätter att vara Nordens största flygplats
- Integrationsprocessen i Öresundsregionen har utvecklats sedan Öresundsbron öppnades, men har de senaste åren tappat fart
- Skånes befolkning fortsätter att växa snabbt, framförallt genom utrikes inflyttning

Ett transportsystem i omställning

Transportsystemet står inför en mycket stor omställningsprocess. En ökad efterfrågan av transporter ska ställas mot en minskad klimatpåverkan med siktet inställt på ett fossilfritt samhälle. Samtidigt är transportsystemet i förändring. Digitalisering och de nya möjligheter det innebär, samt elektrifiering

av transportsystemet får allt större genomslag och kan bidra till att möta kraven som ställs på ett hållbart transportsystem. Behovet av att minska transportsystemets klimat och miljöpåverkan gör att det blir ett ökat fokus på alternativa drivmedel och de mer energieffektiva trafikslagen och överflyttning till dessa. Kapacitetsbrister och långa investeringsprocesser kan dock vara hinder för järnvägens utveckling, liksom kraftförsörjningsproblematiken kan hindra elektrifieringen av transportsystemet.

För ett handelsberoende land som Sverige påverkar den globala handelssituationen mycket av godstransporterna. Handelskrig, ett begynnande ifrågasättande av Kinas roll som världsproducent och tendenser till hemtagning av produktion kan skönjas. Sveriges handelsutbyte växer snabbast mot länder i Östeuropa och det är även i den transportkorridoren som transporttillväxten är störst. Den nya fasta förbindelsen över Fehmarn Bält väntas öppna år 2028. Sammantaget väntas detta bidra till ökade transportflöden från Kontinentaleuropa till Skandinavien.

I dagens moderna samhälle ställs stora och växande krav på transportsystemet och på tillgänglighet, vilket väntas fortsätta. Samhällets sårbarhet, redundans och resiliens blir därför allt viktigare. Otålighet (krav på snabbhet), kontroll och informationsberoende samt individanpassade lösningar blir allt viktigare inslag i mobiliteten. Det gränslösa resande som efterfrågas hindras dock delvis av regelverk.

Samtidigt som kollektivtrafiken vinner allt mer mark utmanas den i framförallt den urbana miljön av nya mobilitetslösningar. Även om delade taxitjänster inte har fått så stort genomslag i Skåne, så har elscootern och hyrcykelsystem vunnit desto mer mark. Digitaliseringen som är en förutsättning för nya mobilitetstjänster får allt större effekter. Realtidstjänster kan användas för att hantera störningar. När mobiliteten i den urbana miljön får fler lösningar, blir det allt kostsammare att tillgodose behoven i rurala områden. Nya lösningar som bygger på digitalisering och automatisering är under utveckling men väntas inte få genomslag inom den närmsta framtiden.

Konsekvenser för Skåne

I ett regionalt perspektiv leder detta till ett ökat tryck på infrastrukturen i allmänhet och järnvägen i synnerhet. När stadsområdena, framförallt Malmö, Lund och Helsingborg, upplever ett ökat inpendlingstryck leder det till trängselproblematik, försämrad luftkvalité, buller och i förlängningen mindre attraktiva städer.

Dagens infrastruktur påverkar möjligheten för regionens utbud av kollektivtrafik att utvecklas i den takt som är önskvärd. Trots detta har resandet med kollektivtrafik ökat men trängsel och dålig tillförlitlighet kan motverka denna trend. Det försvårar målet om ökad marknadsandel och riskerar leda till att fler väljer att resa ohållbart. Den aktiva mobiliteten behöver stärkas. En annan konsekvens av trenden är att nya fordon och en växande e-mobilitet ökar trycket på hållbara energikällor. En utbyggd digital infrastruktur kan minska behovet av fysisk förflyttning.

Befolkningsökningen ger även upphov till markanvändningskonflikter. Transportsystemet behöver bli mer yteffektivt och hållbart, för att kunna möta befolkningsökningen, urbaniseringen samt de krav som miljön och klimatet ställer.

Infrastruktur

TRANSEUROPEAN TRANSPORT NETWORK, TEN-T

Den överordnade infrastrukturen i Skåne ingår i ett av EU utpekat nätverk för vägar, järnvägar, hamnar/terminaler och flygplatser. De sträckor som ingår i nätverket är de som anses extra betydelsefulla för effektiva transportflöden genom Europa. Nätverket ska möjliggöra för gods och personer att förflyttas smidigt och sömlöst, utan hinder som tekniska begränsningar eller flaskhalsar.

I TEN-T skiljs mellan ”core network” (stomnät), som ska vara utbyggt till år 2030 och ”comprehensive network” (övergripande nät), som ska vara utbyggt till 2050. Vägarna E4, E6 och E20 ingår i stomnätet, liksom järnvägarna från Trelleborg/Lernacken mot Göteborg och Stockholm. Även hamnarna i Malmö och Trelleborg ingår i stomnätet. Väg E22 och E65, samt järnvägen mot Ystad ingår i det övergripande nätet, liksom hamnarna i Ystad och Helsingborg. TEN-T-nätet i Skåne ingår i korridoren Skandinavien – Medelhavet (ScanMed) som förbinder Oslo samt finsk/ryska gränsen med Italien/Malta ⁵⁸.



Figur 34. TEN-T nätverk i Skåne med omnejd.⁵⁹

⁵⁸Mobility and Transport (2020) *TENtec Interactive Map Viewer*, <https://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/map/maps.html>, 2020-08-24

⁵⁹ Trafikverket, EU/TENtec (2020)

Totalt finns det 9 transportslagsövergripande korridorer som utgör de viktigaste transeuropeiska transportvägarna. Instrumentet stomnätskorridorer (en del av stomnätet) är inriktade på:

- Integration av olika transportsätt
- Driftskompatibilitet
- Gränsöverskridande avsnitt och flaskhalsar
-

TEN-T omfattar även 4 områden för sjömotorvägar (Motorways of the Sea), varav Skåne berörs av Östersjömotorvägen. Projekt inom sjömotorvägar är inriktade på framför allt:

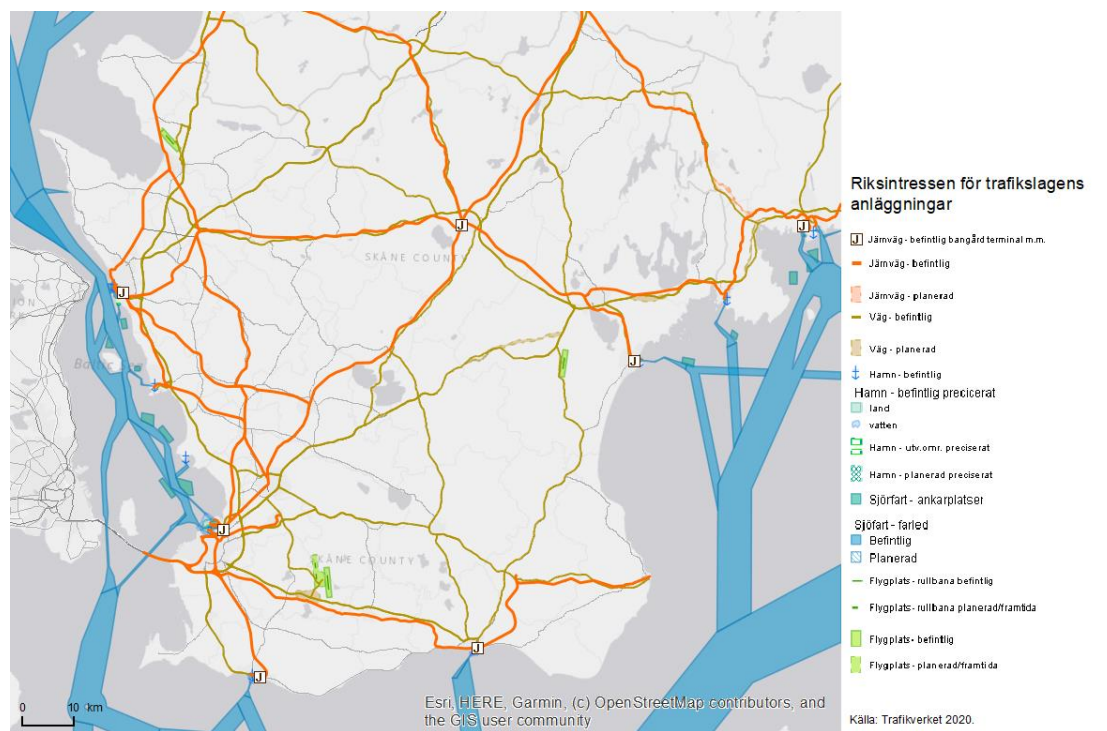
1. godsflöden koncentrerade till sjöbaserade logistikrutter,
2. ökad sammanhållning,
3. minskad trängsel genom överflyttning

ERTMS (European Railway Traffic Management System) är ett enda interoperationellt system som ska ersätta mer än 20 olika nationella tågtrafikledningssystem. Genom att ha ett gemensamt system skapas ett sömlöst gränsöverskridande järnvägssystem i EU.

RIKSINTRESSEN

Trafikverket bedömer vilka områden som är av riksintresse för trafikslagets anläggningar.

Riksintressenas markanspråk och funktioner ska säkerställas i de planer som upprättas och beslut som tas enligt bland annat, plan- och bygglagen och miljöbalken. I översiktsplanen ska kommunen visa hur den planerade markanvändningen tar hänsyn till Trafikverkets utpekade riksintressen.



Figur 35. Riksintressen för trafikslagets anläggningar.⁶⁰

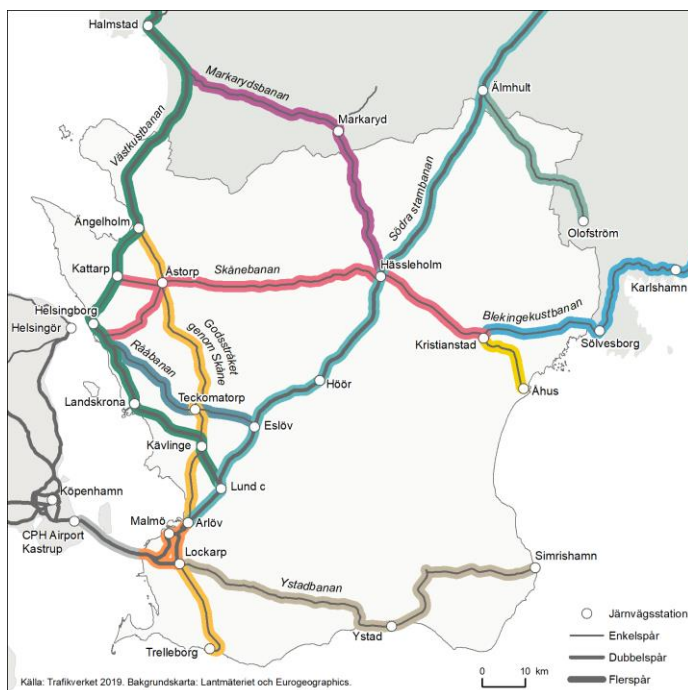
⁶⁰ Trafikverket (2020)

Det är viktigt att redovisa hur riksintressen för kommunikation påverkas vid en tänkt etablering och vilka faktorer som bör beaktas för att undvika att deras funktion påverkas negativt. Exploatering nära transportanläggningar får inte påverka möjligheterna till drift, underhåll och framtida utveckling av dessa anläggningar.

JÄRNVÄGSNÄT

Alla banor i Skåne som är öppna för trafik är elektrifierade utom banan mellan Kristianstad och Åhus samt banan mellan Älmhult och Olofström, som delvis går genom Skåne. Utöver dessa finns ett antal banor som inte är öppna för trafik som är oelektrifierade. Södra stambanan, Öresundsförbindelsen, järnvägarna genom Malmö samt delar av Västkustbanan är dubbelspåriga. Den enda fler- (eller fyr-) spårssträckan är i dagsläget Arlov-Malmö.

Södra stambanan som sträcker sig mellan Malmö och Stockholm är Sveriges mest trafikerade stråk och är viktig även ur ett nordiskt och europeiskt perspektiv. Stråket är dubbelspårigt och trafikerades av gods- och persontåg. Mellan Hässleholm och Malmö är det tät regionaltrafik. Södra stambanan mellan Lund och Malmö byggs ut från två till fyra spår. Utbyggnaden innebär ökad kapacitet på sträckan och att järnvägstrafiken blir mindre känslig för störningar. Stationerna i Burlöv, Åkarp och Hjärup byggs om i samband med fyrspårsbygget och en helt ny station planeras vid Klostergården i södra Lund. Projektet omfattar också en ombyggnad av motorvägsbroarna vid trafikplats Alnarp. Bygget startade hösten 2017. Fyra spår mellan Lund och Arlov beräknas vara i full drift december 2023.



Figur 36. Järnvägsstråk i Skåne med viktiga noder⁶¹. Källa: Trafikverket/NJDB 2019.

Västkustbanan går mellan Göteborg och Lund och är en av Sveriges viktigaste järnvägsförbindelser. Banan är även viktig ur ett nordiskt och europeiskt perspektiv eftersom den är en del av förbindelsen Oslo-Köpenhamn. Banan är dubbelspårig med undantag av sträckan Ängelholm-Helsingborg samt Varberg-Hamra. Banan fick en ny färdig sträckning Helsingborg-Kävlinge 2001 och

⁶¹ Trafikverket (2019) NVDB, <https://nvdb2012.trafikverket.se/SeTransportnatverket>, 2020-08-24

Hallandsåstunneln invigdes 2015. Godstrafik är förbjuden i Knutpunkten i Helsingborg och i järnvägstunneln i Glumslöv, på vissa delar av Väst kustbanan är det dessutom kraftiga lutningar⁶². I princip används inte Väst kustbanan för godstrafik söder om Ängelholm, utan godstrafiken är istället hänvisad till godsstråket genom Skåne. Utbyggnad av Ängelholm-Maria påbörjas hösten 2020, utbyggnaden till dubbelspår beräknas vara klar december 2023. Flaskhalsen på sträckan Maria-Helsingborg C beräknas inte vara åtgärdad före 2035.

Godsstråket genom Skåne är ett enkelspårigt stråk från Ängelholm i norr till Trelleborg i syd. På sträckan Ängelholm- Arlööv trafikeras stråket huvudsakligen av godståg som inte kan använda Väst kustbanan. Sedan 2015 går det Pågatågstrafik från Malmö till Trelleborg. Persontrafiken kommer att utvecklas i stråket ytterligare när Söderåsbanan (Åstorp-Teckomatorp) och Lommabanan (Kävlinge-Arlöv) börjar trafikeras av Pågatåg. Trafikstart för Lommabanan är december 2020, för Söderåsbanan december 2021.

Rååbanan utgörs av Väst kustbanans gamla sträckning från Helsingborgs gamla godsbangård till Teckomatorp, och Godsstråket genom Skånes gamla sträckning från Teckomatorp till Eslöv. Banan är enkelspårig och trafikeras av Pågatåg på hela sträckan. Banan har även en betydelse för godstransporter till eller från Helsingborg.

Markarydsbanan är en enkelspårig bana som länkar ihop Väst kustbanan och Södra stambanan. Banan används för både persontrafik (Pågatågen Hässleholm-Markaryd) och godstrafik, men mindre för godstrafik sedan Hallandsåstunnels öppnades. Banan används även för omledning av tåg.

Skånebanan mellan Kristianstad och Helsingborg är viktig öst-västlig förbindelse för både godstrafik och den regionala persontrafiken. Sträckan Åstorp-Kattarp används för omledning.

Öresundsförbindelsen som invigdes 2000 tillhör inte Trafikverket, utan förvaltas av Öresundsbrokonsortiet. Banan är den enda fasta förbindelsen Sverige har med Danmark och vidare till Tyskland. Förbindelsen medger 1000 m långa tåg. Banan har svenskt signalsystem och trafikledning över bron fram till Pepparholmen. Kontaktledningsspänningen byts till dansk redan vid Lernacken. Citytunneln förbinder sedan 2010 Malmö C, som tidigare var en säckstation, med Öresundsförbindelsen.

Kontinentalbanan som går genom de östra delarna av Malmö till Lockarp rustades upp i samband med Öresundsbrons öppnande 2000 och dubbelspåret förlängdes från Malmö Persborg till Lockarp där linjerna till Trelleborg och Ystad skiljs åt. Öresundsförbindelsen, Citytunneln och Kontinentalbanan är alla dubbelspåriga med högertrafik till skillnad från andra dubbelspåriga banor i Sverige. För att växla från vänster till högertrafik finns en spårväxlare i Arlööv.

Ystadbanan och Österlenbanan är enkelspåriga banor som i huvudsak trafikeras av Pågatåg. Hela stråket är elektrifierat sedan 2003 då sträckan Ystad – Simrishamn (Österlenbanan) återinvigdes.

Blekinge kustbana är en enkelspårig bana mellan Kristianstad och Karlskrona som elektrifierades 2007.

Banan Älmhult-Olofström, även kallad Sydostlänken, går delvis genom Skåne och är enkelspårig och oelektrifierad. Banan har enbart godstrafik. En utbyggnad av banan är beslutad som innebär elektrifiering och en förlängning till Karlshamn.

⁶² Lutning ≥ 15 % och längd ≥ 100 m eller lutning ≥ 10 % och längd ≥ 500 m

Åhusbanan är enkelspårig och oelektrifierad, banan trafikeras inte i dagsläget. Staffanstorpsbanan mellan Östervärn och Staffanstorp underhålls inte längre av Trafikverket och är inte öppen för trafik. Banan från Karpalund (väster om Kristianstad) till Hanaskog är nedlagd.

Utöver nämnda banor finns industrispår och kommunala spår och dessutom en museibana Gärsnäs-St Olof-Brösarp med säsongstrafik mellan St Olof och Brösarp. Dressinbanor finns på flera ställen i Skåne.

Nya stambanor finns i dagsläget inget beslut om men de första ”etapperna” utreds och planeras för; Göteborg-Borås (del av Götalandsbanan) Hässleholm-Lund, samt Ostlänken (Järna-Linköping). Dessa etapper kommer ge nya förutsättningar för även den regionala tågtrafiken och beslutas om en full utbyggnad kommer det att förändra förutsättningarna för regionalstågstrafik på ett mycket positivt sätt, med snabbare restider. Dock är det i nuläget svårt att förhålla sig till då mycket är oklart kring om det blir, när det blir och vilka möjligheterna är för regionalståg att nyttja denna nya infrastruktur.

Trafikverket och tidigare Banverket har i olika omgångar utrett järnvägsförbindelser Malmö-Staffanstorp och Malmö-Tomelilla. 2014 presenterades en järnvägsplan för Simrishamnsbanan Malmö-Tomelilla. Skånediagonalen (Kristianstad-Lund via Hörby) utreddes av dåvarande Banverket 2004-2006. Under benämningen Sturupspendeln utreddes alternativ för att förbinda Malmö Airport/Sturup med Ystadbanan, en järnvägsutredning togs fram 2004 av Sturupsaxelns Exploaterings AB.

Signal- och trafikeringssystem

Alla banor i kartan utom banan Ystad-Simrishamn (även kallad Österlenbanan) och Kristianstad-Åhus har trafikeringssystem H, vilket betyder att det finns fullständiga signalställverk på driftplatserna och linjeblockering på linjen. Österlenbanan har trafikeringssystem M, vilket betyder att linjen övervakas av två tågklarare utan hjälp av linjeblockering eller radioblockering. Banan Kristianstad-Åhus, som är otrafikerad, har trafikeringssystem S.

European Rail Traffic Management System (ERTMS) är ett EU-gemensamt signalsystem. När systemet är fullt utbyggt har hela EU-området samma typ av signalsystem. Det blir enklare att köra mellan länderna. I Sverige ersätter ERTMS det nuvarande systemet ATC. Teknikskiftet innebär att de optiska signalerna vid spåret, som visar rött eller grönt och ger föraren körbesked i det gamla signalsystemet ATC ersätts med hyttsignalering. ATC har internationellt sett en god kapacitet, dock räcker det inte till för de nya höghastighetsbanor som nu byggs i Sverige. ERTMS är en förutsättning för höghastighetsjärnväg. I övrigt ska det nya signalsystemet ha en kapacitet minst i nivå med det gamla.⁶³

Trafikverkets utbyggnadsplan för ERTMS:

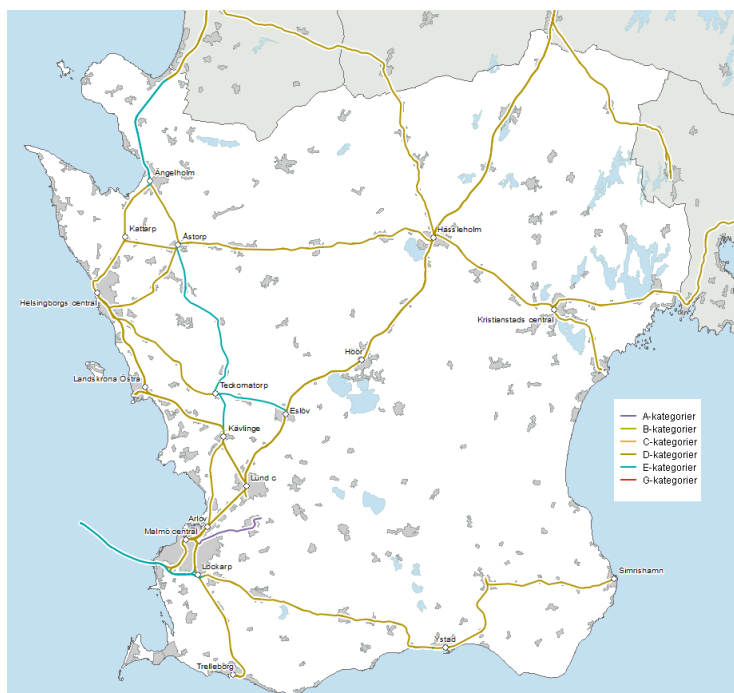
- Scan Med Ost: Södra stambanan Stockholm–Malmö inklusive en del av Västra stambanan och Godsstråket genom Bergslagen driftsätts 2023–2028. De banor som ligger i Skåne driftsätts 2024-2026.
- Scan Med Väst: Trelleborg via Göteborg mot norska gränsen driftsätts 2027–2029. De banor som ligger i Skåne driftsätts 2027-2028.
- Övriga banor efter 2029: I den nuvarande nationella planen för transportsystemet som gäller 2018–2029 har de två sista etapperna, övrigt stornät och övriga banor senarelagts efter 2029. 2035 är det tänkt att utbyggnaden ska vara klar.

⁶³ Trafikverket (2019) ERTMS – nytt signalsystem, <https://www.trafikverket.se/for-dig-i-branschen/teknik/ertms--nytt-signalsystem/>, 2020-08-24

Lastprofil och bärighet

Alla banor i Skåne har lastprofil A utom Öresundsbron som har lastprofil GC. A är standardprofil i Sverige och är avsmalnande i toppen. Den europeiska lastprofilen GC ryms i den svenska C och är inte avsmalnad i toppen, vilket gör att man kan köra höga containers och alltså öka transporteffektiviteten.

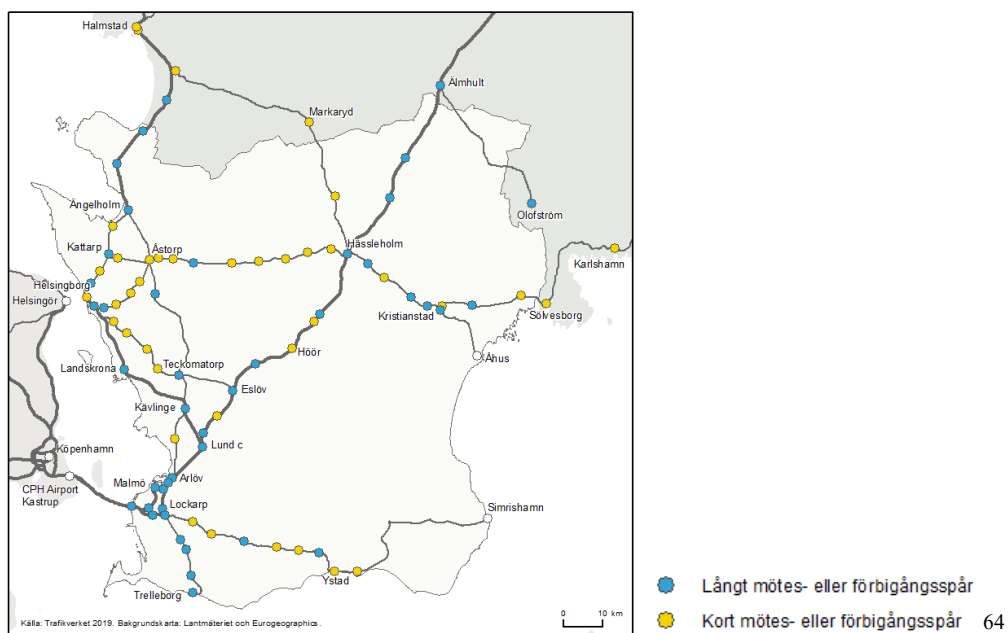
Varje järnväg har en gräns för den största tillåtna axellasten (STAX), det vill säga hur mycket varje hjulaxel får belasta spåret. I Sverige, liksom i övriga Europa, är standarden 22,5 ton, men Trafikverket bygger successivt ut nätet till 25 ton för att tyngre godståg ska kunna köras. På alla trafikerade banor i Skåne tillåts 22,5 ton (kategori D), ett fåtal banor är utbyggda till 25 ton (kategori E), det gäller Öresundsbanan (Lockarp-Öresundsbron), del av Rååbanan (Teckomatorp-Eslöv), Västkustbanan norr om Ängelholm samt del av Godsstråket genom Skåne (Åstorp-Kävlinge).



Figur 37. Bärighet järnväg. Källa: Trafikverket/NJDB 2019.

Mötes- och förbigångsspår

Mötesspår är ett spår där ett tåg köra undan för att släppa fram ett annat tåg. Partiellt dubbelspår är ett extra långt mötesspår där tåg kan mötas utan att de behöver stanna. Förbigångsspår är spår där långsammare tåg, t.ex. godståg, kan köra undan för att släppa förbi snabbare tåg som kör i samma riktning. I enlighet med TEN-T förordningen skall 740 meter långa godståg från år 2030 kunna trafikera ett utpekat järnvägsnät i Europa.



Figur 38. Mötes- och förbigångsspår.⁶⁵

Tabell 1. Förbigångsspår på södra stambanan⁶⁶

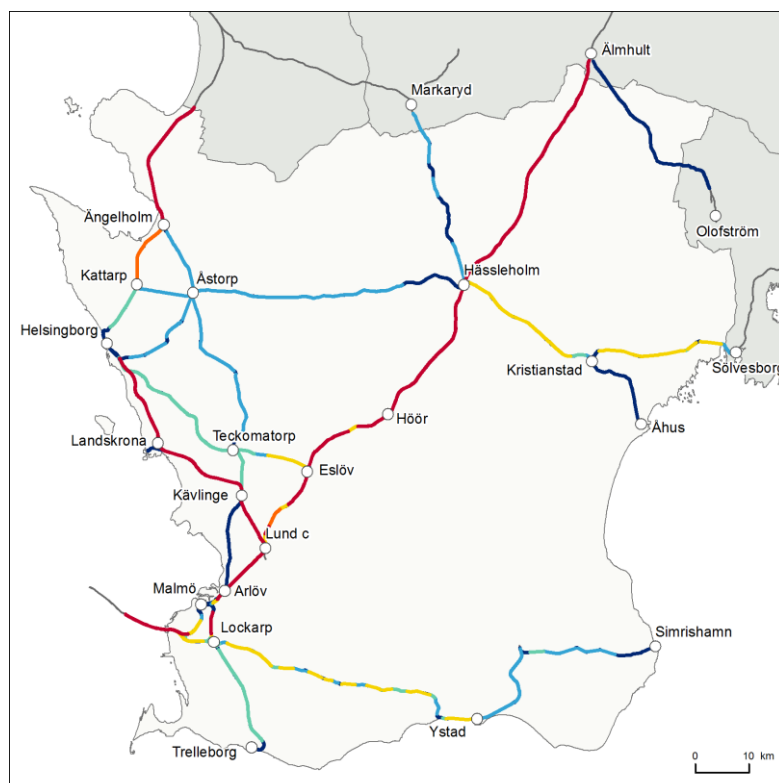
Driftplats	Riktning
E	norr-/södergående
Hm	norr-/södergående
Hm1	norgående
Hv	norr-/södergående
Lu	norr-/södergående
O	norr-/södergående
Sg	norr-/södergående
Thl	norr-/södergående
Tö	södergående
Väd	norr-/södergående
Ö	norr-/södergående

⁶⁴ Källa: Trafikverket, järnvägsnätsbeskrivning 2020. Kort avser <750 m, långt: 0>750 m

⁶⁵ SWECO (2020) *Gods*

⁶⁶ Trafikverket (2020), *Utredning södra stambanan*

Hastighetsstandard



Största tillåtna hastighet (STH) för snabbtåg (km/h)

- 119
- 120 - 139
- 140 - 159
- 160 - 179
- 180 - 199
- 200 - 220

Källa: Trafikverket 2019

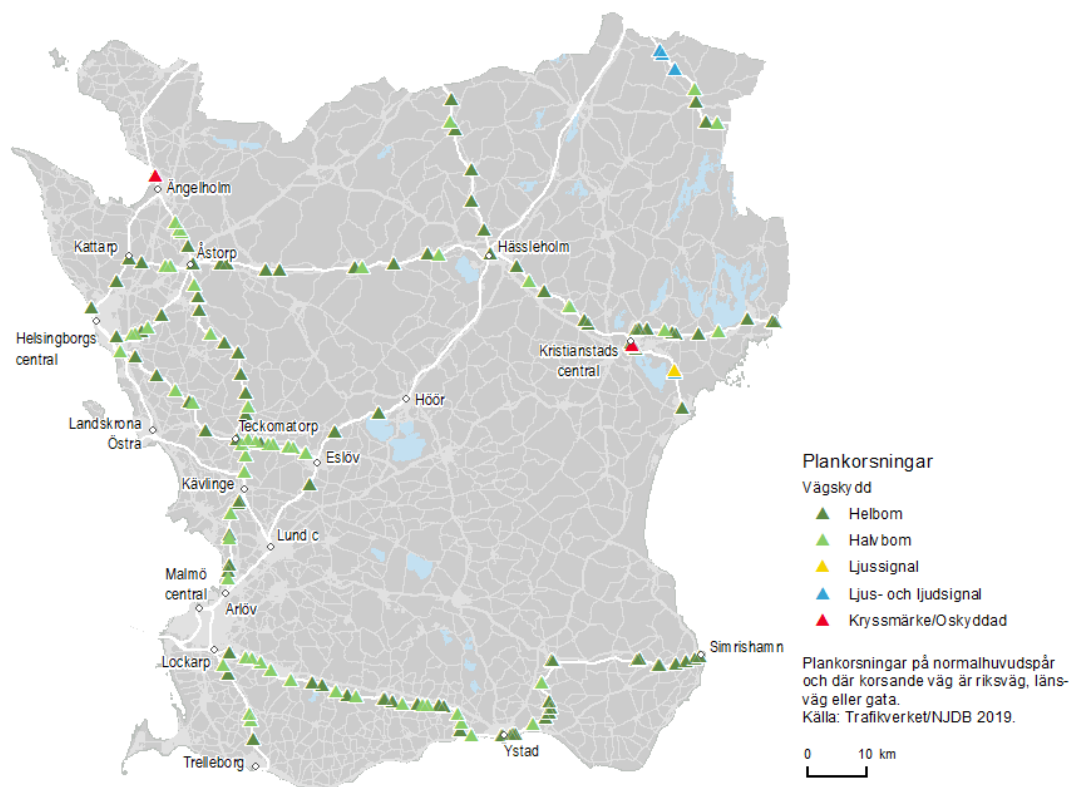
Figur 39 Största tillåtna hastighet (STH) för snabbtåg (km/h).

Skånebanan och Ystadbanan har ganska blandade hastighetsgränser. Söderåsbanan och Lommabanan (delar av Godsstråket genom Skåne) som idag har förhållandevis låg men jämn hastighetsgräns kommer att uppgraderas till 160 km/h. Även Skånebanan planeras att få höjd hastighet till 160 km/h.

Plankorsningar

I tre plankorsningar där en länsväg korsar banan Älmhult-Olofström i Skåne saknas bommar, skyddet i dessa korsningar är ljus- och ljudsignal. På Åhusbanan som är ofrafikerad finns en korsning med kryssmärke i Kristianstad och två korsningar som är skyddade med ljussignal respektive ljus- och ljudsignal. Det finns även en oskyddad korsning i Skälderviken, men den är avspärrad för trafik. I övrigt är plankorsningarna på normalhuvudspår i Skåne skyddade med hel- eller halvboomsanläggningar på alla ställen där korsande väg är av typen länsväg, riksväg eller gata. Plankorsningar med lägre skyddsnivå ligger på ägovägar, enskilda vägar och väg/gata med enbart gångtrafik.⁶⁷

⁶⁷ Trafikverket (2019), NJDB <https://njdbwebb.trafikverket.se/>, 2020-08-25



Figur 40 Plankorsningar på normalspår och där korsande väg är riksväg, länsväg eller gata.⁶⁸

Väst kustbanan är nästan helt fri från plankorsningar, ett fåtal är kvar på den del som fortfarande är enkelspårig mellan Kattarp och Helsingborg, med undantag av den i Skålderviken som nämnts ovan. Banorna runt Malmö är fria från plankorsningar och på Södra stambanan finns ett fåtal plankorsningar kvar mellan Lund och Höör.⁶⁹

Stängsling

Trafikverket sätter upp stängsel för att minska antalet olyckor i järnvägsanläggningen. Stängslen minskar möjligheten för privatpersoner att gena över spåret, eller på andra sätt ta sig in i järnvägsanläggningen, något som kan leda till fruktansvärda tragedier. Under de senaste 5 åren har mellan 65 och 105 personer omkommit på järnvägen i Sverige varje år. Av de olyckor som sker på spåren idag är självmord en vanlig orsak. Trafikverkets mål är att halvera antalet dödsolyckor på järnvägen till år 2020, stängslingen längs järnvägen är en viktig del av detta.⁷⁰

Orter där stängsel sattes upp under 2019 i Skåne är Skurup, Tomelilla, Lunnarp, Smedstorp, Simrishamn, Eslöv, Stångby, Lomma, Höör, Hässleholm och Lund.

Orter där stängsel sätts upp under 2020 i Skåne är Lund, Svarte, Svedala och Tyringe.

Bantyp

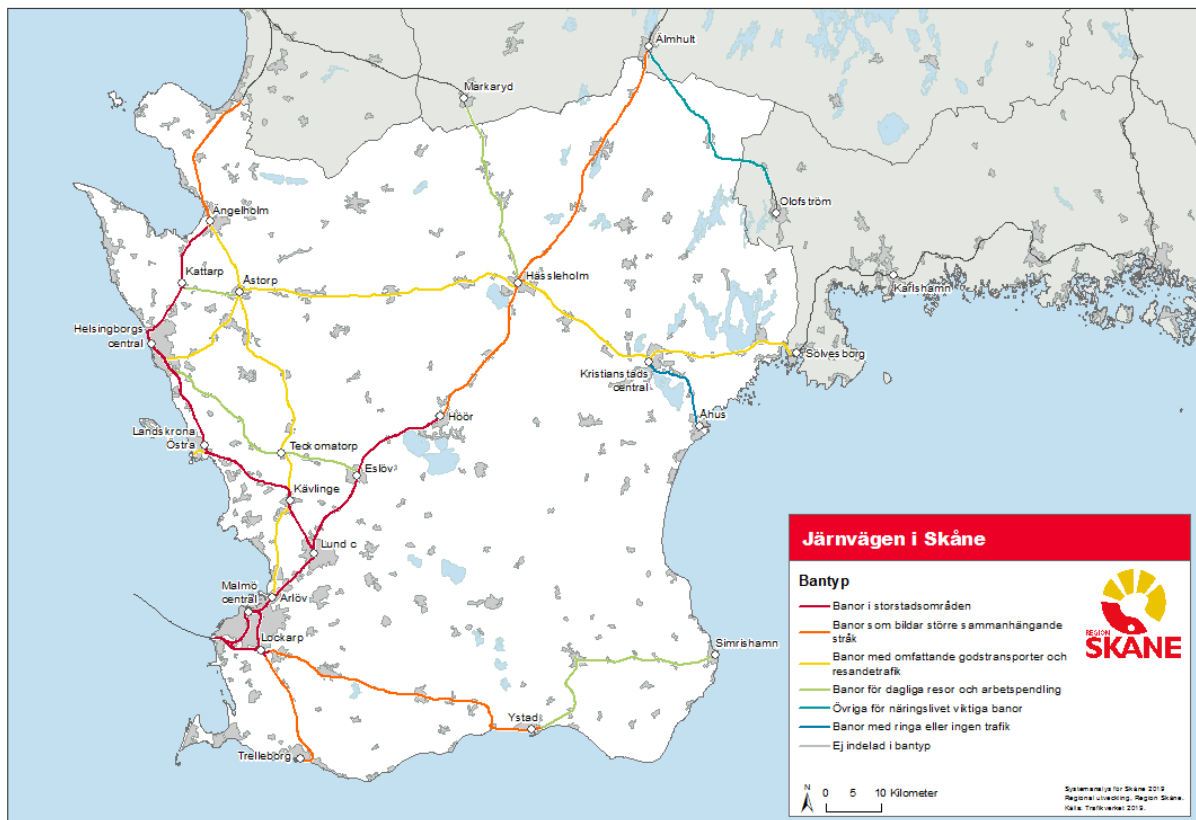
Bantyper Trafikverkets strategiska indelning av järnvägsnätet som baseras på banans funktion i transportsystemet och används i Trafikverkets arbete med att utveckla verktyg för prioritering och

⁶⁸ Trafikverket (2020) *NJDB*

⁶⁹ Gäller plankorsningar på normalhuvudspår som korsar riksväg, länsväg eller gata.

⁷⁰ Trafikverket (2020) *Stängsling längs järnvägen*, <https://www.trafikverket.se/nara-dig/projekt-i-fler-lan/stangsling-langs-jarnvagen/>, 2020-08-24

planering av åtgärder. I Figur 45 nedan åskådliggörs de olika bantyperna. Järnvägsnätet i Skåne består till största delen av de tre första kategorierna, vilket tyder på att järnvägen har en betydande roll för transporter inom/genom samt till och från Skåne såväl för personresor som godstransporter. Detta medför även att störningskänsligheten är stor på systemnivå.



Figur 41. Bantyper i Skåne.⁷¹

Banor i storstadsområden omfattar banor med en hög trafikintensitet och där risken är stor att mindre störningar genererar stora störningar i det övriga systemet. Persontrafiken dominerar främst via omfattande pendeltrafik men även regional- och snabbtågstrafiken är betydande på många banor. Det förekommer även betydande godstransporter på vissa av banorna. I Skåne ingår Västkustbanan söder om Ängelholm, Södra stambanan söder om Höör och banorna i Malmö.

Banor som bildar större sammanhängande stråk är banor som binder samman järnvägssystemet ur ett nationellt perspektiv. Här ingår snabbtågstrafik som är viktig för tjänsteresande och regionaltrafik med omfattande arbetspendling på vissa delar och det förekommer även stora godsflöden på många delar. I Skåne ingår Södra stambanan norrut från Höör, Lockarp-Trelleborg, Lockarp-Ystad och Västkustbanan norr om Ängelholm.

Banor med omfattande godstransporter och resandetrafik är viktiga godstransportstråk för näringslivets transporter ur ett nationellt perspektiv. Bantypen inkluderar även en omfattande persontrafik på vissa delar. Här ingår exempelvis tunga godsstråk, och banor som binder samman större regioncentrum med omfattande regionaltrafik på vissa delar. I Skåne ingår Skånebanan utom Kattarp-Åstorp och Godsstråket genom Skåne Arlöv-Ängelholm.

⁷¹ Trafikverket/NJDB 2020

Banor för dagliga resor och arbetspendling är banor med huvudsakligen personresor men kan även ha ett inslag av godstrafik på vissa delar. Denna bantyp består av sträckor med allt från omfattande regionalstågstrafik till banor med mindre regionalstågstrafik och viss godstrafikering. De kortare resorna dominerar, i form av arbetspendling och andra dagliga resor för att få tillgång till samhällsservice inom regioncentrum. I Skåne ingår Ystad-Simrishamn, Rååbanan, Markarydsbanan och Skånebanan Kattarp-Åstorp.

Övriga för näringslivet viktiga banor är huvudsakligen mindre trafikerade godsstråk och vissa delar av viktiga godsflöden, men banorna har en viktig funktion för framförallt basindustrins framtida utveckling. Det kan bli stora konsekvenser för enskilda industrier vid större störningar på de här banorna. Banorna är dock måttligt trafikerade och vid mindre störningar begränsas konsekvenserna oftast till ett fåtal transporter. I Skåne ingår Älmhult-Olofström.

Banor med ringa eller ingen trafik är otrafikerade banor eller banor med mycket begränsad trafik. I Skåne ingår Kristianstad-Åhus.

Depåer och uppställningsspår

Tillräcklig och ändamålsenlig depåkapacitet för underhåll och uppställning av fordon är en förutsättning för ett robust och effektivt tågssystem. Uppställningsspår behöver finnas vid alla stationer där tåglinjer börjar och slutar samt där fordon kopplas av och på för att justera kapaciteten. En viktig del är också möjligheten att vid de mer utnyttjade uppställningsplatserna kunna genomföra påfyllning av vatten och tömning av toaletter. Enligt Skånetrafiken så kommer det att krävas utökad depåkapacitet för underhåll av fordon som behövs för trafiken åren 2030-2040, antingen genom nybyggnad eller genom utbyggnad av befintliga depåer. Behovet av uppställningsspår behöver kartläggas och vara en viktig förutsättning i utredningar vid om- och nybyggnation av bangårdar och stationer.⁷²

Tabell 2. Depåer och platser för uppställning av fordon.

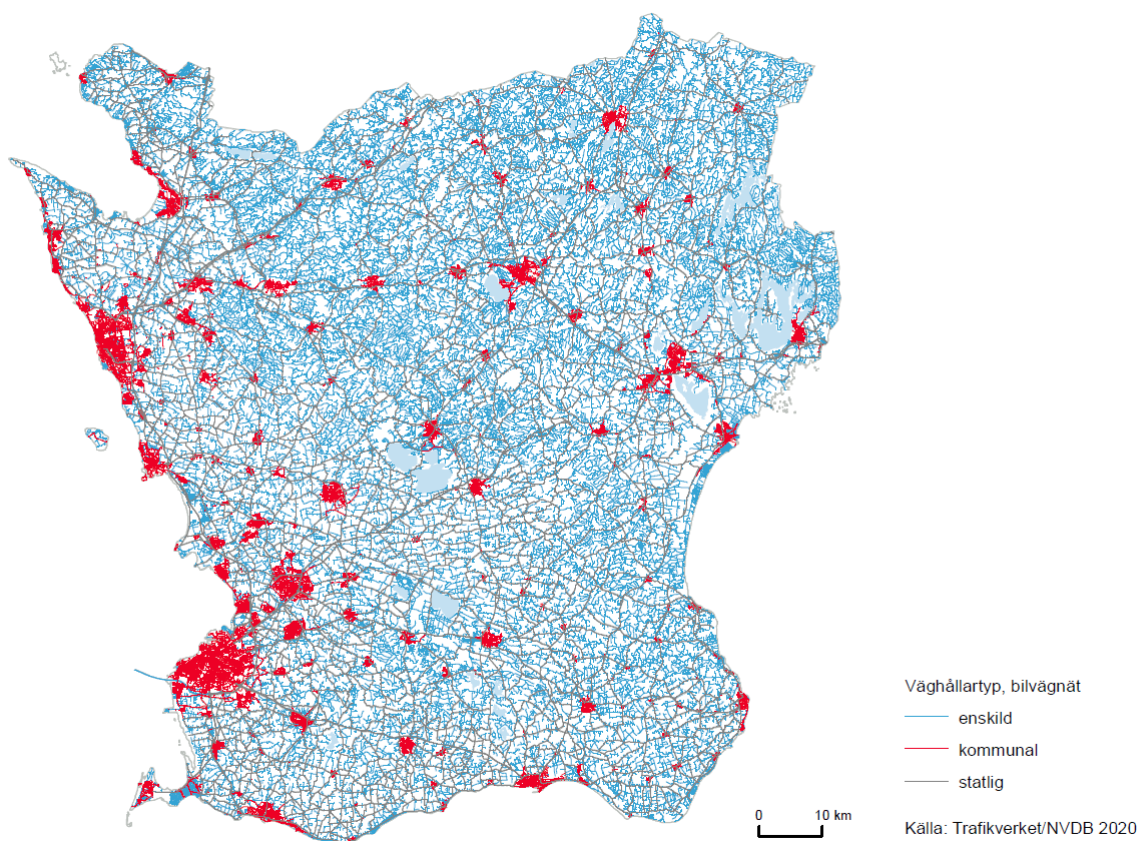
Depå	Funktion	Ägare
Helsingborg servicedepå	Uppställning och dagligt underhåll	Trafikverket
Helsingborg godsvagnsverkstad	Verkstadsunderhåll av godsvagnar	Jernhusen
Raus depå	Komplett depå för motorvagnar	Jernhusen
Landskrona underhållsverkstad	Verkstadsunderhåll av godsvagnar	Train Alliance
Malmö lokverkstad	Fullserviceanläggning för lok och motorvagnar	Jernhusen
Thorshall (Malmö bangård)	Verkstadsunderhåll av lok och vagn	Jernhusen
Godsvagnsverkstad (Malmö godsbangård)	Verkstadsunderhåll av godsvagnar	Jernhusen
Hässleholm (Kärråkra)	Komplett anläggning för motorvagnsfordon	Region Skåne

⁷² Skånetrafiken (2020) *Tågstrategi - Strategi för utveckling av den regionala tågtrafiken i Skåne, remissversion 2020-06-11.*

VÄGNÄT

Skåne har ett finmaskigt och omfattande vägnät med totalt 3 818 mil bilväg⁷³. Av dessa är 855 mil statliga, 647 mil kommunala, 2 316 mil enskilda, varav 487 mil med statligt driftbidrag. Statliga och kommunala vägar och gator räknas in i det allmänna vägnätet.

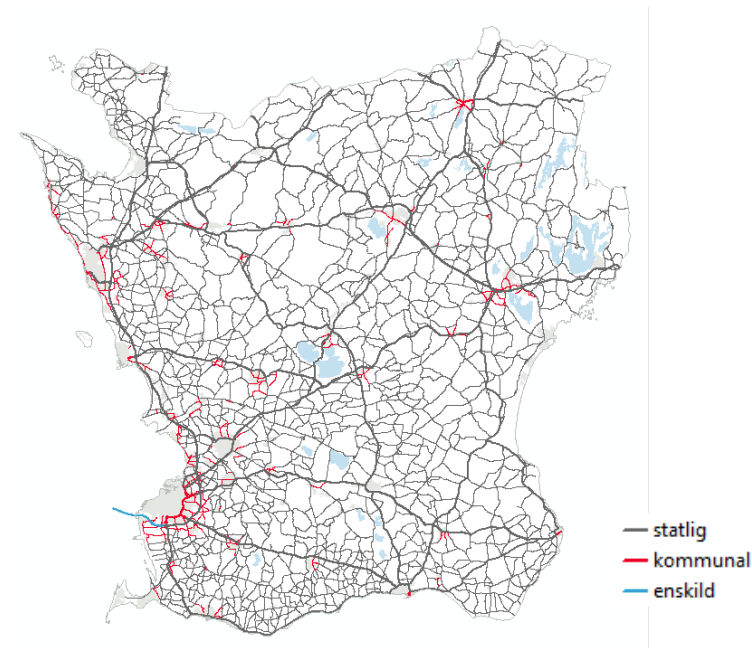
De enskilda vägarna är ett viktigt komplement till de allmänna vägarna för framkomlighet och tillgänglighet i hela Skåne. Trafikverket betalar ut statligt driftbidrag till enskilda vägar bland annat för att vägen ska hållas öppen för allmän trafik och för att underlätta för boende och näringsliv i glesbygden. För enskilda vägar utan statsbidrag har väghållaren rätt att stänga av vägen med vägmärke eller bom och bestämmer om trafik med motordrivna fordon eller vissa slag av fordon får äga rum på vägen.



Figur 42. Väghållartyp för bilvägnät i Skåne 2020.⁷⁴

⁷³ NVDB, 2020, beräknat på registrerade gällande väglänkar med vägtrafiknättyp = bilnät och inte färjeled registrerat.

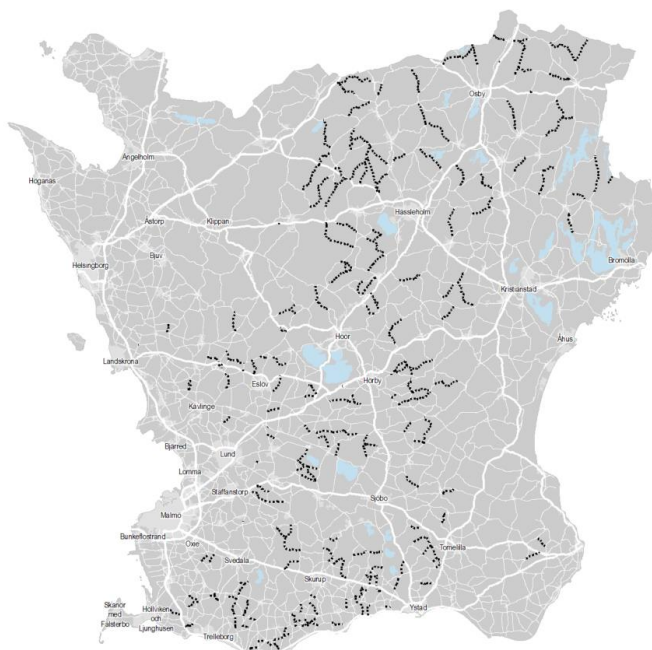
⁷⁴ Trafikverket (2020)



Figur 43. Väghållartyp för numrerade bilvägar i Skåne 2020.⁷⁵

De numrerade vägarna (900 mil) är i huvudsak statliga. Dessa förbinder orter inom Skåne och säkerställer tillgängligheten genom och till/från Skåne.

I Skåne är en hög andel av det statliga vägnätet belagt, men visst finns det statliga grusvägar även i Skåne, nästan 70 mil.

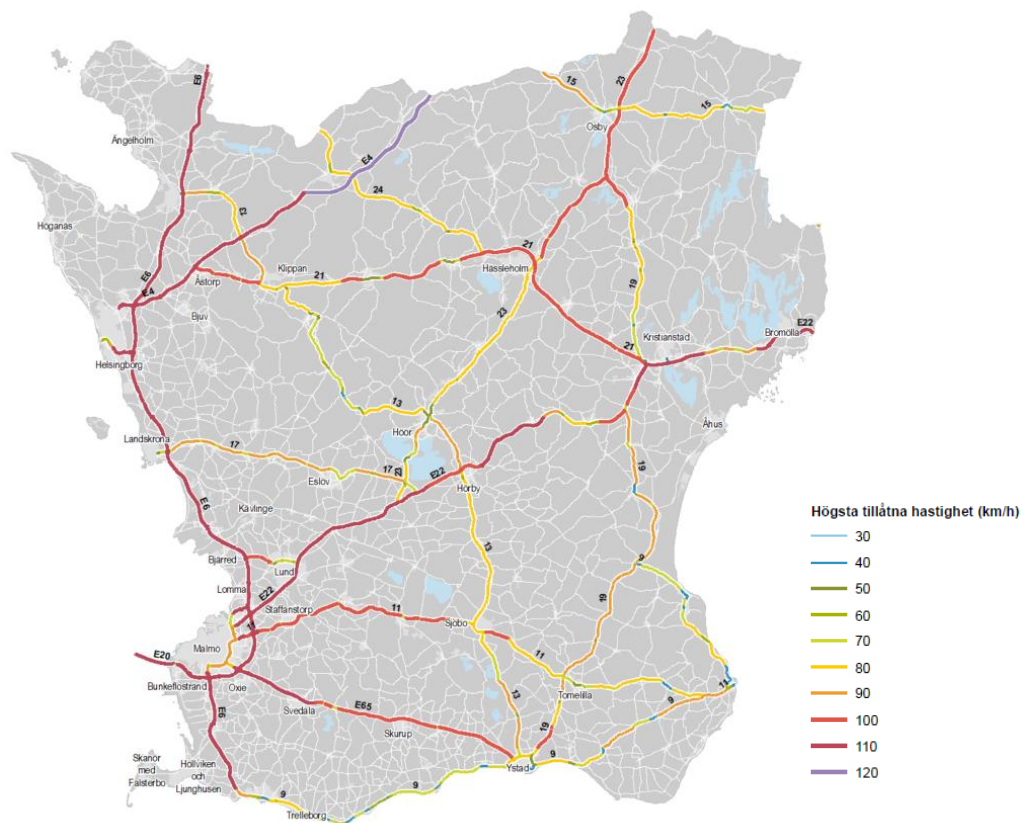


Figur 44. Statliga vägar med grusbeläggning i Skåne.⁷⁶

⁷⁵ Trafikverket (2020) NVDB

⁷⁶ Trafikverket (2020) NVDB

Hastighetsstandard

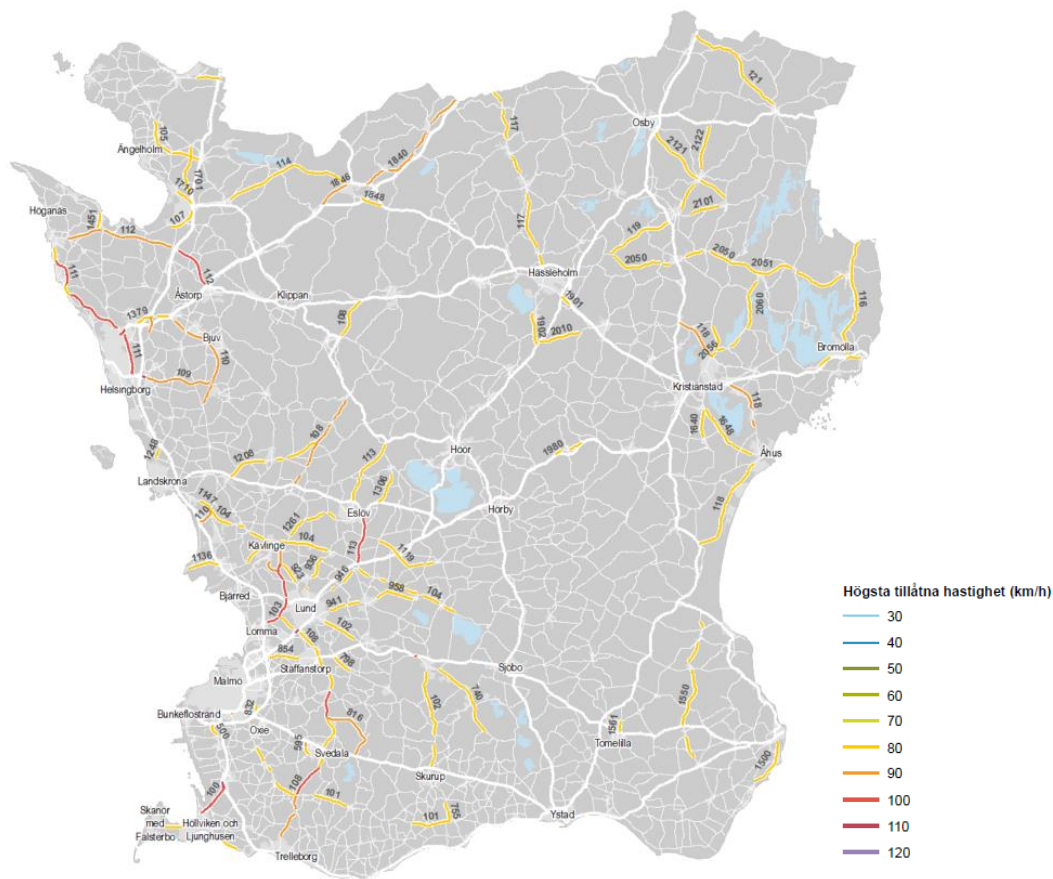


Figur 45. Hastighetsgräns för Europa- och riksvägar i Skåne 2020.⁷⁷

Rätt hastighet på vägarna leder bland annat till att resorna blir säkrare, bullret minskar, luftkvaliteten förbättras och utsläpp av växthusgaser minskar. Hastighetsstandarden på Europavägarna genom Skåne är generellt sett hög (100 km/h eller högre) i Skåne med undantag av några delsträckor som håller på att byggas bort på E22, kortare sträckor i samband med korsningar på E65 och sträckor i tätort t.ex. på norra ringen i Lund. Riksvägarna har generellt sett lägre och mer varierade hastighetsgränser: 70-90 km/h utanför tätort.

De flesta länsvägar har en hastighetsgräns på 70 km/h utanför tätort, de länsvägar som har högre hastighetsgräns redovisas i kartan nedan.

⁷⁷ Trafikverket (2020) NVDB



Figur 46. Länsvägar med hastighetsgräns ≥ 80 km/h i Skåne 2020.⁷⁸

Sedan 2014 jobbar Trafikverket med att anpassa hastighetsgränserna på statliga vägar till vägnas utformning. Uppdraget beslutades i samband med Nationell transportplan 2014–2025. Fram till 2025 kommer cirka 120 mil statlig väg få höjd hastighetsgräns och cirka 425 mil att skyltas om till en lägre hastighetsgräns.⁷⁹

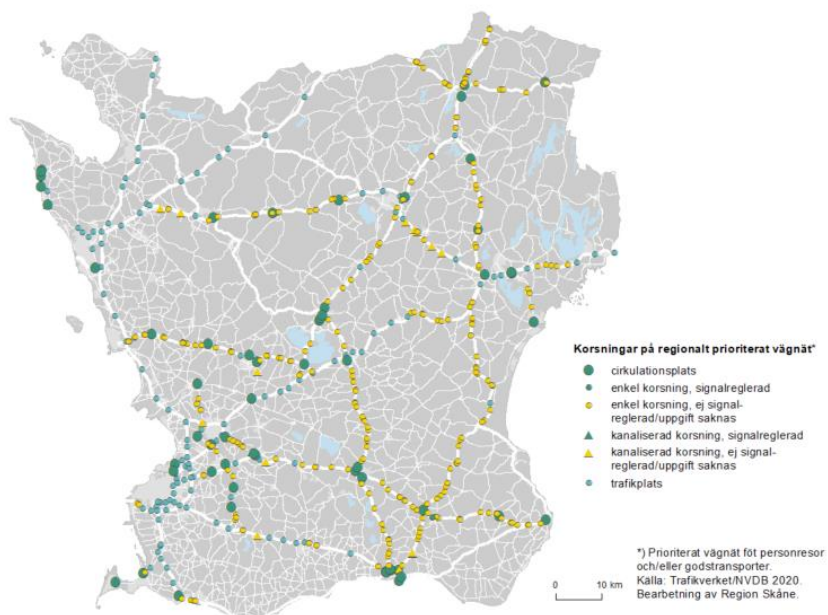
Det bästa sättet att minska risken för mötesolyckor är att mittseparera vägen med mitträcke. När en väg har mitträcke kan hastighetsgränsen normalt höjas från 90 till 100 km/tim.

På vägar utan mittseparering behövs andra insatser för att snabbt skapa det säkra mötet. 80 km/tim är den maximala hastighetsnivå där två personbilar av högsta säkerhetsstandard klarar en kollision utan alltför allvarliga konsekvenser. Därför sänks hastighetsgränsen till 80 km/tim på vägar som saknar mittseparering. Det gäller för vägar med relativt mycket trafik, det vill säga vägar med prognos om 2 000 fordon per dygn eller mer år 2025.

Sedan 2016 har hastighetsanpassningarna i Skåne oftast inneburit sänkt hastighet från 90 (eller blandat 80/90) till 80 km/h, t.ex. för väg 19 från Ystad till Nöbbelöv och större delen av väg 104. Under 2020 föreslår Trafikverket en hastighetssänkning från 90 till 80 km/h för väg 11 strax öster om Sjöbo till väg 9 i Järrestad. Ett fåtal sträckor har fått, eller planeras att få, höjd hastighetsgräns. De sträckor som

⁷⁸ Trafikverket (2020) NVDB

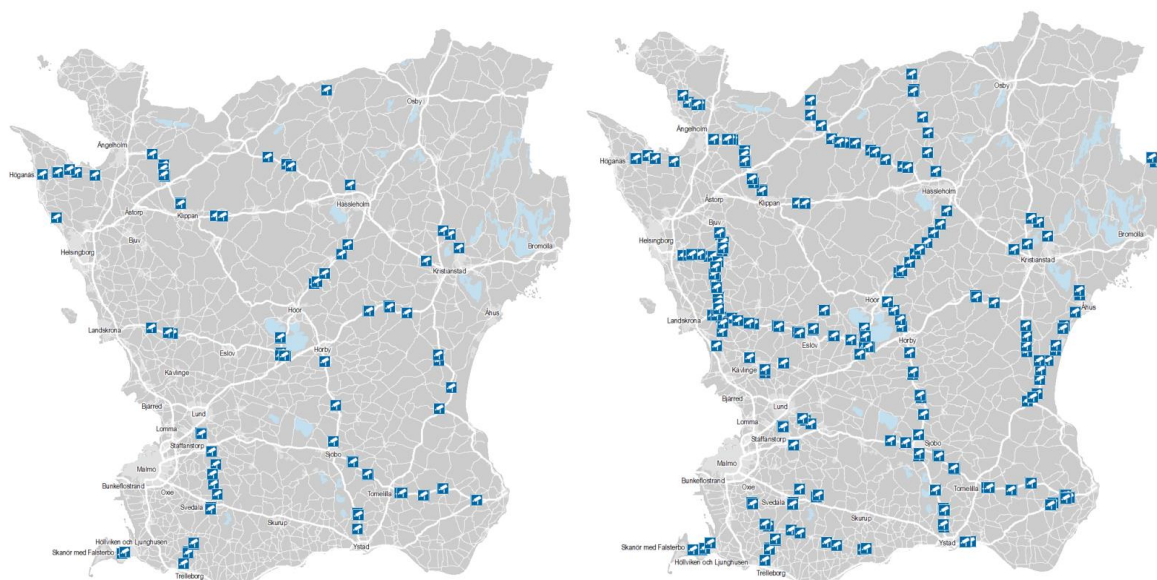
⁷⁹ Trafikverket (2020) *Anpassade hastighetsgränser*, <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/trafiksakerhet/Din-sakerhet-pa-vagen/Hastighetsgranser-pa-vag/andradehastighetsgranser/>, 2020-08-24,



Figur 48. Korsningar (inkl. cirkulationsplatser och trafikplatser) på regionalt prioriterat vägnät i Skåne.⁸¹

Trafiksäkerhetskameror/ATK

I dagsläget finns ungefär 2000 trafiksäkerhetskameror längs de statliga vägarna, drygt 200 av dessa finns i Skåne. Kamerorna är placerade för att sänka hastigheten och rädda liv på de vägar där hastigheterna är höga och risken för olyckor är stor. Alla kameror placeras synligt och hastigheten är väl skyltade vid kamerorna så att alla kan köra lagligt. Kamerorna mäter fordonets hastighet med hjälp av radar och fotograferar bara när någon kör fortare än vad som är tillåtet på vägen.



Figur 49. Trafiksäkerhetskameror 2009 (vänster) och 2020 (höger).⁸²

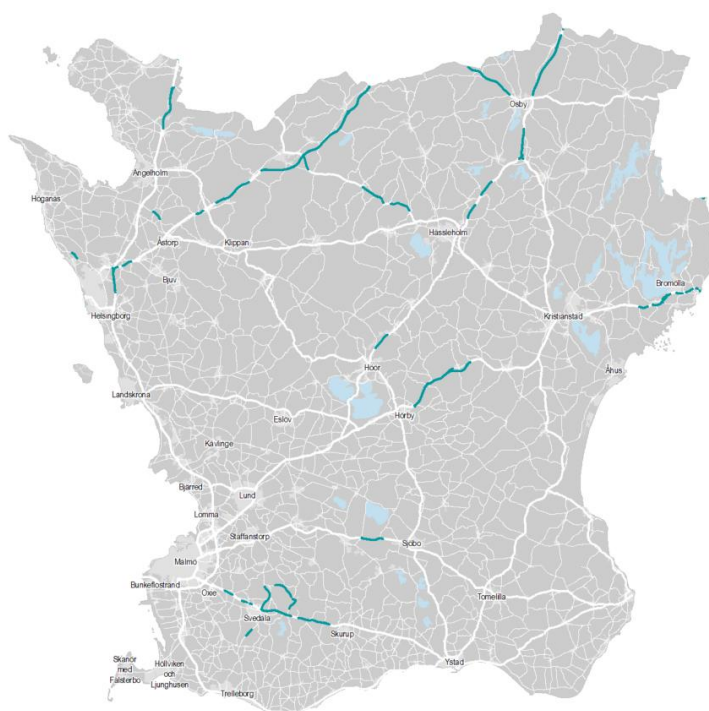
⁸¹ Trafikverket/NVDB 2020.

⁸² Trafikverket/NVDB 2020.

Mätningar visar att det fungerar väl, trafikanterna väljer att sänka hastigheten när man kör på en väg med trafiksäkerhetskameror. För 2019 var målet för andel fordon som överskrider gällande rapporteringsgräns 1 % för alla hastighetsgränser. I Skåne uppnåddes målet med undantag av sträckor med hastighetsgräns 40 km/h.⁸³

Viltstängsel och faunapassager

Vägar och järnvägar utgör i olika grad barriärer som kan bryta förbindelserna mellan de områden som djuren rör sig mellan. Trafikverket sätter upp stängsel och bygger djurpassager för att minska antalet viltolyckor längs utsatta vägsträckor för att förebygga viltolyckor och göra det lättare för djur att följa sina naturliga rörelsemönster. En annan viktig uppgift är att åtgärda vandringshinder för djur som lever i eller vid vatten så som fisk, utter och groddjur. Genom att placera och utforma trummor och broar på rätt sätt skapas förutsättningar för att djur ska kunna röra sig utan att hindras av väg- och järnvägsbankar.



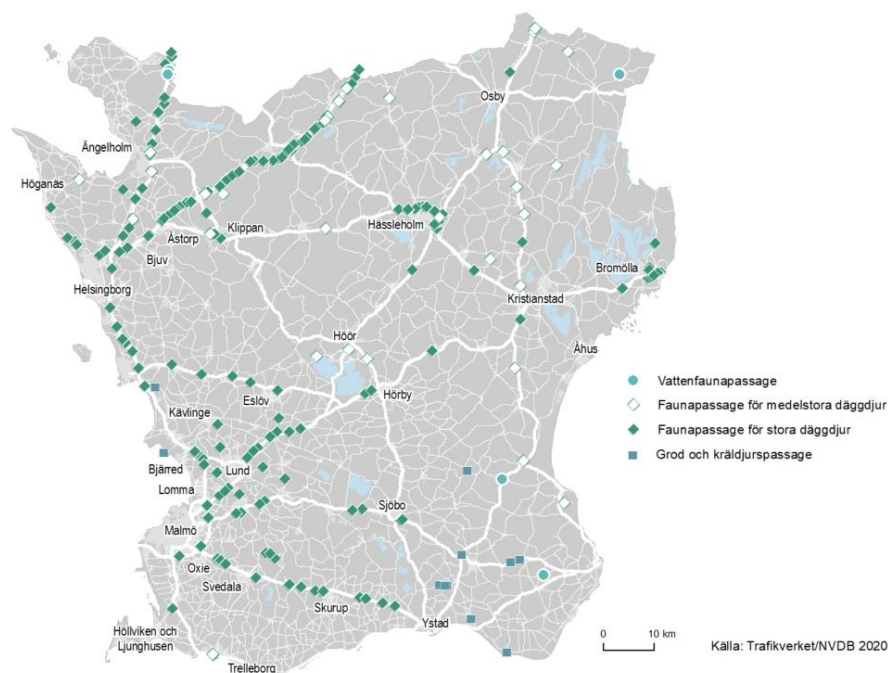
Figur 50. Viltstängsel i Skåne 2020, blågrönmarkerade sträckor är försedda med viltstängsel på ena eller båda sidor om vägen.⁸⁴

En ekodukt är en bro som är utformad på ett sådant sätt att den ska underlätta spridningen av djur och växter över hinder som t.ex. motorvägar. I Skåne finns det ekodukter över E4 norr om Örskällunga, E65 vid Lemmeströ och över E6 vid Burlövs Egnahem. En ny ekodukt och andra faunaåtgärder planeras för E6 på Hallandsåsen, byggstart höst 2020.

⁸³ Trafikverket (2020), *ATK Årsrapport 2019*, publikationsnummer 2020:108, http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1433225/FULLTEXT01_2020-08-24.

⁸⁴ Trafikverket (2020) *NVDB*, <https://nvdb2012.trafikverket.se/SeTransportnatverket>, 2020-08-25

Figur 51. Faunapassager i Skåne 2020.⁸⁵

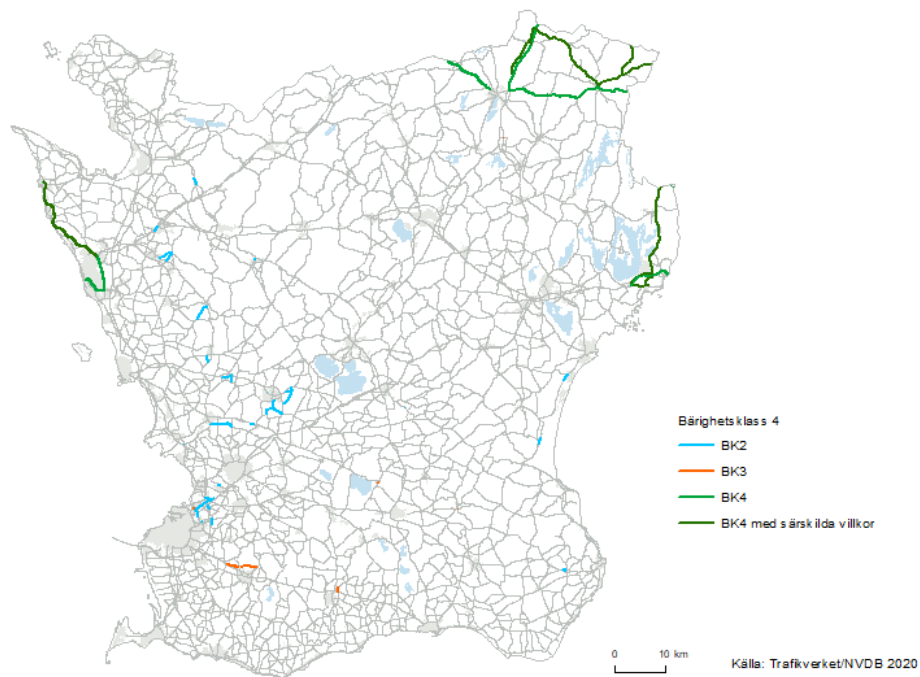


Bärighet

Föreskrifter för bärighetsklass (kap 11 § trafikförordningen (1998:1276) skrivs endast för undantag från den generella trafikregeln som innebär att statliga vägar har bärighetsklass 1 (BK1) och kommunala vägar har bärighetsklass 2 (BK2). Innebörden av värdena för attributet bärighetsklass framgår av 4 kap 12 § trafikförordningen och reglerar både bruttovikt och axel-boggitryck i olika kombinationer för de olika bärighetsklasserna.

På det vägnät som heter BK4 får man köra med laster upp till 74 ton utan restriktioner på fordonet. På vägnätet som heter BK 4 särskilda villkor får man köra med fordon utan restriktioner om fordonet är registrerat i vägtrafikregistret före 31 december 2018. Är fordonet registrerat efter den 31 december gäller följande: På vägnätet som heter BK 4 särskilda villkor får man åka med fordon som har dubbelmonterade hjul och luftfjädring eller likvärdig fjädring, eller att drivaxlarna är försedda med dubbelmonterade hjul och vikten inte överskrider 9.5 ton på någon av axlarna. För fordonståg gäller dessutom att om bruttovikten överstiger 64 ton ska minst 65 procent av släpvagnens eller släpvagnarnas sammanlagda bruttovikt belasta axlar försedda med dubbelmonterade hjul.

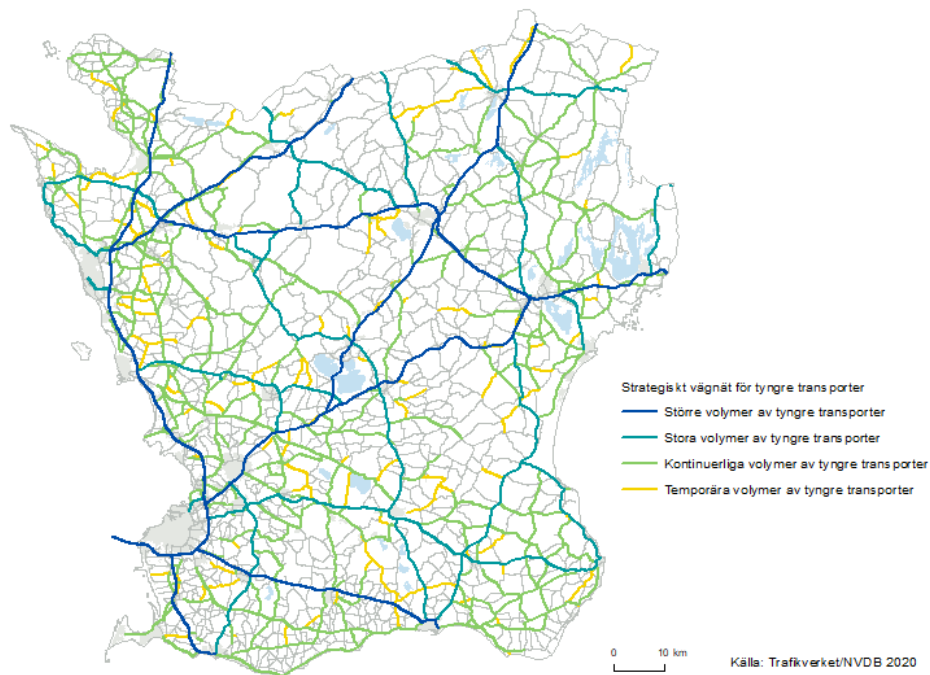
⁸⁵ Trafikverket (2020) *Lastkajen*



Figur 52 Väg med annan bärighetsklass än 1.⁸⁶

Strategiskt vägnät för tyngre transporter kan nyttjas dels som underlag för planering av åtgärder i infrastrukturen och för drift- och underhållsåtgärder, dels som underlag för trafiksäkerhetsanalyser och trafiksäkerhetsåtgärder och inför införande av BK4-vägnätet. Indelningen har tagits fram av Trafikverket som i dialog med näringslivet har identifierat och pekat ut de vägsträckor som anses ingå i det strategiska vägnätet för tyngre transporter.

⁸⁶ Trafikverket (2020) NVDB, <https://nvdb2012.trafikverket.se/SeTransportnatverket>, 2020-08-25



Figur 53 Strategiskt vägnät för tyngre transporter.⁸⁷

Region Skåne lät under 2019 utreda hur ett HCT-nät skulle kunna se ut i Skåne. Förslaget nät för HCT-transporter på väg kan delas in i fyra faser eller utbyggnads-omgångar. Samma vägnät föreslås prioriteras och anpassas för både 74 ton tunga och 34,5 m långa lastbilstransporter. Det är en följd av att viktiga start- och målpunkter samt noder som hamnar och terminaler har nytta av såväl långa som tunga fordon. På europavägar, riksvägar och andra högklassiga vägar är det dock fullt möjligt att bygga ut nätet snabbare för långa lastbilar, eftersom anpassningsåtgärderna är färre och mindre kostsamma, samtidigt som den samhällsekonomiska nyttan är mycket hög.

Fas 1 utgår från regeringsuppdraget som presenterades i Trafikverkets rapport Längre lastbilar på det svenska vägnätet – för mer hållbara transporter. Nätet består av vägarna E6, E20 (inkl Öresundsbron), E22, E65, väg 21 och väg 23. Vägnätet utgörs i huvudsak av nationella stamvägar. Kring Ringsjöarna söder om Höör finns vissa oklarheter kring sträckning. Längre fordonskombinationer kommer inte att tillåtas på väg 23 söder om Höör. En alternativ, längre körväg är i detta skede att nyttja E22 från väster om Hörby till Kristianstad, väg 21 mot Hässleholm och därefter väg 23 norrut. Tidshorisonten för införande ligger i perioden 2020-2023.

Fas 2 utgår från Region Skånes vägnät för godstransporter så som det föreslås i rapporten Strategi för den hållbara gods- och logistikregionen Skåne. För situationen kring Ringsjöarna kan i detta skede en ombyggnad av väg 13 Hörby-Höör vara ett tänkbart alternativ. Alternativt nyttjas E22 till Kristianstad och väg 19 norrut. Förutom Region Skånes vägnät för godstransporter har nätet kompletterats för att täcka in vägterminaler i Skåne, identifierade av Region Skåne i tidigare studier samt av Sveriges Åkeriföretag. Tidshorisonten för ett fullständigt införande ligger i perioden 2030-2040.

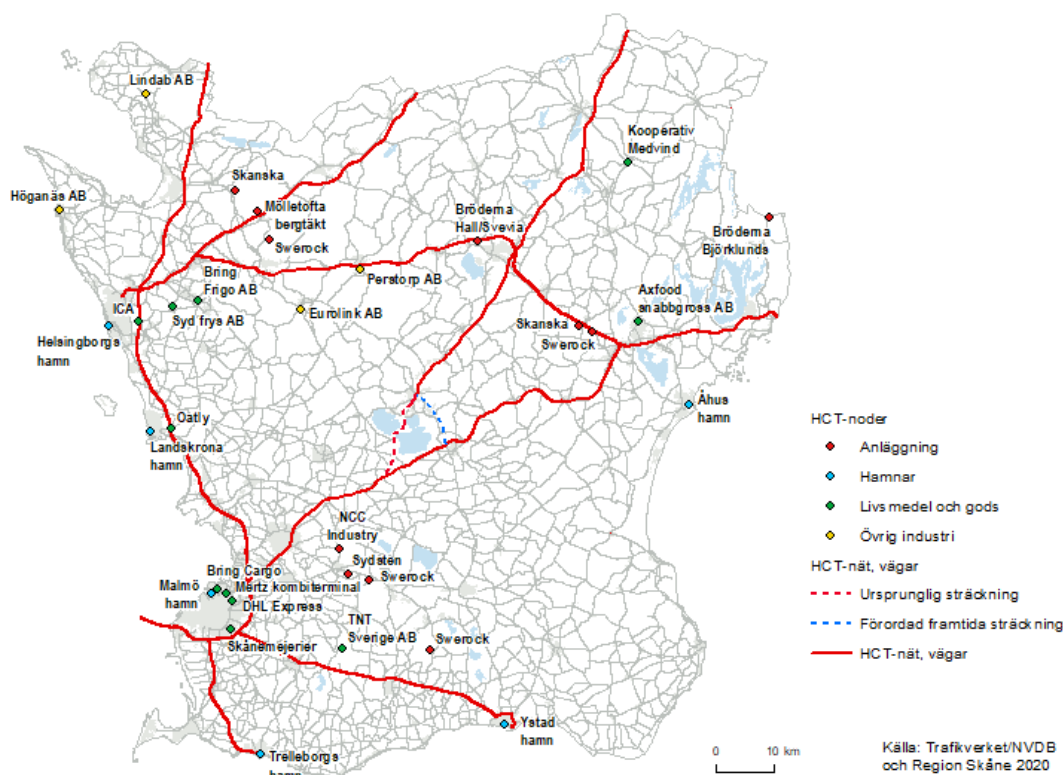
Fas 3 utgår från de delar av Trafikverkets funktionellt prioriterade vägnät för godstransporter i Skåne län, som inte ingår i ovan nämnda faser. Trafikverkets funktionellt prioriterade vägnät för

⁸⁷ Trafikverket (2020) NVDB

godstransporter i Skåne var på väg att arbetas om när utredningen genomfördes (våren 2019). Dessutom ingår väg 101 Alstad-Anderslöv. Tidshorizonten för införande ligger runt år 2040.

Fas 4 innebär på sikt att hela dagens BK1-vägnät utanför tätorter ska kunna uppfylla kraven för BK4, det vill säga klara lastbilstransporter med en maxvikt på 74 ton. Tidshorizonten för införande ligger efter år 2040. Swecos bedömning är att Trafikverkets målbild är mycket ambitiös och att realismen är osäker. Swecos bedömning är att Trafikverkets målbild är mycket ambitiös och att realismen är osäker. Det gäller i synnerhet för långa lastbilar, där utmaningarna avseende framkomlighet och säkerhet blir ännu större på det mindre vägnätet. Bortom år 2040 kan möjligen ny fordonsteknik underlätta ett genomförande.

I kartan nedan redovisas förslaget nät enligt fas 1.⁸⁸



Figur 54 HCT-noder och HCT-nät, vägar.⁸⁹

Funktionellt prioriterade vägar⁹⁰

Trafikverket har pekat ut vilka statliga vägar som är viktigast för tillgänglighet ur ett nationellt och regionalt perspektiv, vägar som i första hand har lokal betydelse har inte pekats ut. Utpekandet har gjorts i samarbete med i första hand länsplaneupprättarna och kallas för funktionellt prioriterat vägnät (FPV) och är ett planeringsunderlag som är ett stöd för dels prioritering av insatser för att värna/utveckla tillgängligheten för resor/transporter längs med de utpekade vägarna, dels

⁸⁸ Nät för samtliga faser kan ses i

https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer_dokument/hct_i_skane_slutversion_1.2.pdf

⁸⁹ Trafikverket, Region Skåne (2020) NVDB

⁹⁰ Trafikverket (2019) Rapport: Funktionellt prioriterat vägnät, <http://trafikverket.diva-portal.org/smash/get/diva2:1372623/FULLTEXT01.pdf>, 2020-08-24.

samhällsplanering och utformning av vägarna samt avvägning av olika intressen. Tillgängligheten längs med vägarna i FPV ska värnas och, där det behövs mest och är möjligt, utvecklas.

Förutsägbarhet och hög tillförlitlighet vad gäller restid och vägstandard, även vintertid, är generellt viktigt för vägarna inom FPV. Man bör eftersträva att bibehålla en så jämn tillåten hastighet som möjligt, även vid mindre tätorter och korsningar. Tillgängligheten har alltid ett samband med trafiksäkerhetsnivån.

Det funktionellt utpekade vägnätet kan till exempel användas vid:

- prioritering av åtgärder enligt fyrstegsprincipen vid investeringar, mindre åtgärder och drift- och underhållsåtgärder
- beskrivning av behov och brister utifrån de utpekade vägnätets funktioner
- regionala hastighetsanalyser där inriktningen är att hastighetshöjande åtgärder ska ske på det prioriterade nätet
- underlag för vilka vägar som bör pekas ut som riksintressen

Eftersom enbart statliga vägar pekas ut i FPV omfattas inte E20 väster om trafikplats Petersborg (Öresundsförbindelsen).

Vägarna som pekats ut sorteras in i tre kategorier:

- nationella vägar: de nationella stamvägarna
- regionalt viktiga vägar: vägar som binder samman län och funktionella regioner (i regel riksvägar, men det kan även vara länsvägar)
- kompletterande regionalt viktiga vägar: vägar som binder samman kommuncentrum och produktionsnoder inom regioner och län, det kan även vara vägar som är viktiga för omledning (i regel länsvägar, men kan även vara riksvägar).

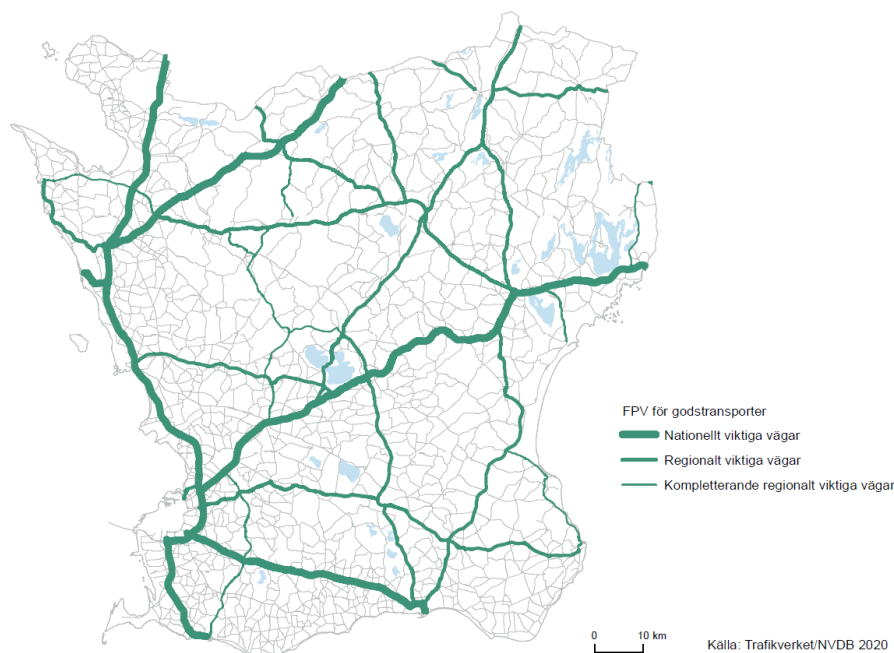
Funktionen ”godstransporter” definieras enligt följande:

- vägar som är internationellt, nationellt och regionalt viktiga för långväga godstransporter
- vägar med kopplingar till nationellt och regionalt viktiga noder

De vägar som pekats ut skapar ett sammanhängande regionalt och nationellt nät med kopplingar till viktiga målpunkter och noder. För godstransporter är god bärighet viktig och en jämn hastighet bidrar till att undvika bullerstörningar vid bostäder och verksamheter lokaliserade i vägens närhet. Detta behöver bevakas vid planering av dessa i vägens närhet. Mindre vägar som är viktiga för enskilda företag eller som fungerar som matarvägar till större vägar och uppsamlingsplatser (till exempel sågverk) pekas inte ut som funktionellt prioriterade. Dessa vägar hanteras inom arbetet med bärighet.

I Skåne är det europavägarna som pekas ut som nationellt viktiga. Riksvägarna 11, 13 (Ystad-Höör), 15, 17, 19, 21, 23, 24 samt länsväg 111 pekas ut som regionalt viktiga.

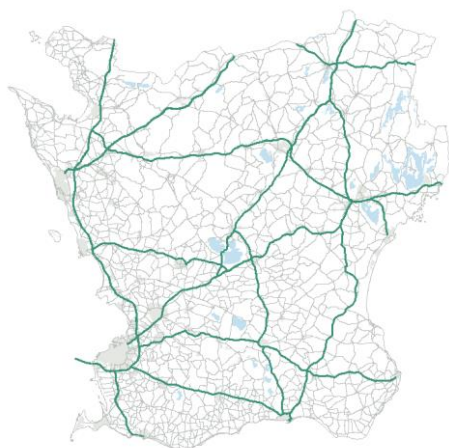
På det utpekade godsvägnätet är det tillåtet att transportera farligt gods. Undantaget är sträckningen av väg 23 mellan Ringsjöarna. Denna sträcka kommer utgå från det utpekade godsvägnätet och ersättas med väg 13 när dess ombyggnad/utbyggnad är klar.



Figur 55. Funktionellt prioriterat vägnät (FPV) för godstransporter 2020, endast statliga vägar pekas ut.⁹¹

Även Region Skåne har pekat ut ett prioriterat vägnät för godstrafik som skiljer sig något från FPV. Det regionalt prioriterade stråken för gods- transporter anger det övergripande mest betydelsefulla nätet ur regionalt perspektiv och sammanfaller i stor utsträckning med det viktiga regionala vägnätet för personresor. Stråken ska vara attraktiva och fungera som förstahandsval för godstrafiken genom samt till/från Skåne. Utveckling och satsningar bör fokuseras till stråken. Målstandard för nätet är att det ska ha en hög trafiksäkerhet, och bidra till en god tillgänglighet och framkomlighet.

I huvudsak ingår inte de kompletterande regionalt viktiga vägarna i det nät som regionen pekar ut, däremot omfattas även vissa vägar med kommunal eller enskild väghållare.



Figur 56. Region Skånes prioriterade vägnät för godstrafik⁹².

⁹¹ Trafikverket (2020) NVDB

⁹² Region Skåne (2018)

Funktionen ” långväga personresor med bil” definieras enligt följande:

- vägar som i regel har regionalt eller nationellt resande, över cirka 10 mil, till exempel tjänsteresor, resor till centrala servicefunktioner, större handelsområden och sjukhus
- vägar som är viktiga för besöksnäringen

Utgångspunkten för utpekande av vägar som är viktiga för besöksnäringen är tillgängligheten till stora turistdestinationer, vägar med (periodvis) stora flöden och vägar med många sällanresenärer. Det gäller framför allt vägar som går till större turistdestinationer som ligger långt från det utpekade funktionellt prioriterade vägnätet och i områden där turistnäringen är av stor betydelse i förhållande till andra näringar.

Funktionen avser i första hand vägar där det är vanligt med sällanresenärer, som inte reser på vägen ofta och därmed inte är så bekanta med vägen.

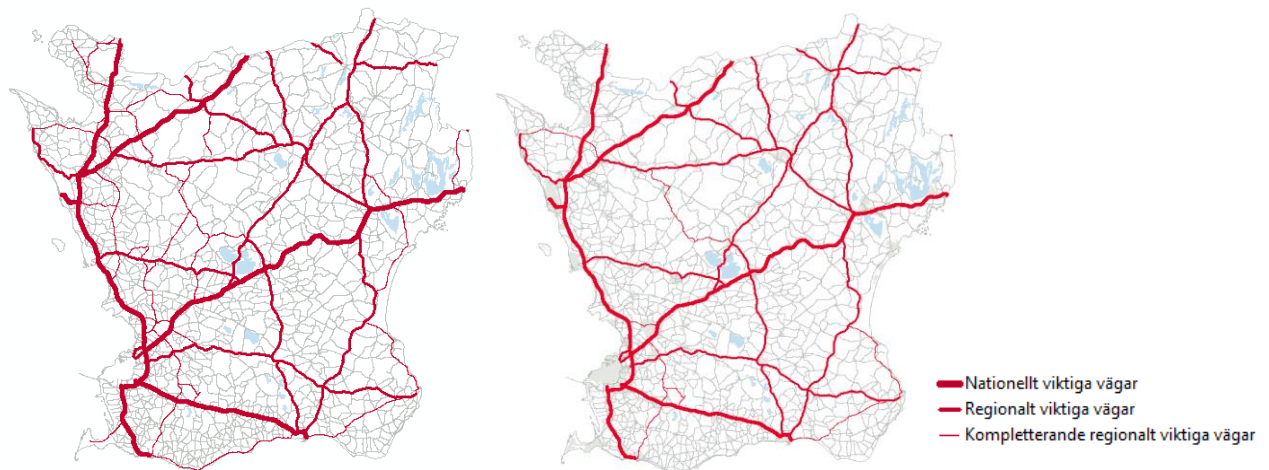
Funktionen ” dagliga personresor med bil” definieras enligt följande:

- vägar som i regel har kortväga och regionalt resande, vanligtvis upp till cirka 10 mil, till exempel arbets- och studiependling, resor till centrala servicefunktioner, större handelsområden och sjukhus.

Funktionen avser i första hand vägar med vana resenärer som kan vägen och färdas där regelbundet eller dagligen.

När det gäller långväga och dagliga personresor med bil är det viktigt att anslutningar till vägen planeras och utformas så att tillgängligheten längs med denna är godtagbar.

Alla vägar som pekats ut som viktiga för godstransporter i Skåne pekats även ut som viktiga för dagliga personresor. Utöver dessa pekats infarten till Malmö längs E22 ut som nationellt viktig. Riksväg 9 och ett antal länsvägar pekats ut som kompletterande regionalt viktiga vägar. Alla vägar som pekats ut som viktiga för långväga personresor ingår i nätet för dagliga personresor, men det kompletterande regionalt viktiga nätet är glesare än det för dagliga personresor.



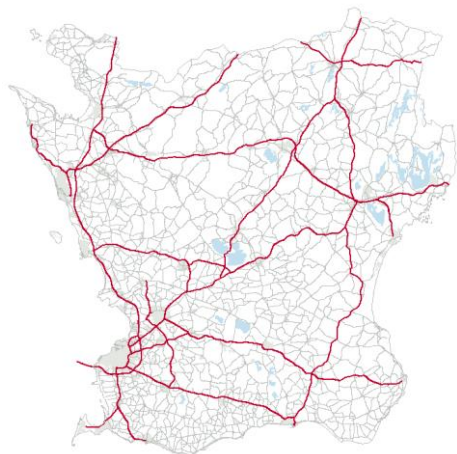
Figur 57. Funktionellt prioriterat vägnät (FPV) för dagliga (vänster) och långväga (höger) personresor 2020, endast statliga vägar pekats ut.⁹³

Region Skåne har pekats ut ett prioriterat vägnät för personresor som skiljer sig något från FPV. Det regionalt prioriterade vägnätet för personresor anger det övergripande vägnätet ur regionalt perspektiv.

⁹³ Trafikverket (2020) NVDB

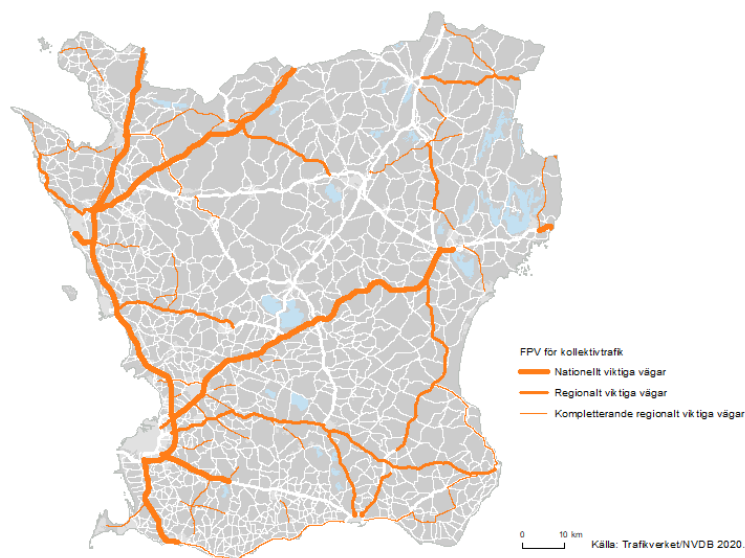
Detta vägnät ska vara attraktivt och fungera som förstaval för vägtrafiken. Utveckling och satsningar bör fokuseras till detta nät. Regionala stråk ska binda samman Skånes tillväxtmotorer, regionala kärnor och dess omland. De ska vidare binda samman Skåne med omgivande regioner. Målstandard för nätet är att det ska ha en hög trafiksäkerhet, och bidra till en god tillgänglighet och framkomlighet.

I det nät som pekas ut av regionen är t.ex. väg 23 med och bara delen Svedala-Kävlinge av väg 108. Däremot omfattas även vissa vägar med kommunal eller enskild väghållare.



Figur 58. Region Skånes prioriterade vägnät för personresor⁹⁴.

Trafikverkets utgångspunkt för att definiera statliga vägar som viktiga för kollektivtrafik är de prioriterade stråk eller stomlinjer med frekvent busstrafik som de regionala kollektivtrafikmyndigheterna har pekat ut. Dessa kompletteras vid behov med vägar som är viktiga för mer långväga busslinjer.

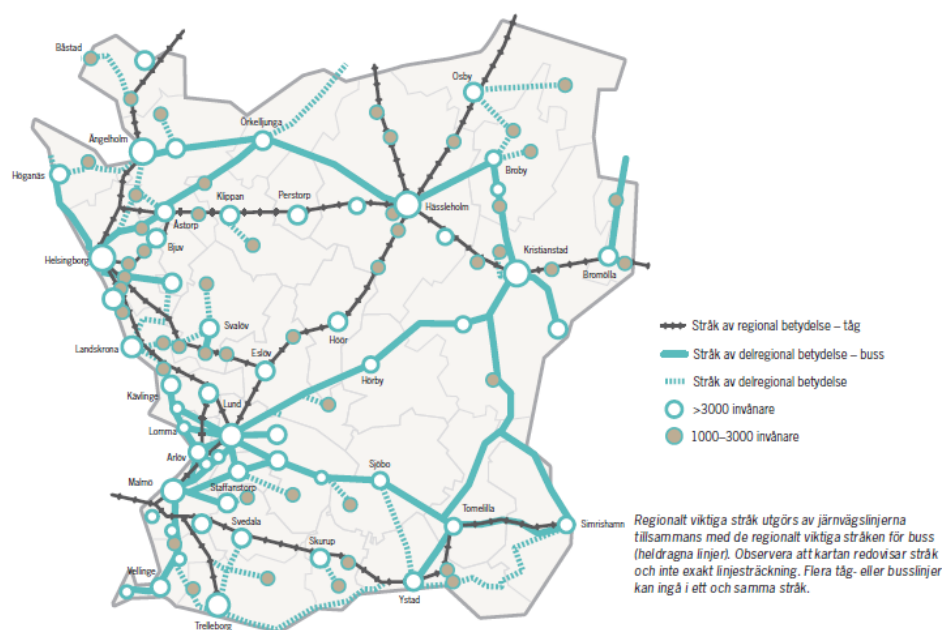


Figur 59. FPV för kollektivtrafik.

⁹⁴ Region Skåne (2018)

Regionala stråk ska binda samman Skånes tillväxtmotorer och regionala kärnor med dess omland med en robust och attraktiv kollektivtrafik. Målstandard är att nätet ska ha en hög trafiksäkerhet, och bidra till en god tillgänglighet och framkomlighet.

Målsättningen är att bygga en robusthet som stärker och förbättrar tillgängligheten mellan, inom och in till tillväxtmotorerna och regionala kärnor. Kollektivtrafiken ska ha en tydlig prioritering i stråken. Huvuddelen av de regionala stråken för kollektivtrafik utgörs av primära länsvägar, ett fåtal riksvägar samt två Europavägar. Stråken som pekas ut som viktigt för busstrafik är i stort dags expressbusstrafik och till stor del de tunga regionala busstråken med de allra största resandeflödena.



Figur 60. Regionalt och delregionalt viktiga stråk för kollektivtrafik.⁹⁵

Kollektivtrafikstråken i Skåne har olika funktion men syftar alla till att binda samman orter i Skåne på olika nivåer. Vissa stråk är utpekade som Regionalt viktiga stråk. Dessa regionala viktiga stråk knyter städer och orter med mer än 3 000 invånare till sin närmaste tillväxtmotor och består av järnvägslinjerna samt ett antal utpekade stråk med buss. De ska ses som strukturbildande för nya bostads- och verksamhetsområden. Större satsningar i såväl ny trafik som infrastrukturåtgärder ska prioriteras i dessa stråk.

Regionalt viktiga stråk knyter ihop orter med fler än 3 000 invånare med tillväxtmotorer samt knyter ihop tillväxtmotorer med varandra.

Delregionalt viktiga stråk förbinder orter med 1 000-3 000 invånare till nätet av Regionalt viktiga stråk och skapar förbindelser mellan regionala kärnor eller mellan större orter och närliggande regionala kärnor.

De *Lokalt viktiga stråken* syftar till att knyta ihop den aktuella orten till nätet av regionalt eller delregionalt viktiga stråk.

⁹⁵ Region Skåne, *Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020-2030*.

GÅNG- OCH CYKELNÄT

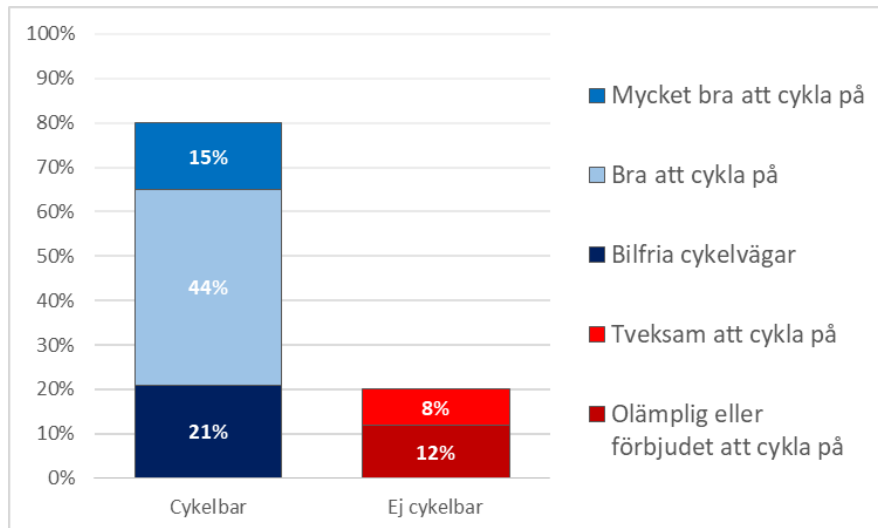
Idag finns goda möjligheter att transportera sig till fots, samtidigt som det finns brister i det skånska gångvägsnätet, speciellt på landsbygden och mellan orter. På landsbygden blir fotgängare ofta hänvisade till vägrenar eller diken längst landsväg, tätt intill biltrafik. Utrymmen som inte är anpassade för gående, men som används likväl.

Skåne har ett väl utvecklat nätverk av vandringsleder, Skåneleden. Skåneleden är till för människor som vill uppleva naturen till fots och skapar förutsättningar för vandring, turism och rekreation. Lederna går genom hela Skåne och binder samman Skånes orter. För att förenkla möjligheterna att ta sig till och från vandringslederna med buss och tåg förbinds Skåneledens vandringsleder med kollektivtrafiken på strategiska platser.⁹⁶

Den skånska cykelinfrastrukturen kan beskrivas som den infrastruktur som är lämplig att cykla på. Till det hör självklart cykelvägarna, som är friliggande från bilväg, cykelbanorna, som löper utmed en gata eller väg och är avskild från biltrafik med en avskiljare, och cykelfält, som är ett körfält på en gata som bara cyklister får använda. Till detta kommer blandtrafikvägar som cykeltrafik får nyttja.

Cykelresors verkliga regionala nytta är i huvudsak som regionala cykelresor och som anslutningsresor till kollektivtrafiken. Gångresors regionala nytta är framför allt som anslutningsresa till kollektivtrafik.

Region Skåne har klassificerat hela blandtrafiken i Skåne efter hur bra de förmodas vara att cykla på. Detta beskrivs i *Skånsk cykelbarhetsklassificering*.⁹⁷ Utgångspunkten i det arbetet är att små motortrafikmängder och låga hastigheter ger högre cykelbarhet än höga flöden och höga hastigheter. Sammantaget består drygt 20 procent av det asfalterade vägnätet av cykelvägar och 80 procent av hela vägnätet (inkl. cykelvägar) är relativt bra att cykla på. Majoriteten av alla vägar är lågtrafikerade och därmed trafiksäkerhetsmässigt acceptabla att cykla på. Grusvägar är inte inräknade.



Figur 61. Omkring 80 procent av Skånes asfalterade vägnät är i acceptabelt att cykla på. Se vilka vägar det rör sig om på cykla.skane.se.

I Skåne är det möjligt att cykla på cykelvägar och lågtrafikerade vägar mellan nästan alla Skånes tätorter. I praktiken är det dock få cyklister som nyttjar möjligheten att cykla på dessa vägar, eftersom att avstånden är långa eller att det finns liten potential för cykling. Störst potential för regionala cykelresor finns i västra Skåne och kring Skånes större städer där närheten mellan tätorter och

⁹⁶ Skåneleden (2020) *Skåneleden* <https://skaneleden.se/>, 2020-08-25

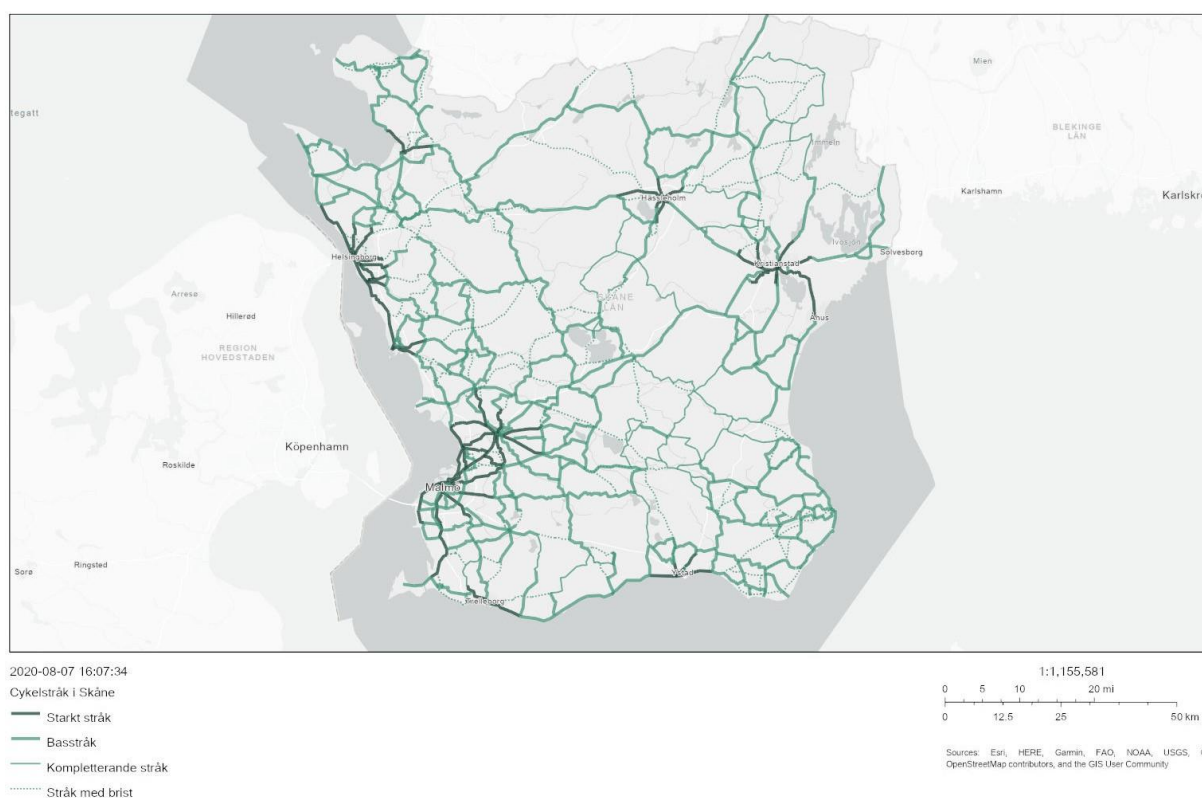
⁹⁷ Region Skåne (2020) *Metod för cykelbarhetsklassificering*, inte publicerad än.

målpunkter är kortare, och där cykeln kan utgöra ett bra komplement till exempelvis en kollektivtrafikresa.

Stråk för cykling

I *Stråk- och vägvisningsplan för cykel i Skåne* (dialogversion)⁹⁸ har de regionala cykelstråken, det vill säga de som går mellan Skånes städer, orter och byar, delats in i tre kategorier efter hur många som kan förväntas cykla på dem:

- **Starka stråk.** De stråk som redan idag har mest cykeltrafik och som kommer att utredas för att uppgraderas till ”Supercykelstråk”. Dessa stråk består idag nästan helt av cykelvägar, även om undantag finns. Det handlar om ungefär 50 stråk som går in och ut ur Skånes största städer.
- **Basstråk.** Dessa stråk har ganska få cyklister men är utpekade för att visa hur man cyklar mellan byar, småstäder och andra målpunkter om man skulle vilja det. Dessa stråk är vägvisade eller kommer att vägvisas. Det rör sig om ungefär 380 basstråk i Skåne men eftersom regional vägvisning för cykel inte är helt genomförd är antalet lite flytande.
- **Kompletterande stråk.** Dessa stråk finns endast på karta och bidrar egentligen främst till att skapa ett sammanhållet regionalt stråknät. Det handlar om långa stråk mellan mindre byar.



Figur 62. Cykelstråk utifrån stråkklassificering i Skåne, läs mer på cyklaiskane.se.

Utöver stråken finns de regionala och nationella cykellederna för rekreation och turism. De är inte till för vardagspendlingen utan för turister och för den som vill ta en cykeltur för att det är trevligt att cykla, inte för att komma fram snabbt och smidigt. I dagsläget finns tre nationella cykelleder i Skåne: Kattgattleden, Sydkustleden och Sydostleden. Sydkustleden öppnades under sommaren 2019 och är en 260 km lång cykelled för turism och rekreation som sträcker sig längst kusten från Simrishamn till Helsingborg. Utöver de nationella lederna planeras det för tre regionala leder. En regional led har redan pekats ut och kommer gå från Ängelholm till Kristianstad. Dessutom pågår ett arbete för att

⁹⁸ Region Skåne (2019)

peka ut två ytterligare regionala leder som kommer gå på tvären genom Skåne likt ett kors. Samtliga regionala leder beräknas öppnas 2023. Utöver ovan nämnda leder finns ett antal leder som cykelfrämjande organisationer har pekat ut.

När man pratar om cykling som har en regional eller mellankommunal funktion för att ta många till arbete, skola och fritidsaktiviteter är det i praktiken de starka stråken som är mest intressanta, exempelvis i denna systemanalys. En majoritet av relationerna i basnätet bedöms redan idag acceptabla att cykla på och stora delar av det prioriterade nätet för cykel är utbyggt med separat cykelväg. I flera fall där det finns brister är det inte motiverat att anlägga en separat cykelväg eftersom det potentiella antalet cyklister är lågt. Stråk med brister är utpekade i cykelplaneringskartan, se figur 61. Istället ska framkomligheten för cyklister i första hand ordnas genom att utnyttja lågt trafikerade vägar för cykling i blandtrafik.

Den stora utmaningen är därför inte att det i kilometer räknat saknas cykelbara vägar utan att de inte går gent eller dit man vill cykla. En stor del av cykelinfrastrukturen, i synnerhet infrastrukturen på landsbygden, har med andra ord begränsad betydelse för cykeltrafiken eller för att skapa tillgänglighet. De lågtrafikerade vägarna som i praktiken har betydelse för att skapa tillgänglighet för dem som cyklar är de som ingår i stråk.

Anslutning till kollektivtrafik

Den andra regionala funktionen är att kombinera cykel och gångresor med kollektivtrafiken, så kallade anslutningsresor. Hur lång anslutningsresa resenärer är beredda att göra till fots eller med cykel beror till stor del på hela resans längd. Cykeln och till fots har olika upptagningsområde, schablonmässigt beräknas upptagningsområde till tåg upp till 800 meter för gång respektive 2500 meter för cykel. Till buss beräknas upptagningsområde upp till 400 meter för gång respektive 1250 meter för cykel, enligt tabellen nedan.

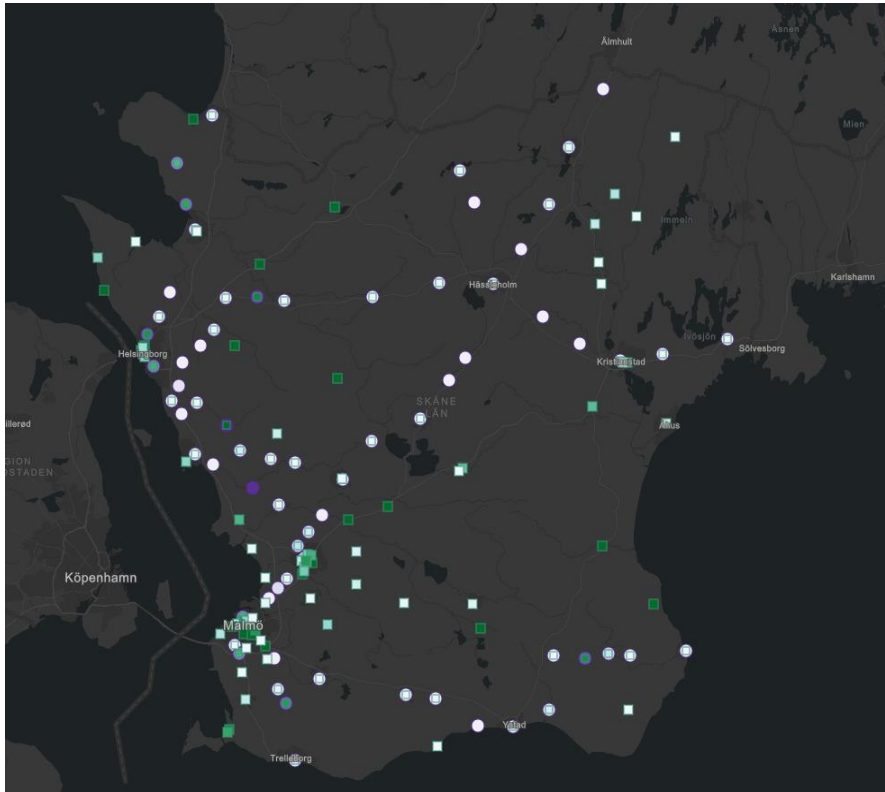
Kollektivtrafikens upptagningsområden presenteras mer utförligt i rapporten *Anslutningsresor med cykel till kollektivtrafik - en tillgänglighetsanalys i Skåne*.⁹⁹

Tabell 3. Schabloner för hur långa anslutningsresor som är rimliga till tåg respektive buss.

	Restid	Reslängd gång	Reslängd cykel
Tåg	10 minuter	800 m	2500 m
Buss	5 minuter	400 m	1250 m

I Skåne finns det potential för att öka andel anslutningsresor till kollektivtrafiken med gång eller cykel. Skåne har relativt korta avstånd och en utvecklad kollektivtrafik. I kartan nedan visas viktiga bytespunkter för buss och tåg - drygt hundra hållplatser och ett fyrtiotal tågstationer. Utpekade bytespunkter klassas som viktiga i sammanhanget att bytespunkten trafikerar av flera linjer och innehar större flöden resenärer. Bytespunkter är således intressanta att utveckla ur ett anslutningsperspektiv för gång och cykel.

⁹⁹ Region Skåne (2019) *Anslutningsresor med cykel till kollektivtrafik*, <http://skane.maps.arcgis.com/apps/View/index.html?appid=758dbb5b00854df298a1c9e9957ac63a>, 2020-08-24



Figur 63. Upptagningspotential: busshållplatser: gröna kvadrater; tågstationer: lila cirklar¹⁰⁰.

Utveckling av gång- och cykelinfrastruktur

Under 2016 genomfördes inventeringar av nätet för att avgöra vilka standardhöjningar som behöver göras för att det prioriterade nätet för cykel ska upplevas som snabbt, bekvämt, smidigt och tryggt. Denna inventering ligger delvis till grund för de satsningar som prioriterats i Cykelvägsplan för Skåne 2018 – 2029.

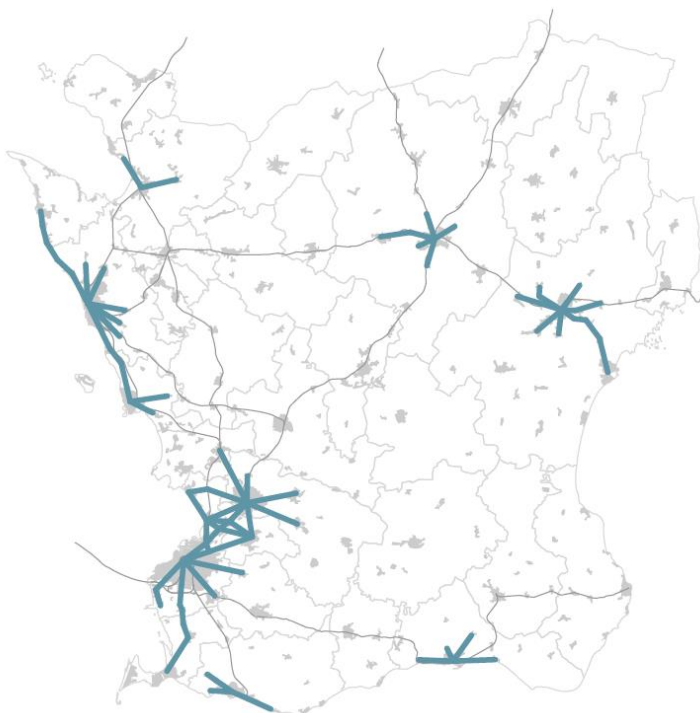
¹⁰⁰ Region Skåne (2019)



Figur 64. Samtliga drygt 200 brister som är utredda i Cykelvägsplan för Skåne 2018–2029. Blått markerar de brister som ska åtgärdas inom planperioden och orange markerar de brister som inte har prioriterats.¹⁰¹

Sedan inventeringen genomfördes 2016 av det prioriterade nätet har Region Skåne tagit fram ett koncept för supercykelstråk i Skåne. Konceptet släpptes under hösten 2019. Vad ett supercykelstråk är beskrivs i rapporten *Konceptet för supercykelstråk i Skåne*, men i stora drag handlar konceptet om hur de starkaste stråken för arbetspendling i Skåne, det prioriterade nätet med störst potential att attrahera cyklister, kan förbättras ytterligare för att öka cykelns attraktivitet mot andra färdmedel. Tillsammans med berörda väghållare pågår en satsning med att uppgradera de viktigaste regionala cykelstråken in till Skånes större städer, enligt *Konceptet för supercykelstråk i Skåne*. Detta som ett sätt att nå en ökad förflyttning till cykel.

¹⁰¹ Region Skåne (2018)



Figur 65. Starka cykelstråk i Skåne markerat som linjer i blått. Det är de längre cykelstråk med regional betydelse för pendling i vardagen eftersom de har en stor potential att attrahera cyklister.¹⁰²

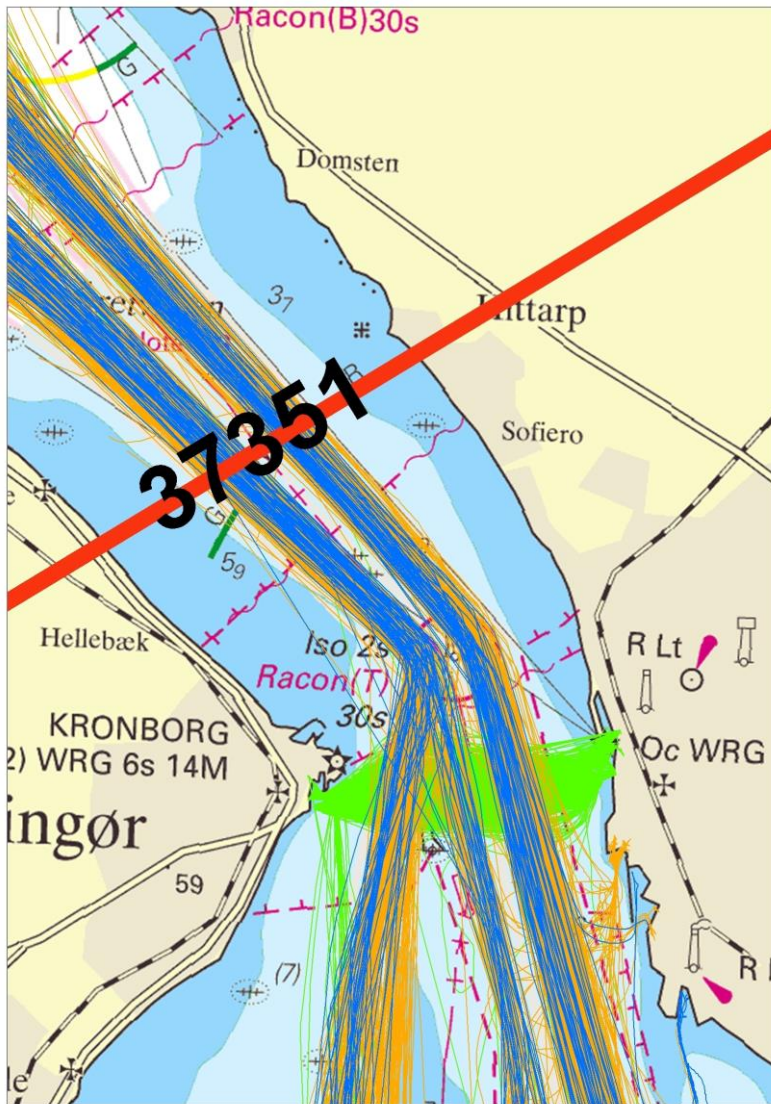
Sedan antagandet av Cykelvägsplan för Skåne 2018–2029 i Regionfullmäktige har även ett antal förändringar skett, eller föreslås ske i dialog med Trafikverket och berörda kommuner. Dock är trenden att kostnaden för cykelobjekten ökar och försenas. Ett flertal cykelvägar är försenade med anledning av oförutsedda långa planerings- och samrådstermer hos Trafikverket, på grund av resursbrist eller att vissa objekt påbörjats för sent. Flertalet objekt i planen har också fördröjats så pass mycket att objekten riskeras att inte verkställas. Detta eftersom budgeten inte längre räcker till samt att vissa vägar inte längre upplevs motiverade att anläggas utifrån kostnadsökningen. Den relativa kostnadsökningen för projekten har flera skäl men bristfälliga uppskattningar av den totala kostnaden i tidigt skede är en viktig faktor.

År 2030 är målsättningen att hela det prioriterade nätet för cykel ska vara utbyggt till god standard. Kostnadsökningar och den långsamma framdriften i *Cykelvägsplan för Skåne 2018–2029* hindrar Region Skånes och kommunernas ambitioner om att öka cyklandet i Skåne negativt.

SJÖFART OCH LUFTFART

Sjöfart och luftfart är viktiga trafikslag för den internationella tillgängligheten men även ur ett nationellt perspektiv. Den svenska import och export beror till stor del på sjöfarten. Farlederna runt Skånes kust är livligt trafikerade. Öresund är infarten till Östersjön vilket innebär att mer normalt passerar mellan 35 000 och 40 000 fartyg genom Öresund. Alla fartyg över 300 bruttoton som avser att passera Öresund ska göra anmälan till Sound VTS med uppgifter om bland annat destination, fartygets djupgående, last och antal personer ombord. Anmälningsbenägenheten är nära 100 procent. Enligt Öresundstraktaten, ett avtal som slöts 1857, får alla fartyg, både civila och militära, passera sundet fritt så länge som fartyget inte betar sig fientligt eller hotfullt.

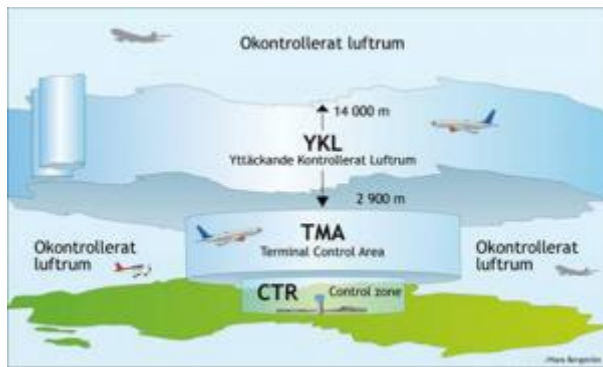
¹⁰² Region Skåne (2019)



Figur 66 Passager av fartyg med AIS i farled in i Öresund mätt i höjd med Helsingør/Helsingborg.

Trafikverket och Sjöfartsverket har båda ansvar för sjöfartsfrågor. Trafikverket ansvarar för den strategiska infrastrukturplaneringen för samtliga trafikslag, för sjöfarten sker detta i samråd med Sjöfartsverket. Sjöfartsverket har det operativa ansvaret för tillgänglighet, framkomlighet och säkerhet till sjöss. Det innebär att Sjöfartsverket utvecklar och sköter drift och underhåll av farleder samt sjösäkerhetsanordningar som bojar, prickar och fyror.

Luftfartens infrastruktur kan beskrivas i dimensioner av flygplatserna på land och luftrummen som anger flygvägarna. Skåne har tre flygplatser för kommersiella flyg samt att Köpenhamns flygplats utgör en viktig funktion för Skånes befolkning och näringsliv. Flygplatserna ska så långt som möjligt skyddas mot åtgärder som påtagligt försvårar utnyttjandet. Man talar om skydd från flyghinder inom influensområdet. Influensområdet är det område inom vilket master, torn eller andra anläggningar kan utgöra fysiska hinder för luftfarten.



Figur 67 Luftrumets indelning¹⁰³

Luftrummet är indelat i FIR (Flyg-Informationer-Regioner). Varje land bestämmer själva vilka luftfartyg som får trafikera dess luftrum och vilka regler som ska gälla i luftrummet. Luftrummet är i sin tur indelat i kontrollerat och okontrollerat. I det kontrollerade luftrummet är det flygledare, som i samarbete med piloten, bestämmer flygfartygens färd. I det okontrollerade är det piloten ensam som ansvarar för färden. Det svenska luftrummet är indelat i luftrumspaket, så kallade sektorer. I Sverige finns det omkring 30 sektorer varav 15 övervakas av Stockholm och 15 av Malmö.

Infrastrukturen för sjöfart och luftfart behandlas inte vidare här avseende luft- och sjösidan. Den landbaserade infrastrukturen tas upp nedan under noder.

NODER FÖR GODSTRANSPORTER

Infrastruktur för omlastning är punkter i transportsystemet där gods kan lastas om, exempelvis från fartyg till tåg eller från tåg till lastbil. I regeringens godstransportstrategi redogörs för ”viktiga noder för omlastning” (sid. 10). I uppräknningen ingår:

- Hamnar som fungerar som kombiterminaler för omlastning mellan sjöfart och väg och järnväg
- Rangerbangårdar som samlar ihop mindre järnvägstransporter till en större sammanhängande transport
- Kombiterminaler för omlastning mellan väg och järnväg
- Hamnar utan järnvägsanslutningar
- Renodlade lastbilsterminaler
- Flygfraktterminaler

Hamnar

I Skåne finns fyra TEN-T-hamnar av vilka Trelleborgs hamn och Copenhagen Malmö Port (CMP) är stomhamnar, hamnarna i Helsingborg och Ystad ingår i det övergripande nätet. Utöver dessa fyra hamnar sker godshantering även i hamnarna i Åhus och Landskrona.

Helsingborg

Helsingborgs hamn har, förutom en omfattande passagerarfärjetrafik, funktioner för hantering av RoRo (lastbilar), containergods och bulkgoods. I hamnen finns en kombiterminal och kan alltså även

¹⁰³ Källa: <https://www.flygplatser.se/vad-ar-en-flygplats/>

hantera gods som inte går över kaj¹⁰⁴. Helsingborgs hamn består av hamnarna Nordhamnen, Västhamnen och Sydhamnen. Västhamnen används för containerhantering.

Maximalt djupgående vid hamnens kajer är vid containerterminalen i Västhamnen 11,7 meter och vid Sydhamnen 12,3 meter. Djupgående i farleden är en begränsande faktor och intill Västhamnen är maximalt tillåtet djupgående ungefär 11,5 meter. I hamnen kan fartyg med en maxlängd på 230 meter hanteras.

Malmö

Sedan 2001 drivs hamnarna i Köpenhamn och Malmö i ett gemensamt bolag, Copenhagen Malmö Port (CMP). I Malmö hamn finns funktioner för att hantera RoRo (lastbilar) och kryssningstrafik. Stora ytor finns även för hantering av bilar och anläggningar för hantering av bulkods, särskilt oljeprodukter. I hamnen finns också en kombiterminal och möjligheter att hantera containers.

Maximalt djupgående i hamnen är 12,5 meter. Djupet i farleden är dock den begränsande faktorn för hamnen i Malmö. För den södra inseglingen är sjökortsdjupet i den centrala bassängen ungefär 9 meter, vilket även är gällande för stora delar av Frihamnens bassäng samt Industrihamnen. Norra hamnens hamnbassäng begränsas av ett sjökortsdjup av 8,5 meter. Detta innebär att maximalt djupgående är kring 7 meter. Maximal fartygslängd som kan hanteras är 250 meter.

Norra hamnen öppnade för trafik 2011, främst för att frigöra de södra delarna för stadsutveckling. Utöver Norra hamnen (hantering av container- och RoRo-gods) finns områden som benämns Oljehamnen, Frihamnen (bilar och kryssningsanlöp) och Mellersta hamnen (även kallad Industrihamnen, bulk i fast och gasform).

Trelleborg

I Trelleborg finns omfattande anläggningar för hantering av RoRo-trafik, både funktioner för lastbilstrafik och järnväg med rangering av vagnar. I hamnen finns två kombiterminaler som möjliggör lyft av enheter mellan tåg och lastbil samt rangering av järnvägsvagnar. I hamnen finns också vissa kajtor för hantering av bulkods.

Hamnen är Skandinavien största RoRo- och näst största färjehamn. Hamnen har åtta RoRo-lägen med olika rampsystem och spåranslutningar och är Östersjöns största järnvägshamn med möjlighet att ta emot de största järnvägsfärjorna i världen. Färjorna har en lastkapacitet på upp till 3300 längdmeter.¹⁰⁵ Idag trafikerar 12 RoPax-färjor¹⁰⁶ de fyra transportruterna mellan Trelleborg och europeiska kontinenten och från Trelleborgs hamn utgår färjeförbindelser till Klapeida, Swinoujscie, Rostock och Travemünde. I övrigt hanteras spannmål, gödning och olja i hamnen. Trelleborgs Hamn utgör idag en intermodal ”hub” i trafiken mellan Skandinavien och Kontinentaleuropa.

Maximalt djupgående i hamnen är 7,8 meter. Den maximala längden för fartyg som kan anlöpa hamnen är 240 meter.

Hamnen är för närvarande under omvandling med en omlokalisering österut, drivet av stadsutveckling. I och med expansionen kommer hamnen att kunna ta emot större fartyg och hamnens interna infrastruktur stödjer effektivare flöden och nyttjande av uppställningsytor. För att möjliggöra

¹⁰⁴ Begreppet ”går över kaj” innebär gods som ankommer eller avgår med båt. I hamnen kan även gods bara lagras/omlastas mellan väg/järnväg, den hanteringen omfattas inte av ”går över kaj”.

¹⁰⁵ Trelleborgs Hamn (2015) *Trelleborgs Hamn AB info*, <https://www.trelleborgshamn.se/wp-content/uploads/2015/07/2012-Trelleborgs-Hamn-AB-info.pdf>, 2020-08-24

¹⁰⁶ Ro-pax-färjor är vad som allmänt kallas bilfärjor (transporterar fordon inklusive lastbilar, och passagerare)

en flytt av hamnverksamheten behöver trafik ledas om, bort från stadskärnan. Därav planeras en östra ringväg, längst den yttre sidan av järnvägen, runt Trelleborg.

Ystad

I Ystads hamn finns i första hand funktioner för hantering av RoRo-gods. Både lastbilar och järnvägsvagnar kan hanteras. Utöver funktioner för RoRo-hantering finns ett antal kajlägen för hantering av bulkods.

Maximalt djupgående i hamnen är 6,7 meter och maximal fartygslängd är 140 meter.

Åtgärder pågår för att anpassa farleden till hamnens behov av ökad kapacitet, säkerhet och tillgänglighet. Hamnen har ett pågående projekt med muddring av hamnen samt byggnation av nya kajer och lagringsytor. Sjöfartsverket muddrar farleden och bygger om farledsutmärkningen. Åtgärderna beräknas färdiga ca 2021.

Åhus

I Åhus hamn finns funktioner för hantering av containers och bulkods. Det maximala djupgående vid hamnen är 7,1 meter och maximal fartygslängd är 145 meter.

Landskrona

Förutom Ven-trafiken har Landskrona hamn funktioner för att hantera bulkods (i första hand torr bulk) samt varvsindustri.

Det maximala djupgåendet vid hamnen är 10,1 meter. Djupen i anslutande farled begränsar dock djupgåendet till hamnens anläggning till ungefär 9,5 meter. Den maximala fartygslängden som kan hanteras i hamnen är 190 meter.

Inne i Landskrona hamn finns bl.a. företaget/varvet Oresund Drydocks. Varvet är ett av Skandinaviens största reparationsvarv med en strategisk placering för rederier i Nordsjön, Östersjön och Bottniska viken. Ur ett svenskt perspektiv är det idag det enda kvarvarande varvet i Sverige som kan ta emot och serva större fartyg än kusttonnage.

Oresund Drydocks har framfört behov av att kunna ta in större fartyg till sin verksamhet, upp till 240 m långa RoPax fartyg till sin torrdoca vilket den nuvarande farleden inte tillåter. Syftet med utbyggnaden av farleden är att möjliggöra för fartyg upp till 240 m längd, upp till 35 m bredd samt med ett maximalt djupgående om 10,1 m. Detta behov har analyserats i en ÅVS. Åtgärdsförslag innebär muddring av allmän farled samt komplettering av farledsutmärkning. Ansvar för muddring av hamnbassäng ligger på Landskrona kommun. Genomförande av åtgärder är beroende av kommande beslut om fortsatt utredning och finansiering

Flygfraktterminaler

Bland flygplatserna i Skåne är det endast Malmö Airport som hanterar flygfrakt. Malmö är också den enda flygplatsen i Sydsverige där tunga fraktflyg (startvikt 136 ton) kan tas emot. Av stor betydelse för transport av flygfrakt till och från Skåne är även Copenhagen Airport och Arlanda när det gäller gods från Skåne till destinationer utanför Europa.

Järnväg

Kombiterminaler

En kombiterminal är en omlastningsplats där gods kan flyttas från järnväg till väg och vice versa. och som normalt är öppen för flera trafikutövare, där samordningen och det operativa arbetet vid

terminalen utförs av en neutral operatör. På en kombiterminal hanteras främst enhetslastat gods¹⁰⁷, det vill säga gods som transporteras i containrar, på växelflak eller semitrailer. Dessa omlastas mellan järnvägs- och vägfordonen med hjälp av truckar eller portalkranar. Punkter där omlastning sker mellan järnväg och väg och som inte ingår i Trafikverkets definition av en kombiterminal kallas i denna rapport för lastplats.¹⁰⁸

Rangerbangårdar

Rangerbangårdar och bangårdar med lokal växling utgör strukturbildande knutpunkter i järnvägssystemet. Dessa platser är tågbildande, dvs. vagnar sätts samman för att bilda tåg.

Rangerbangårdar definieras utifrån att följande funktioner är tillgängliga¹⁰⁹:

- utdragsspår
- växlingsautomatik
- vall med infarts- och/eller utfartsgrupp
- riktningsspår

Övriga bangårdar finns på driftplatser och definieras utifrån att följande två punkter uppfylls:

- 1 växel eller fler
- 1 spår eller fler.

En lastplats är en enkel och mindre anläggning som i regel består av ett lastspår med en tillhörande lastyta. I anslutning till lastplatsen kan det förekomma en lagringsyta.

Antalet rangerbangårdar har minskat över tid, delvis som en följd av att antalet produktionsanläggningar med behov av industrispår har minskat, men även som ett resultat av att matartransporter i större utsträckning sker till kombiterminaler som inte behöver vara beroende av en rangerbangård.

Det finns drygt 30 kombiterminaler i Sverige för omlastning mellan väg- och järnvägstransporter, som hanterar både trailers, containrar och växelflak¹¹⁰. De flesta kombiterminaler är lokaliserade i södra Sverige. Över tid har såväl kombiterminaler som lastbilsterminaler blivit färre och större. Små terminaler läggs ner eller specialiseras mot en viss typ av gods.

Malmö godsbangård hanterar rangering av nationella och internationella tåg och är den primära tågbildningsnoden i södra Sverige. Bangården har en gemensam in- och utfartsgrupp på vilken förlängning av spår är aktuell. Möjligheter finns dock inte att förlänga några spår på riktningssgruppen. Helsingborgs godsbangård avlastar Malmö godsbangård och har i första hand en lokal eller regional funktion. Spåren är relativt korta. Det saknas dock möjligheter att göra förlängningar både på riktningss- och in-/utfartsgruppen. På bangården i Trelleborg sker i första hand färjerangering. Malmö godsbangård nyttjas också för godstrafik till och från Malmö kombiterminal och hamnen samt för posttåg. Dessutom finns verkstad för både gods- och persontrafik inom bangårdens område. Åtgärd¹¹¹

¹⁰⁷ Exempel på enhetslastat gods är trailers, containrar och växelflak

¹⁰⁸ Trafikverket (2018) *Åtgärder för ökad andel godstransport på järnväg och med fartyg, redovisning av regeringsuppdraget*, https://www.trafikverket.se/contentassets/ba17ede140da4ccaad607bd4f188f136/ny-rapport-regeringsuppdrag-verka-for-bättre-forutsättningar_trv-2018-93267-justerad.pdf, 2020-08-24

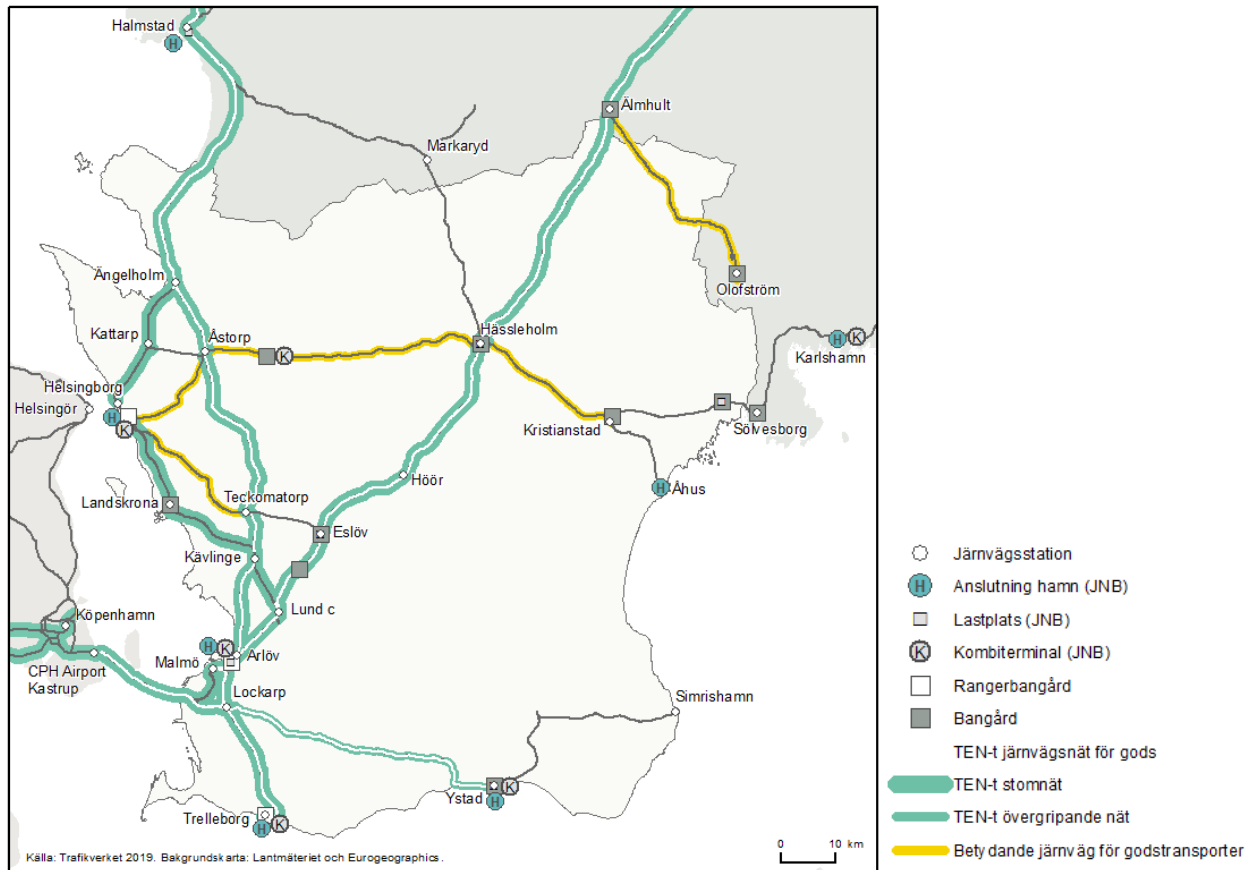
¹⁰⁹ Trafikverket (2018) *Järnvägsnätsbeskrivning 2020*

¹¹⁰ Ett växelflak är ett löstagbart flak, som är utrustat med nedfällbara stödben så att det lätt kan ställas av eller lastas på ett fordon utan yttre hjälpmedel.

¹¹¹ Malmö godsbangård, utbyggnad av spår 58. Byggstart 2024-2029.

finns i gällande nationell plan för att kunna hantera längre tåg samt anslutning till godsbangården från Lommabanan (Godsstråket genom Skåne).

Enligt Trafikverkets järnvägsnätsbeskrivning (JNB) 2021 finns kombiterminaler med järnvägsanslutning i Malmö, Helsingborg, Trelleborg, Ystad och Klippan. I Malmö och i Helsingborg finns kombiterminaler både i hamnen och vid godsbangårdarna. I Trelleborg och Ystad ligger kombiterminalerna i respektive hamn. Enligt Trafikverkets verktyg för lastplatser¹¹² finns det även kombiterminaler i Bromölla, Eslöv, Landskrona och Hässleholm.

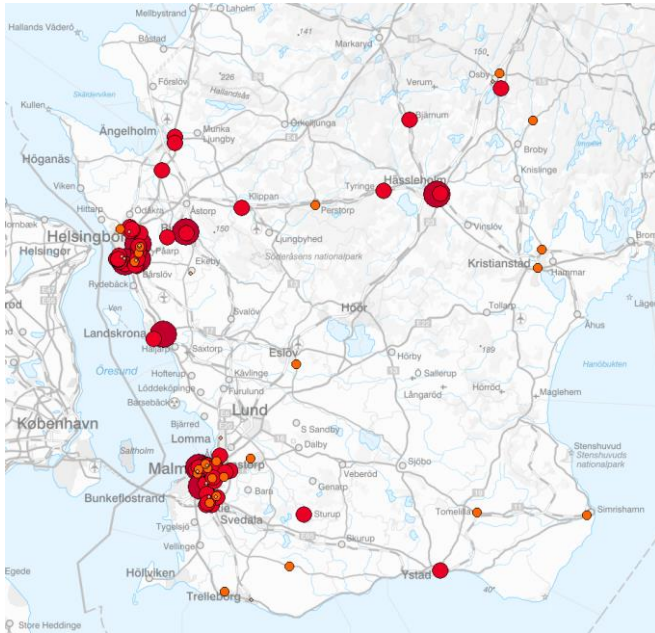


Figur 68 Godsnoder i Skåne med omnejd.

Vägterminaler

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.

¹¹² Trafikverket (2020) Lastplats, interaktiv karta, <http://webapp.trafikverket.se/lasloweb/> 2020-08-24



Figur 69. Vägterminaler i Skåne.¹¹³

Merparten av start- och målpunkter (industrier, handelsverksamhet, materialtäkter, terminaler mm) för godstransporter ligger utmed det mer kapillära vägnätet, så även detta vägnät är av stor betydelse för godstransporter.

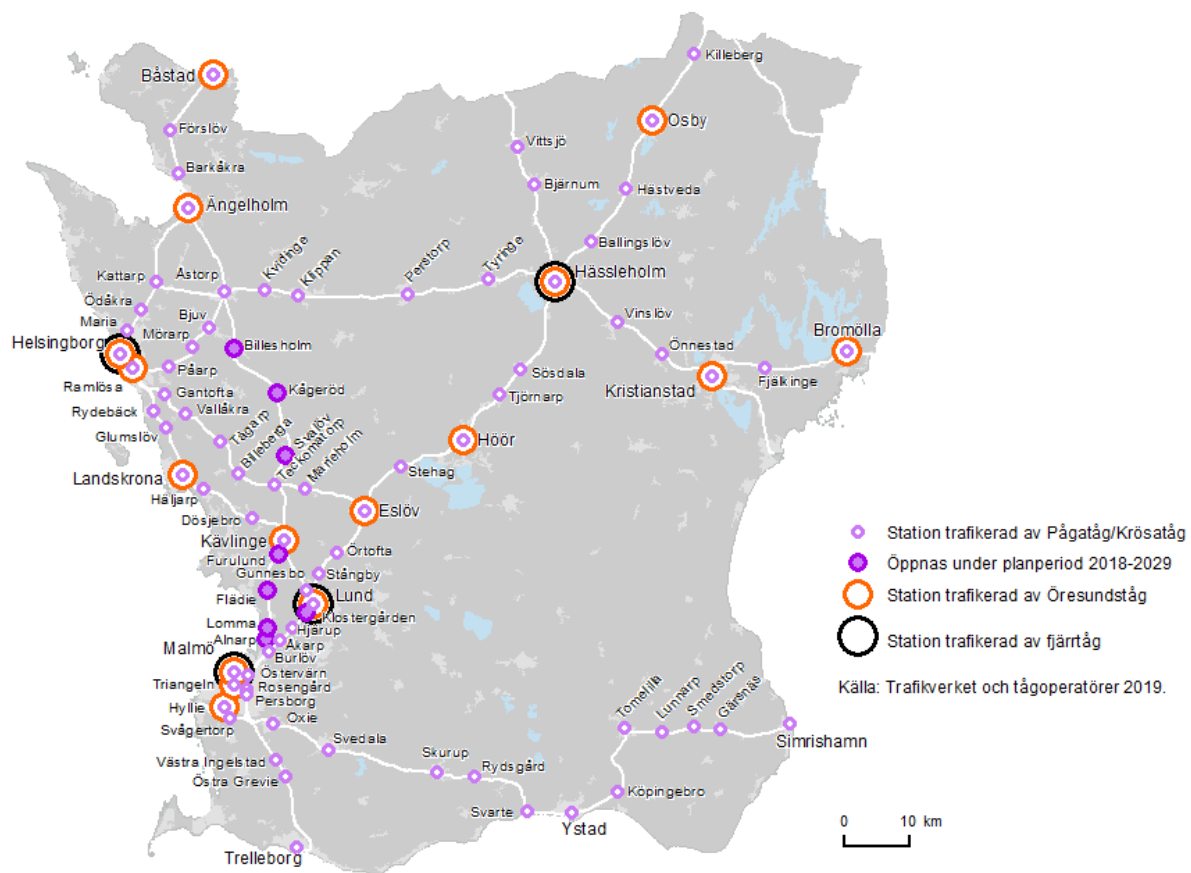
NODER FÖR PERSONTRANSPORTER

Skånes största flygplats är Malmö Airport, även kallad Sturup, belägen i Svedala kommun öster om Malmö. Övriga flygplatser med reguljär trafik (avser innan pandemin) är Helsingborg/Ängelholm och Kristianstad. Köpenhamns flygplats Kastrup har ett upptagningsområde långt utanför Skåne.

Hamnar med passagerartrafik finns i Helsingborg, Ystad, Landskrona, Trelleborg och Malmö.

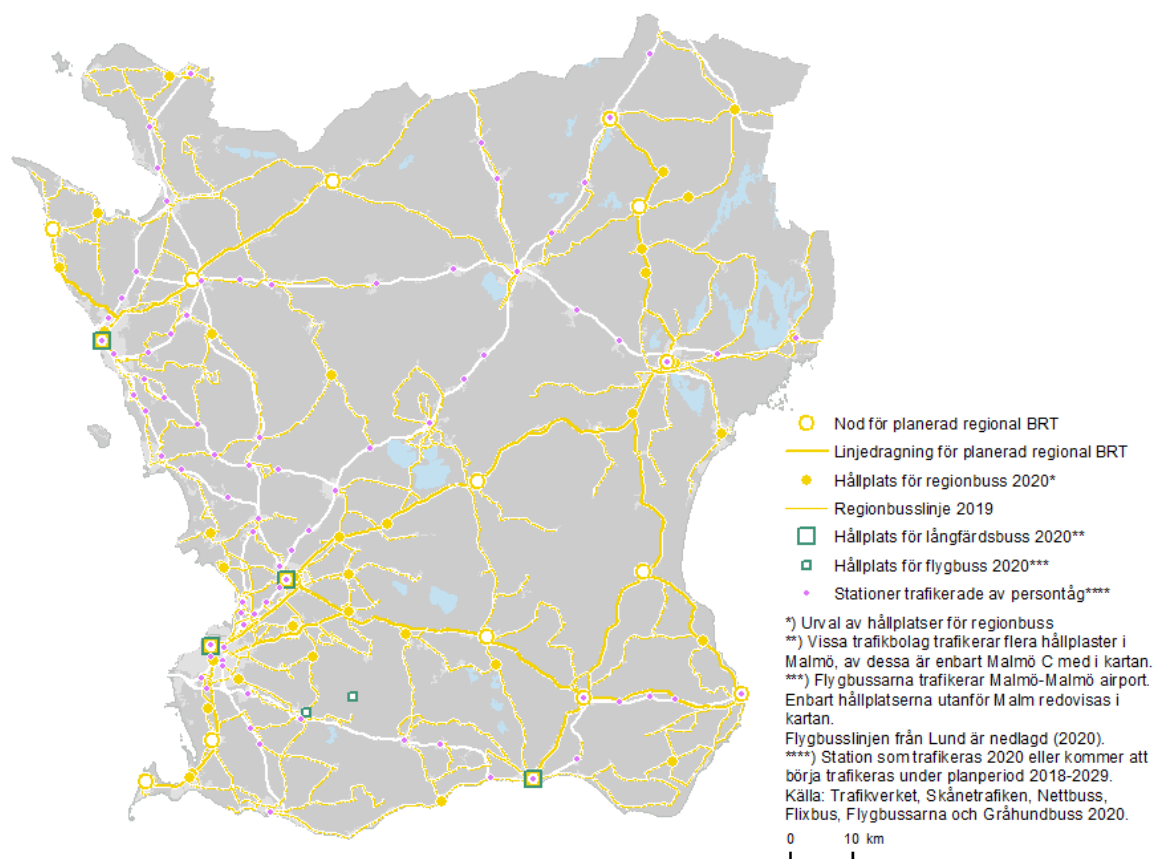
De största järnvägsstationerna i Skåne, räknat i antal resande, är Malmö, Lund, Helsingborg, Triangeln, Hyllie, Hässleholm och Kristianstad. Stationerna är viktiga bytespunkter mellan tåg, buss, gång, cykel, bil eller andra färdmedel för att koppla samman hela resan från start till mål. Nätet för Pågatåg har byggts ut successivt sedan 1980-talet. När trafiken startar på Söderåsbanan och Lommabanen trafikeras nästan alla banor i Skåne av Pågatågen.

¹¹³ Region Skåne (2015) Kartläggning av godsterminaler, logistikverksamhet och sysselsättning i Skåne



Figur 70. Järnvägsstationer i Skåne 2020.

De orter som inte förbinds med järnväg behöver en förstärkt busstrafik. Flera av de hårdast trafikerade regionala linjerna är aktuella att införa trafik med regionalt superbusskoncept, vilket innebär bussar som får prioritet i trafiken efter konceptet: tänk tåg – kör buss. Region Skånes införande av Regionalt superbusskoncept syftar till att kombinera fördelarna med spårburen trafik med konventionellt bussystem. Konceptet innebär prioriteringar av kollektivtrafiken i form av fysiska och tekniska åtgärder, förbättrade fordon, bättre service med mera. Det kommer att krävas åtgärder på det nationella, regionala och kommunala vägnätet och konceptet kommer att utvecklas successivt i dessa stråk. Regionalt superbusskoncept ska fortsätta genomföras under planperioden 2018–2029. I *Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020-2030* fördjupas arbetet med kollektivtrafiken.



Figur 71. Skånetrafikens linjenät för buss med RSBK/BRT-planer.

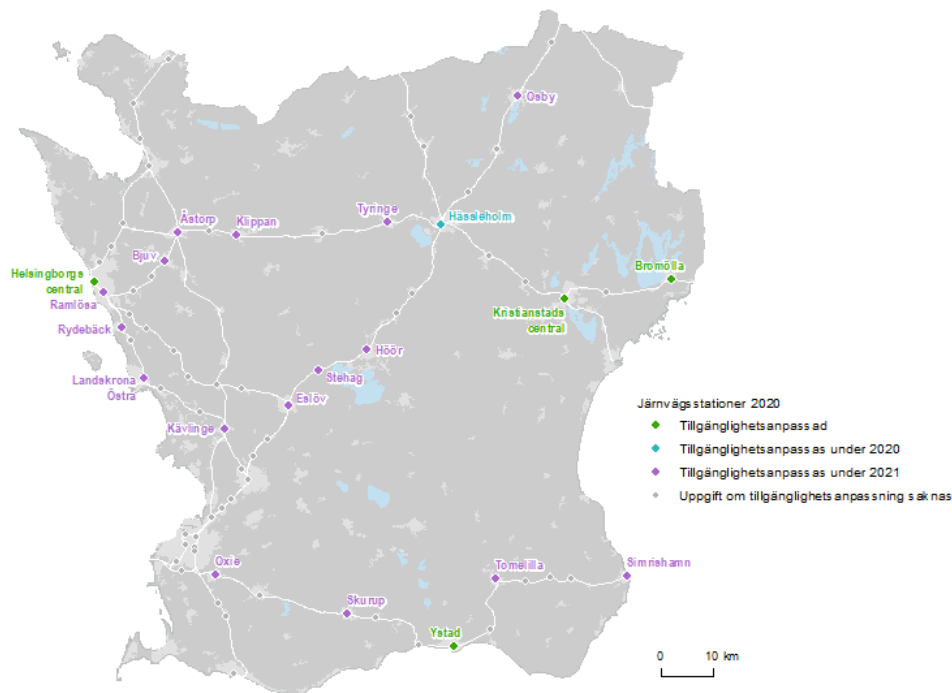
Tillgänglighetsanpassning

Väl utformade stationsmiljöer med tydlig skyltning, ledstråk, sittplatser, god belysning och väl utformade säkerhetszoner¹¹⁴, bidrar till alla människors jämlikhet och delaktighet i samhället. Trafikverket rustar järnvägsstationer så att de ska uppfylla EU:s krav på tillgänglighet. De planerade åtgärderna innebär:

- ledstråk till/från/på plattformarna
- avspärrning vid plattformens ände
- bättre belysning (både allmän belysning och belysning på skyltar)
- nya bänkar, soffor och lutningsbrädor (bänkar att luta sig mot)
- lämplig lutning på ramper
- komplettering av väderskydd
- ombyggnad av hissar
- tydligt uppmärkt säkerhetszon på plattformarna

I kartan nedan redovisas stationer i Skåne som redan är, eller kommer att bli anpassade enligt EU:s krav på tillgänglighet.

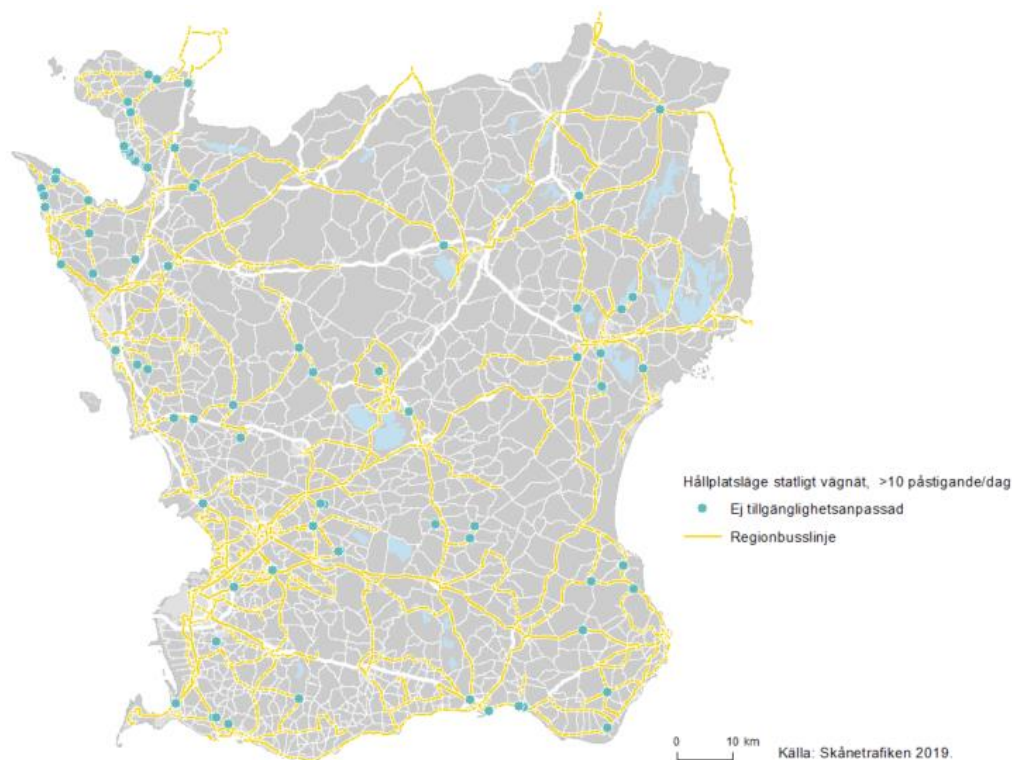
¹¹⁴ Säkerhetszonen är den del av plattformen som är närmast spåret.



Figur 72 Tillgänglighetsanpassning av stationer enligt EU-krav.¹¹⁵

Tillgänglighetsanpassning på busshållplatser är ett av målen i Trafikförsörjningsprogrammet. Målet är att alla hållplatslägen med fler än 15 stycken dagligt påstigande per hållplatslägen ska vara anpassade senast år 2021. På det kommunala vägnätet återstår ca 200 hållplatser och på det statliga vägnätet återstår ca 45 hållplatser. Enligt nuvarande utbyggnadsplan ser målet ut att uppnås på det statliga vägnätet medan utmaningen på det kommunala vägnätet är större.

¹¹⁵ Trafikverket (2020), *Stationsåtgärder i Skåne, Småland och Blekinge*, <https://www.trafikverket.se/naradig/projekt-i-flera-lan/stationsatgarder-i-skane-smaland-och-blekinge/>, 2020-08-24



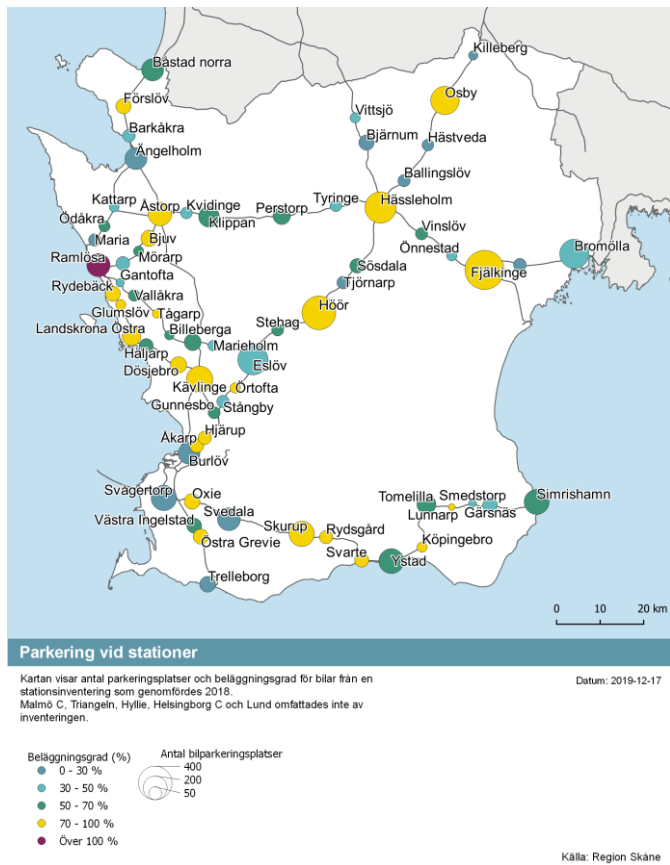
Figur 73. Ej tillgänglighetsanpassande hållplatslägen på statligt vägnät 2019 med fler än 10 påstigande per dag.

Hållplatserna anpassas för personer med nedsatt rörelseförmåga, hörsel- respektive synnedsättning. Anpassning för andra typer av funktionsnedsättning, t.ex. kognitiv, hanteras inte.

Parkering för pendling och samåkning

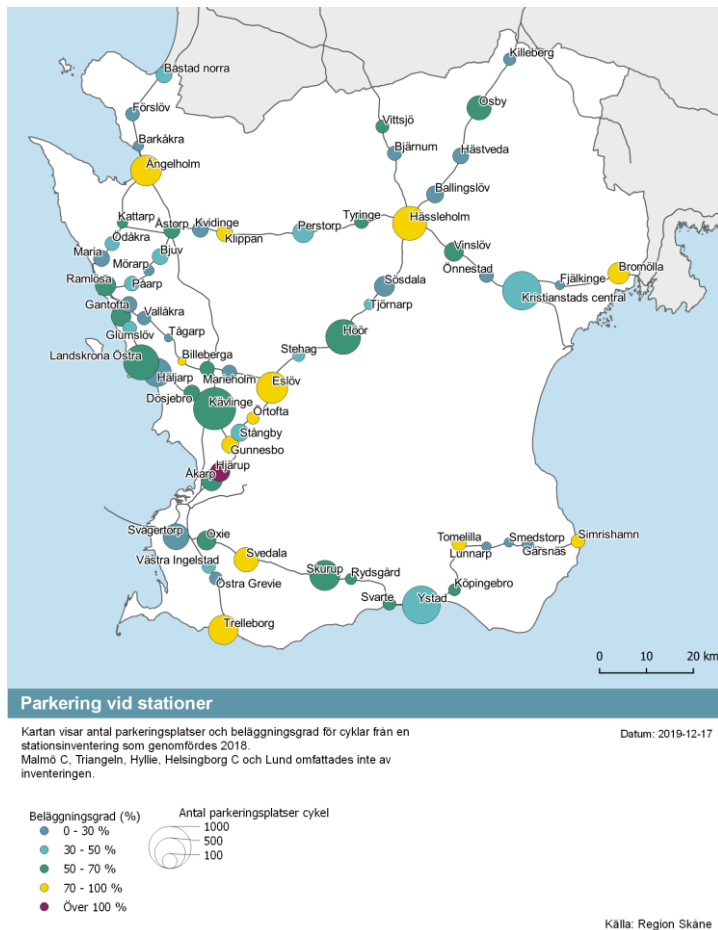
En viktig del för att möjliggöra en ökad andel hållbara resor och att få hela resan att fungera är att väghållaren kan erbjuda trygga och säkra parkeringar för såväl bil och cykel. Bilen är ett färdmedel som kommer att ha en fortsatt viktigt roll på landsbygden och det finns potential att koppla samman resor som sker med bil till kollektivtrafiknoder genom attraktiva pendlarparkeringar. För närvarande finns inte kvalitetssäkrade data över var det finns pendlar- och samåkningsparkeringar i Skåne.

2018 inventerades parkeringar i anslutning till de flesta järnvägsstationerna i Skåne, dock inte Helsingborg C, Lund C, Malmö C, Triangeln och Hyllie. Resultatet av inventeringen avseende antal platser och belägningsgrad redovisas i kartorna nedan.



Figur 74 Parkering i anslutning till järnvägsstation, inventering 2018. Kartan visar parkeringsplatser och beläggingsgrad för bilar.¹¹⁶

¹¹⁶ Region Skåne (2018) *Parkering vid stationer*



Figur 75 Parkering i anslutning till järnvägsstation, inventering 2018. Kartan visar antal parkeringsplatser och beläggningsgrad för cykel.¹¹⁷

PÅGÅENDE/BESLUTADE ÅTGÄRDER

Uppgifter om planerade och pågående åtgärder i den statliga infrastrukturen i Skåne finns på Trafikverkets hemsida¹¹⁸. En sammanställning av dessa finns i bilaga 1. ÅVS:er som genomförts hittills, eller pågår, under planperioden tas upp under avsnitt om brister.

Fehmarn Bält

En åtgärd utanför Skånes gränser som har en stor påverkan på transportsystemet är Fehmarn Bältförbindelsen som börjar byggas januari 2021 och förväntas att öppna 2029. Förbindelsen innebär en väsentligt ökad tillgänglighet till norra Tyskland och ger stora möjligheter att koppla samman Skåne med Tyskland och norra Europa. Restider och upplevt avstånd kommer att kortas väsentligt för näringsliv och invånare. Det kommer att bli lättare att resa för bland annat arbetspendlare, och möjligheterna ökar för samverkan inom forskning- och utveckling, till exempel kopplingen mellan MAX IV, ESS och systemanläggningarna i Hamburg. Förbindelsen planeras bli 18 kilometer lång och kommer få både väg och järnvägsspår.

Andra förbättringar för järnväg i Öresundsregionen som är klara till 2025 är en 60 km lång ny järnväg mellan Köpenhamn och Ringsted och att ERTMS införs på Öresundsbron 2025.

¹¹⁷ Region Skåne (2018) *Parkering vid stationen*

¹¹⁸ <https://www.trafikverket.se/nara-dig/skane/vi-bygger-och-forbattrar/>

E6 genom Skåne

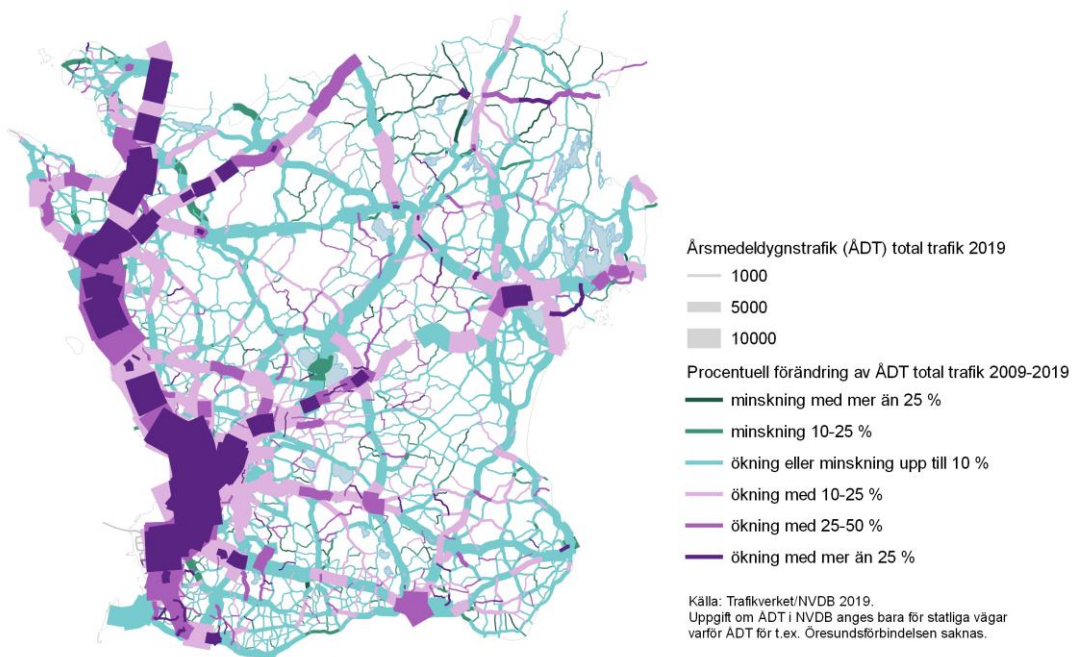
E6 genom Skåne är en av landets mest trafikerade motorvägar och en viktig pulsåder för både Sverige och Norge. E6 har även en viktig roll för regional arbetspendling. Trafiken har under de senaste 15 åren nästan fördubblats på delar av sträckan. Trafikflödena uppgår idag till uppemot 50 000 fordon per dygn. Störningar och stopp på sträckan är vanligt förekommande och det inträffar många incidenter med stora konsekvenser för framkomligheten.

- I mars 2019 infördes omkörningsförbud i rusningstrafik för tunga lastbilar mellan Vellinge och Helsingborg.
- En särskild på- och avfart för bussar mellan E6 och Vinstorpsvägen i Lomma har byggts för att förbättra framkomligheten för kollektivtrafiken.
- Utredning pågår för att öka kapaciteten på sträckan mellan trafikplatserna Lomma och Alnarp strax norr om Malmö, som är den mest trafikerade motorvägssträckan i Skåne.
- Ett extra körfält byggs i norrgående riktning mellan trafikplats Vellinge Norra och trafikplats Petersborg. Det ökar framkomligheten för busstrafiken på E6 och är en viktig del i det regionala superbusskonceptet i Malmö-Falsterbonäset. Byggstart 2023.
- Avfartsrampen vid trafikplats Vellinge södra byggs om till en parallellavfart för att öka trafiksäkerheten och framkomligheten för södergående trafik på E6 och trafik mot väg 100. Byggstart 2023.
- ITS-åtgärder mellan Vellinge och Helsingborg som innebär kövarningssystem, variabla (digitala) meddelandeskyltar och kompletterande trafikkameror som ger trafikledningen ökade möjlighet att övervaka situationen på vägen. Byggstart 2021-2022.
- Trafikverket planerar även förbättringsåtgärder vid flera trafikplatser på E6 i Skåne. Det kan handla om att bygga om på- och avfarterna för ökad trafiksäkerhet och kapacitet, eller att bygga om korsningar mellan på- och avfarter och anslutande väg för ett förbättrat trafikflöde.

Transporter

Transportsystemet består inte bara av infrastrukturen utan utformas även av hur vi använder den, vilka fordon som används, när vi reser och vart. Lagar och regleringar sätter ramarna för hur vi kan nyttja systemet. I det här kapitlet beskrivs transportutvecklingen i Skåne.

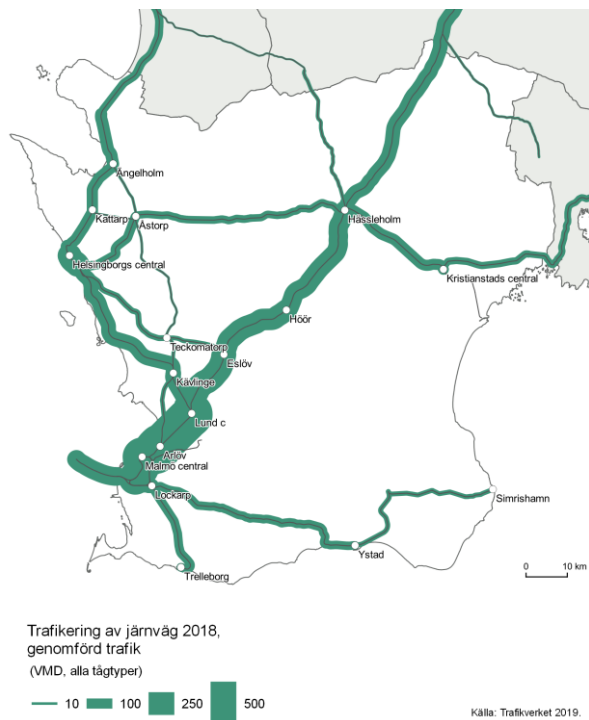
Figur 76 nedan visar trafikutvecklingen från 2009 till 2019 på det skånska vägnätet mätt i årsmedeldygnstrafik (ÅDT). Mest trafik är det runt Malmö och längs med väg E6, det är också här trafiken har ökat mest procentuellt. Även de övriga europavägarna har mycket trafik. Trafikintensiteten följer i stort det prioriterade vägnätet.



Figur 76. Årsmedeldygnstrafik (ÅDT) total trafik 2019.¹¹⁹

På järnvägen är det södra stambanan som är mest trafikerad, framför allt sträckan Malmö-Lund.

¹¹⁹ Trafikverket (2019) NVDB



Figur 77 Trafikering av järnväg 2018, genomförd trafik.¹²⁰

Det finns en stor efterfrågan på att köra kommersiella persontåg och godståg, som konkurrerar om utrymmet på flera banor. Persontågen konkurrerar om kapaciteten på Södra stambanan och Västkustbanan medan godstågen främst kräver kapacitet på Skånebanan, Södra stambanan, Blekinge kustbana samt Godsstråket genom Skåne.

Utnyttjandet av kapaciteten är hög på många banor i Skåne. Trafikverkets årliga sammanställning visar att Södra stambanan, Trelleborgsbanan, Västkustbanan Helsingborg-Ängelholm, delar av Skånebanan, Citytunneln och Öresundsbanan har kapacitetsbegränsningar 2019. När kapacitetsutnyttjandet i maxtimmarna¹²¹ ligger på över 80 procent innebär det överhängande risk för störningar och längre restider. Så är fallet för många banor i Skåne.¹²²

¹²⁰ Trafikverket (2019)

¹²¹ Kapacitetsutnyttjandet beräknas för de två efterföljande mest trafikerade timmarna per dygn, de så kallade max 2-timmarna

¹²² Trafikverket, Järnvägens kapacitetsutnyttjande 2019 URN: urn:nbn:se:trafikverket:diva-4260, arkivnummer: TRV 2029/31176



Figur 78. Kapacitetsutnyttjande under maxperiod två timmar 2019. Gröna banor: lågt utnyttjande ($\leq 60\%$), gula banor: medelhögt utnyttjande (61-80 %), röda banor: mycket högt utnyttjande (81-100 %). Bild (beskuren) ur Järnvägens kapacitetsutnyttjande 2019.

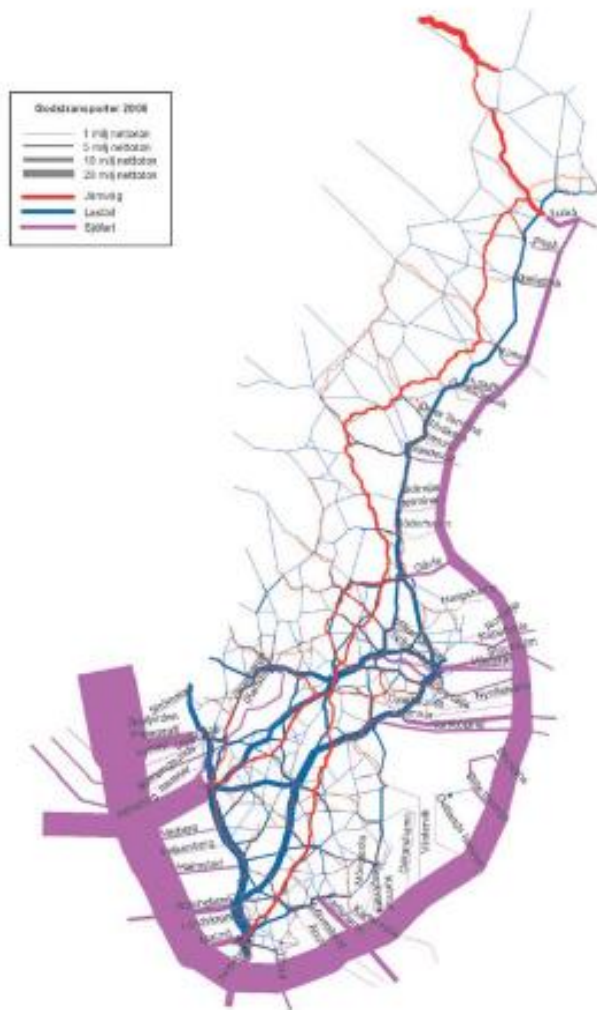
Antalet banor med högt kapacitetsutnyttjande i högrafik har ökat, vilket beror på att fler operatörer vill köra när det är som mest attraktivt att köra. Trafikverket ser också att de investeringar som görs i järnvägsinfrastrukturen för att förbättra kapaciteten omedelbart används upp.

GODSTRANSPORTER

Tillgänglighet, kapacitet och robusthet är viktigt för godstransporterna. För att näringslivet ska vara konkurrenskraftigt och varuförsörjningen ska fungera behöver transporterna fungera dygnet runt och alla dagar på året.

Godsflödesstruktur för Sverige

Det största godsflödet i Sverige sker till sjöss, vilket åskådliggörs i Figur 109 nedan. I figuren kan man även se de stora vägflödena utmed storstadstriangeln samt upp längs Norrlandskusten. För järnvägen finns det största flödet på Malmbana i övrigt är det södra stambanan, västra stambanan samt norra stambanan och vidare till övre Norrland.



Figur 79 Godstransporter 2006.

Järnvägens infrastruktur har en begränsad kapacitet och det finns en tydlig förbättringspotential när det gäller tillförlitligheten. Inom järnvägen är möjligheter till omledning ytterst begränsat, vilket kan skapa stora problem vid störningar. Om antagande görs kring att en EU-lastbil har en medellast om 15 ton och att ett godståg har en medellast om 600 ton så ges att ett godståg motsvarar 40 lastbilar.

Transporter av gods med flyg kan komplettera andra trafikslag för varor med högt värde, varor som är tidskänsliga och/eller transporter på längre avstånd. Gods med flygplan utgör dock en relativt obetydlig godsmängd jämfört med transporter på väg, sjö och järnväg.

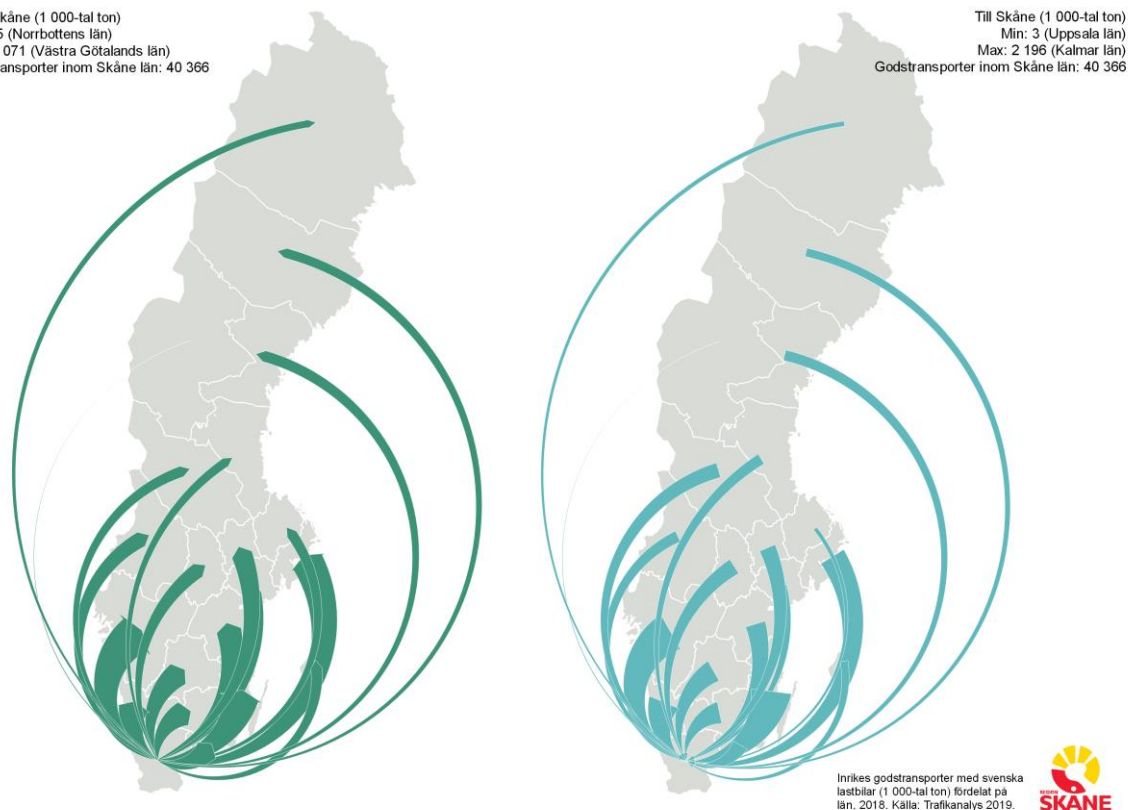
Lastbilstrafik i Skåne

Lastbilstransporter som rör Skåne fyller olika funktioner. Ungefär två tredjedelar av transportererna är regionalt gränsöverskridande och hanterar medellånga eller långväga godstransporter. En tredjedel av den totala mängden lastbilstransporter utgörs av kortare transporter, vilka utförs inom Skåne. Ungefär hälften av de gränsöverskridande transportererna utgörs av transittransporter. Jämfört med andra regioner i Sverige utgör transittransporterna en relativt stor andel av de totala transportererna. Detta hänger samman med Skånes transportgeografiska läge.

Total transporterades 50 754 tusen ton med svenska lastbilar i Skåne år 2018. Av dessa transporterades 80 procent inom länet.

Från Skåne (1 000-tal ton)
Min: 35 (Norrbottens län)
Max: 2 071 (Västra Götalands län)
Godstransporter inom Skåne län: 40 366

Till Skåne (1 000-tal ton)
Min: 3 (Uppsala län)
Max: 2 196 (Kalmar län)
Godstransporter inom Skåne län: 40 366



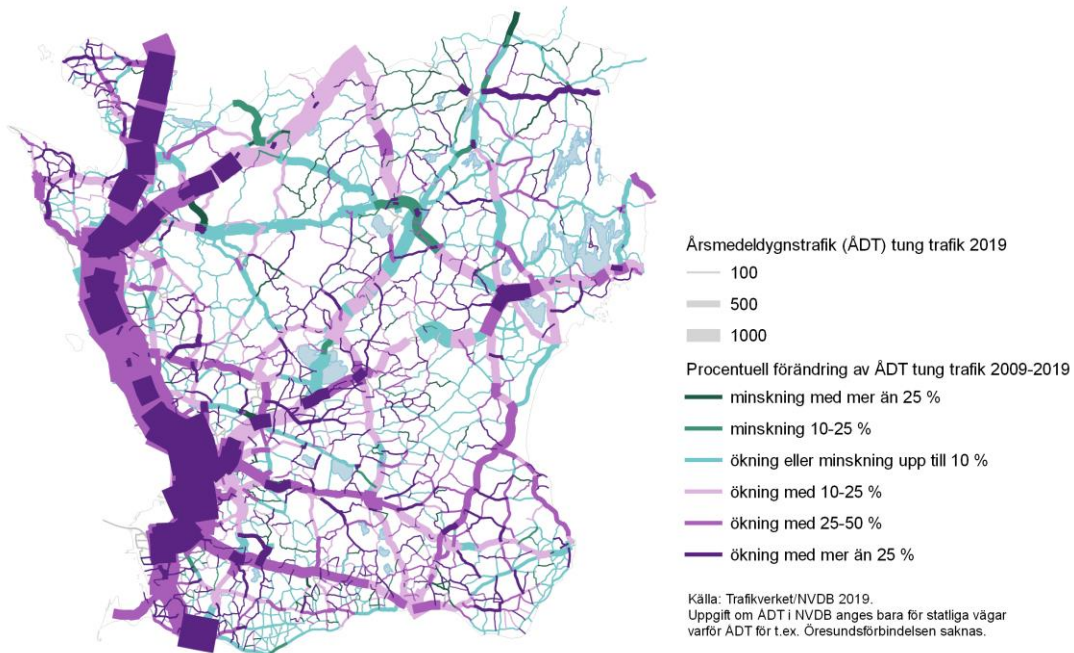
Figur 80 Inrikes godstransporter med svenska lastbilar (1000-tal ton), fördelat på län, 2018.¹²³

De största vägflödena i Skåne återfinns längs Europavägarna (E4, E6, E20, E22 och E65) samt väg 21 och 23. För långväga transporter och transittrafik är E4, E6 och E20 de viktigaste vägarna. E4 för transporter till och från norra Sverige, E6/E20 för västkusten och Norge. E22 genom Skåne är en viktig förbindelse för hamnarna i Malmö, Trelleborg och Blekinge. Även E65 är viktiga för transporter till och från Ystad hamn. Den tunga trafiken på vägarna i Skåne har ökat väsentligt mellan 2009 och 2019, med över 25 procent på många sträckor¹²⁴. Från samtliga hamnorter syns en markant ökning av flödena. Från Ystad har trafiken utöver redan nämnda E65, ökat på både väg 19 och väg 13. Från Åhus till E22 ser vi likaledes en ökning. Från Trelleborg har vi en av de största ökningarna vilken sedan fortsätter norrut längs västkusten. Därutöver återfinns en större ökning på väg 11 som

¹²³ Trafikanalys (2019)

¹²⁴ Jämförelsen haltar något eftersom mätningar inte genomförs årligen överallt. Jämförelsen 2009-2019 avser betraktelsesdatum i NVDB, men mätår för sträckor kan vara helt andra årtal.

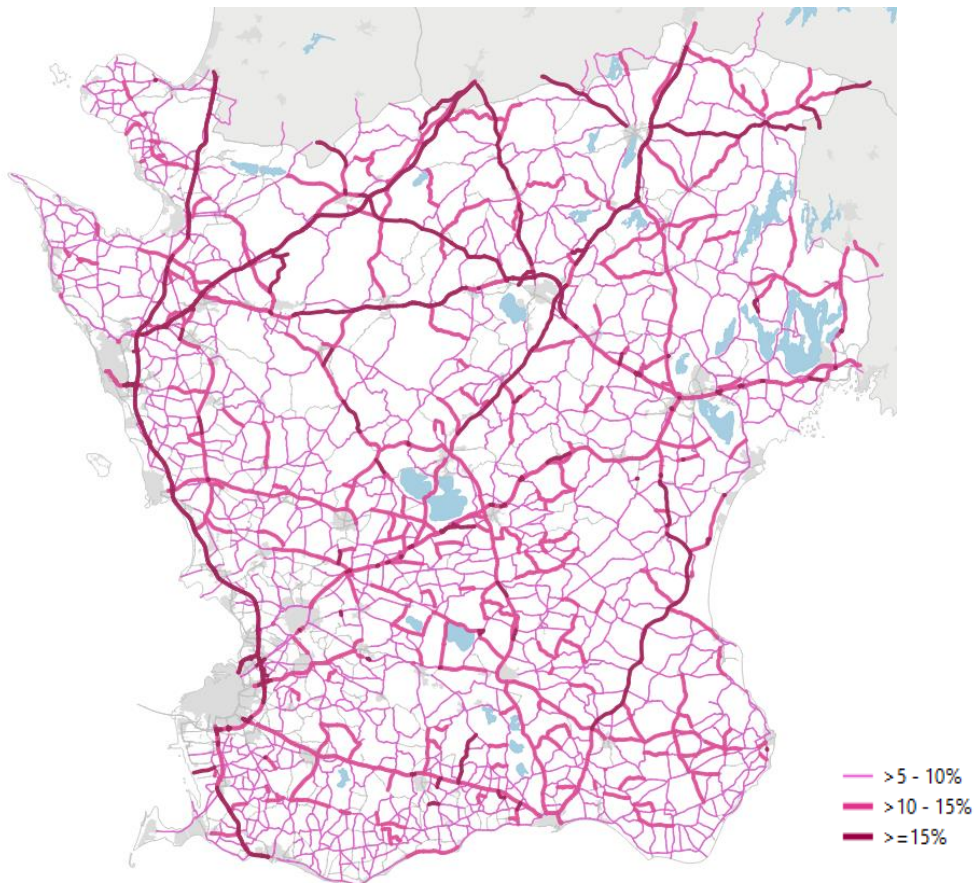
förbinder sydvästra Skåne med Österlen. På vägar med omfattande tung trafik som väg 21 och 23 har det inte skett något större förändring och på vissa delsträckor kan man tom se minskande flöden.



Figur 81. Årsmedeldygnstrafik (ÅDT) tung trafik 2019.¹²⁵

De vägar som har störst andel tung trafik är europavägarna samt väg 19, liksom många av vägarna i norra Skåne, se Figur 82 nedan.

¹²⁵ Trafikverket, NVDB (2019)



Figur 82. Andel tung trafik. Vägar med ÅDT i NVDB där andelen tung trafik överstiger 5 procent redovisas. Tung trafik är motordrivna fordon med en totalvikt över 3,5 ton^{126,127}.

För de gränsöverskridande lastbilstransporterna utgör Öresundsbron samt de fyra TEN-T hamnarna internationella gränspassager. Vad det gäller transporter som korsar länsgränsen i norr respektive i öst finns de största flödena längs väg E4, E6, E22 respektive väg 23 och väg 117. Under 2018 noterades följande lastbilsflöden vid de internationella gränspassagerna i Skåne¹²⁸:

- Öresundsbron – 510 010 lastbilar
- Helsingborgs hamn – 428 010 lastbilar
- CMP i Malmö – 259 202 lastbilar
- Trelleborgs hamn – 744 570 lastbilar
- Ystad hamn – 270 106 lastbilar

Under de senaste 15 åren har flödena av lastbilar över Öresundsbron ökat med 145 procent. Utvecklingen hänger samman med att förbindelsen är relativt ung och att en överflyttning av trafik skett succesivt. Det var framför allt under åren efter finanskrisen som färjerutten Helsingborg-Helsingör tappade mot bron, vilken sedan år 2011 är huvudvägen till Danmark. Trafiktillväxten på Öresundsbron beror dessutom delvis på ett större utbyte med Danmark som ett resultat av den tillgänglighetsförändring som etablerandet av bron medfört.

¹²⁶ Trafikverket dataproduktspecifikation – Trafik

¹²⁷ Trafikverket, NVDB (2020)

¹²⁸ Sveriges hamnar, Öresundsbron.

Flödena med färjor via Helsingborg ligger på samma nivå som för 15 år sedan. Åren efter Öresundsbronns öppnande noterades minskade flöden vid Helsingborg, men under senare år har en återhämtning skett.

Under åren efter millennieskiftet fram till finanskrisen ökade RoRo-trafiken vid CMP i Malmö kraftigt, något som i viss mån även gäller för trafiken via Trelleborg och Ystad. Även om dagens nivåer innebär en ökning med 41 procent för de senaste 15 åren så är flödena via Malmö alltså mindre jämfört med åren innan finanskrisen. Lastbilsflödena via Ystad hamn har under de senaste 15 åren ökat med 128 procent. Detta hänger samman med att handeln med Polen och Central- och Östeuropa har ökat starkt. Endast 31 procent av transportererna har start- eller målpunkt inom Skåne. Istället har många transporter start- eller målpunkter i Västsverige eller Småland inklusive öarna. Den internationella transittrafiken är hög och uppgår till 10 procent av transportererna. Utrikes start- och målpunkter återfinns i första hand i Norge. I den södra delen av transportkedjorna är dominerat Polen, där 73 procent av transportererna har start- eller målpunkt. Förbindelsen är dock viktig för utbytet även med andra länder i öst- och Centraleuropa. Genom trafiken till Rønne finns även start- och målpunkter på Bornholm.

Under de senaste 15 åren har lastbilsflödena via Trelleborgs hamn ökat med 50 procent. Detta hänger samman med att nya linjer etablerats. Linjerna till Polen har bidragit starkt till den ökade trafiken. Av lastbilarna som passerar Trelleborgs hamn har 36 % av transportererna start- eller målpunkt inom Skåne län. Således har 64 % start- eller målpunkt utanför det län där hamnen är lokaliserad där Västsverige den i övrigt dominerande destinationen. Den internationella transittrafiken uppgår till 7 %. Utrikes start- och målpunkter domineras av Norge.

Sjöfart

Sveriges största hamn, räknat sammantaget utifrån hanterade mängder av passagerare och gods i hamnen, är Göteborgs hamn. Därefter följer Trelleborgs hamn, Stockholms hamnar med Kapellskär och Nynäshamn, Helsingborgs hamn, Malmö hamn (en del av Copenhagen Malmö port), Luleå hamn, Oxelösunds hamn, Gävle hamn, Karlshamns hamn samt Norrköpings hamn¹²⁹.

Trelleborg är Sveriges största hamn för hantering av RoPax130-gods och Sveriges näst största kommersiella hamn (efter Göteborg). Hamnen har reguljära avgångar till Tyskland (Travemünde, Rostock och Sassnitz), Polen (Swinoujscie) och Litauen (Klaipeda). Totalt gick 11 224 kton gods över kaj och 758 796 enheter hanterades under 2018.

Helsingborg är den största containerhamnen i Sverige näst efter Göteborg (omfattande trafik med feederfartyg till Antwerpen). Totalt gick 7 932 kton gods över kaj och 607 808 TEU (containrar) hanterades 2018.

Malmö är Sveriges största hamn sett till transport av bilar, men även en del RoRo-gods (reguljär trafik till Travemünde) samt container- och bulktransporter (fast och flytande). Totalt gick 8 342 kton gods över kaj och 552 457 enheter hanterades 2018.¹³¹

2018 hade hamnen i Landskrona 548 kton gods över kaj. Det är främst bulk gods och import av energiråvaror, där importen svarar för 75 procent och export för 25 procent¹³².

¹²⁹ Trafikanalys (2018) *Sjötrafik - statistik 2019:15*.

¹³⁰ RoPax är en term som används för fartyg som hanterar både passagerartrafik och RoRo-gods, det finns även renodlade RoRo-fartyg. RoRo står för roll on, roll off.

¹³¹ RSS kunskapsunderlag/Transportföretagen (2019)

¹³² RSS kunskapsunderlag/Transportföretagen (2019)

Ystad hamn är främst en RoRo-hamn, men hanterar även fast bulk. Hamnen har vuxit kraftigt de senaste åren med växande handel mot Öst- och Centraleuropa. Hamnen har reguljär RoPax-trafik till Polen (Swinoujscie) och Rönne. Totalt gick 3685 kton gods över kaj och 294 510 enheter hanterades 2018.

Verksamheten i Åhus hamn domineras av dryckesbranschen men har även en viss del bulk inom spannmål. Höganäs hamn är en ren industri hamn medan hamnen i Simrishamn främst används av fiskerieringen.

Flygtransporter

Köpenhamns flygplats (Kastrup) är i flera avseenden den viktigaste flygplatsen för Skåne. För flygfrakt är dock Malmö Airport i många fall ett alternativ till Kastrup i och med billigare och snabbare godshantering. Malmö är också en viktig nod för den forskningsintensiva verksamheten och tillverkningsindustrin i Skåne som är beroende av snabb och global transport av gods till högt värde. Malmö är även en nod för postflyg för Sydsverige.

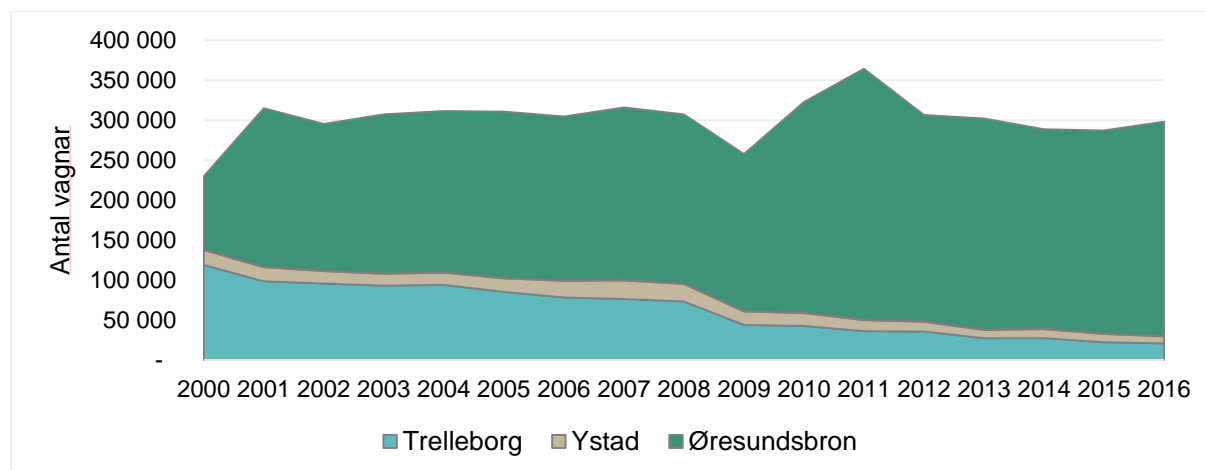
Malmö Airport, volymer 2018 (ton)¹³³:

- Europa (utrikes): 23 165
- Utrikes (utanför Europa): 15
- Inrikes: 144
- Totalt: 23 323

De totala fraktvolymerna för Kastrup ligger på drygt 350 343 ton, Göteborg 17 366 ton och Arlanda 90 675 ton.

Järnvägsgodstrafik i Skåne

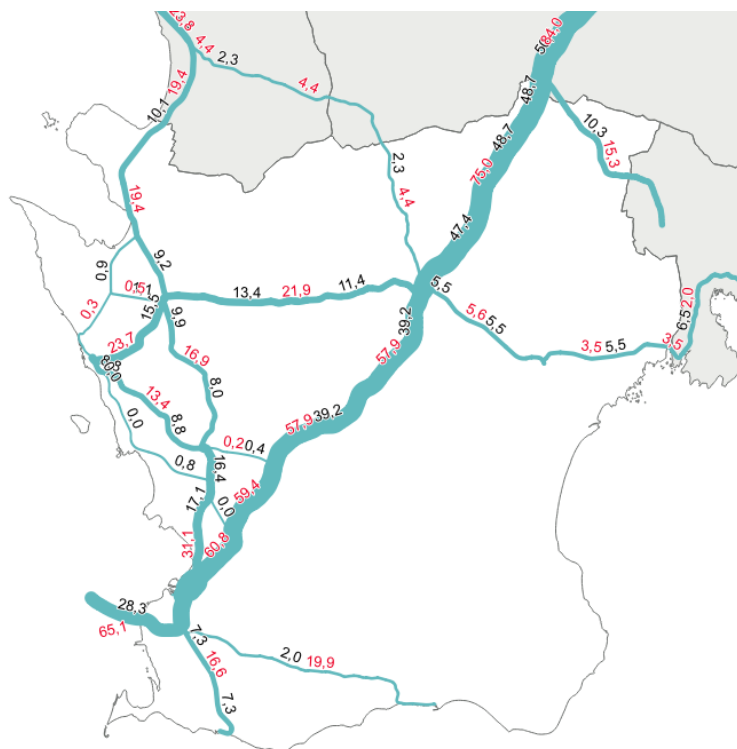
Precis som för lastbilstransporterna så är en hög andel av godstransporterna på järnväg i Skåne transitflöden, ungefär 70 procent. Banor och bangårdar i Skåne behöver stödja denna transportstruktur. Innan Öresundsbron öppnades skedde alla internationella järnvägstransporter med järnvägsfärjor. I och med bron har trafiken med järnvägsfärjorna minskat drastiskt och utgör numera endast en bråkdel av transporterna. December 2018 lades godstrafiken med järnväg via färjor till/från Ystad ned.



Figur 83. Internationella järnvägsgodstransporter till och från Skåne 2000 – 2016.

¹³³ Transportstyrelsen (2019) RSS kunskapsunderlag

De klart största godsflödena på banorna i Skåne och södra Sverige finns på Södra stambanan med i storleksordningen 40-50 godståg per dygn, allra mest norr om Hässleholm och sträckan Arlov-Malmö godsbangård, den senare sträckan är allra tyngst belastad med ca 60 godståg per dygn då trafiken som går på godsstråket genom Skåne ansluter södra stambanan i Arlov. Vagnslastflöden¹³⁴ dominerar men det finns även betydande flöden av system- och kombitåg¹³⁵ i inrikes och utrikes trafik.



Figur 84. Genomförd trafik 2018 godståg VMD (linjebredd och svart text) samt basprognos 2040 för godståg (röd text).¹³⁶

Betydande godstrafik förekommer även på Godsstråket genom Skåne, särskilt på delen söder om Teckomatorp, samt på Skånebanan och Rååbanan. På Godsstråket genom Skåne går i första hand vagnslast- och kombitåg. På Skånebanan och Rååbanan består flödena främst av vagnslasttåg till och från godsbangården eller hamnen i Helsingborg. Kortväga vagnslastflöden förekommer främst söder om Helsingborg bland annat i form av interntransporter mellan Helsingborg- och Malmö godsbangård.

Ett genomsnittligt vardagsdygn våren 2018 gick det ungefär 40 godståg dagligen till och från utlandet. Dessa fördelas enligt följande:

- 23 stycken vagnslasttåg

¹³⁴ Med vagnslasttrafik avses att varje godssändning omfattar minst en lastad järnvägsvagn (30-75 ton). Transporterna kan vara regelbundna och omfatta fasta relationer eller vara spridda och omfatta en stor mängd olika relationer. En viktig egenskap hos ett vagnslastsystem är att vagnslaster från flera olika varuägare transporteras i samma tåg. Detta ställer krav på att det finns system och anläggningar för tågbildning.

¹³⁵ Systemtåg är godståg där alla vagnar dras från en gemensam utgångspunkt till en gemensam destination. Exempel på renodlade, stora och tydligt urskiljbara systemtåglösningar är malmtågstrafiken på Malmbanan/Ofotenbanan, mellan Narvik och Luleå, samt Svenskt Stål ABs (SSABs) så kallade stålpendlar mellan Luleå och Borlänge respektive Oxelösund och Borlänge. Kombitåg är godståg med blandade vagnar. Vagnarna kan vara avsedda för standardiserade transportbärare som växelplak och containrar lätta att omlasta till lastbilar.

¹³⁶ Trafikverket (2019)

- 14 stycken kombitåg
- 3 stycken systemtåg

De största flödena av internationella järnvägsgodstransporter genom Skåne går via Öresunds-förbindelsen, ca 30 godståg per dygn. Mindre flöden även går via hamnen i Trelleborg. Efter 2018 går det inget gods på järnväg via hamnen i Ystad.

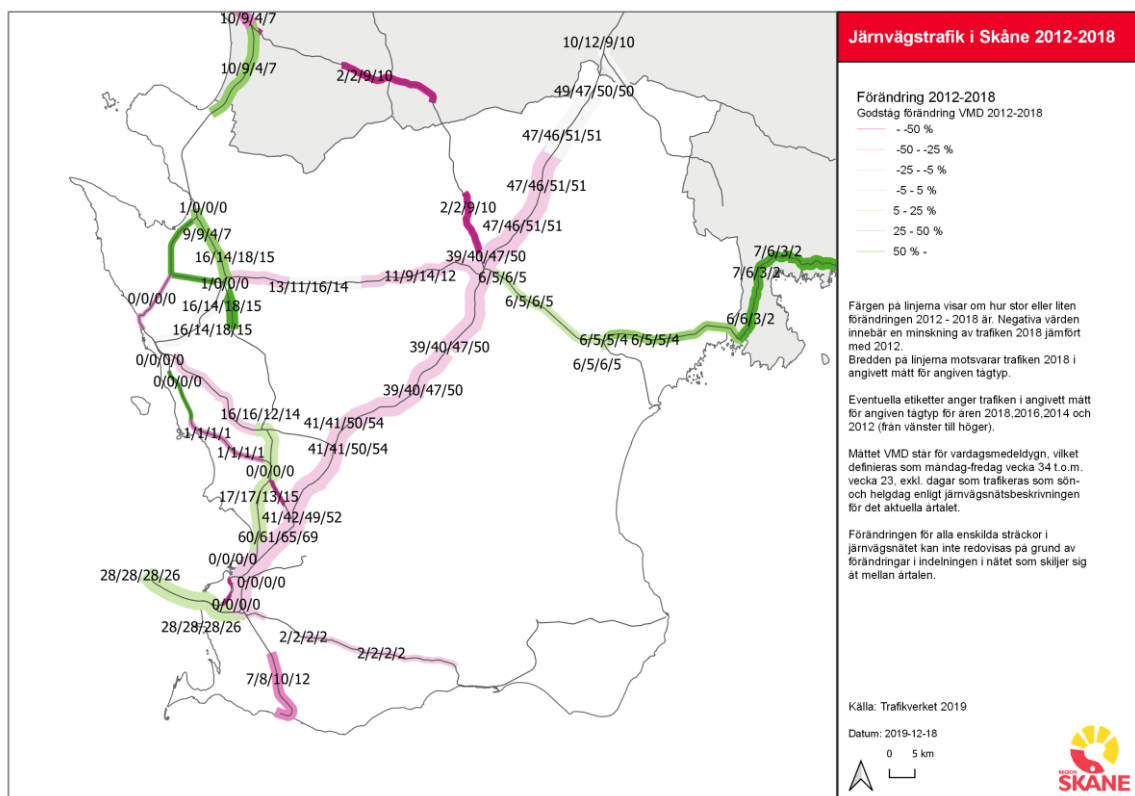
Trots den viktiga roll som Södra Stambanan har för Sveriges järnvägstransporter så har den utförda järnvägsgodstrafiken under senare år minskat påtagligt på banan, framför allt söder om Hässleholm. En del av minskningen har ett samband med öppningen av järnvägstunneln genom Hallandsås 2015 som har inneburit att en del av flödena har omfördelats från Södra stambanan och Markarydsbanan till Godsstråket genom Skåne.

På grund av förändrade insamlings- och bearbetningsmetoder är statistiken från Trafikanalys för godstransporter för 2018 inte fullt jämförbar med tidigare år. De nya metoderna som tillämpas gör att transporterad godsmängd och transportarbetet skattas till högre nivåer. På totalnivå finns indikationer, baserat på utvecklingen av variabeln bruttotonkilometer, att det trots förändringarna finns en faktisk ökning av transportarbetet i Sverige mellan 2017 och 2018.

Under 2018 transporterades 74 miljoner ton gods på järnväg i Sverige. Av godsmängden transporterades 55 procent inrikes och resten utrikes, där även transit inräknas. Godstransporterna inom järnvägen brukar delas upp i två typer av transporter: vagnslastgods och kombigods. Inom vagnslastgods brukar även malm på malmбанan särredovisas som en egen transporttyp eftersom den är en så betydande del av alla järnvägstransporter i Sverige. 2018 var malmtransporterna på Malmбанan, liksom föregående år, störst med 44 procent av totalvikten. Därefter kommer vagnslastgods (42 procent) och kombigods (resterande 14 procent). Vagnslastgods dominerar när det gäller inrikestransporterna.¹³⁷

Inom kombitransporterna används olika typer av vagnar för att frakta godset på. Sett under en tio-årsperiod är det tydligt att förhållandena i transportarbete med container och växelflak samt semi-trailers och andra vägfordon förändrats. Tidigare var den förstnämnda kategorin klart störst, 2018 var kategorierna nästan lika stora.

¹³⁷ Trafikanalys (2020) *Om statistik för bantrafik*, <https://www.trafa.se/bantrafik/bantrafik/>, 2020-08-25



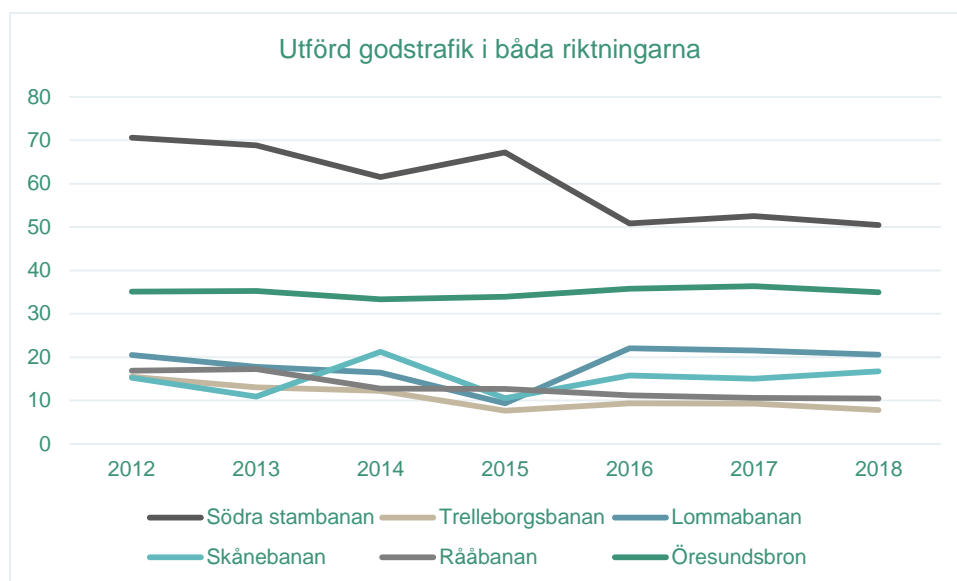
Figur 85 Järnvägstrafik i Skåne 2012-2018. Godståg förändring VMD 2012-2018.¹³⁸

Skillnaden är större (i procentandel) när man jämför totalt antal tåg per år än när man jämför VMD, se exempelvis Skånebanan och Södra stambanan.

Flödena över Öresundsbron har varit relativt konstanta medan flödena längs Lommabanan har varierat men med en liknande omfattning 2018 respektive 2012. Detta innebär att andelen av järnvägs-godstransporter över bron som har sin start/målpunkt på Malmö godsbangård har ökat.

Flödena längs Trelleborgsbanan har minskat under perioden. Detta hänger samman med de minskade järnvägsflöde som går via hamnen i Trelleborg. Under 2020 har dock nya intermodala linjer startat från hamnen i Trelleborg. Flödena längs Skånebanan har varierat under perioden men har en liknande omfattning 2018 respektive 2012. Flödena längs Rååbanan har dock minskat.

¹³⁸ Trafikverket (2019)



Figur 86. Utveckling av utförd godstrafik (antal godståg per vardagsmedeldygn) längs de primära järnvägsgodsstråken i Skåne mellan 2012 och 2018¹³⁹.

Trafik på bangårdar och i kombiterminaler

Nästan alla tåg som rangeras i Skåne hanteras i Malmö och Helsingborg. På Malmö godsbangård rangeras ungefär 23 tåg per dygn, totalt hanteras 64 tåg per dygn på bangården. Godsbangården i Helsingborg har en avlastande funktion i systemet och hanterar primärt lokala och regionala tåg. Totalt hanteras 24 tåg per dygn varav ca 9 rangeras. Godsbangården i Trelleborg används endast för färjevaxling och lokal växling, omkring ett tåg per dag rangeras.¹⁴⁰

Prognoser för godstransporter

Generellt väntas godstransporterna öka i framtiden. Sjöfart är det trafikslag som bedöms öka mest.

PERSONTRANSPORTER

Resvaneundersökningen

Resvanor i Skåne 2018¹⁴¹ redovisar resultatet från den hittills största regionala resvaneundersökning som har gjorts i Skåne. Bakom undersökningen ligger Region Skåne, Skånes 33 kommuner och Trafikverket. Undersökningen skickades ut postalt till 113 000 skåningar under hösten 2018. Respondenterna gavs möjlighet att svara med svarspost eller digitalt. Drygt 38 000 respondenter svarade, vilket ger en svarsfrekvens på 34 procent, och drygt 72 000 resor registrerades.

Undersökningen visar att 81 procent av befolkningen i Skåne mellan 16 och 84 år har körkort för bil¹⁴², 76 procent har alltid eller för det mesta har tillgång till bil och 78 procent har alltid eller för det mesta tillgång till cykel.

¹³⁹ Trafikverket (2019)

¹⁴⁰ WSP (2013)

¹⁴¹ Region Skåne (2018) *Resvaneundersökning i Skåne*,

https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer_dokument/resvaneundersokning_2018.pdf,

<https://utveckling.skane.se/publikationer/rapporter-analyser-och-prognoser/resvaneundersokning-i-skane/.2020-08-25>

¹⁴² Enligt statistik från SCB hade 76,1 % i Skåne körkort klass B, 31/12 2018 för personer folkbokförda 1/3 2019, åldersgrupp över 18 år.

Andelen som har gjort en resa under mät dagen har minskat sedan tidigare undersökningar och skåningarna gör ungefär 2 resor per dag i genomsnitt, jämfört med 2,8 resor per dag år 2007 och 2,3 resor per dag år 2013.

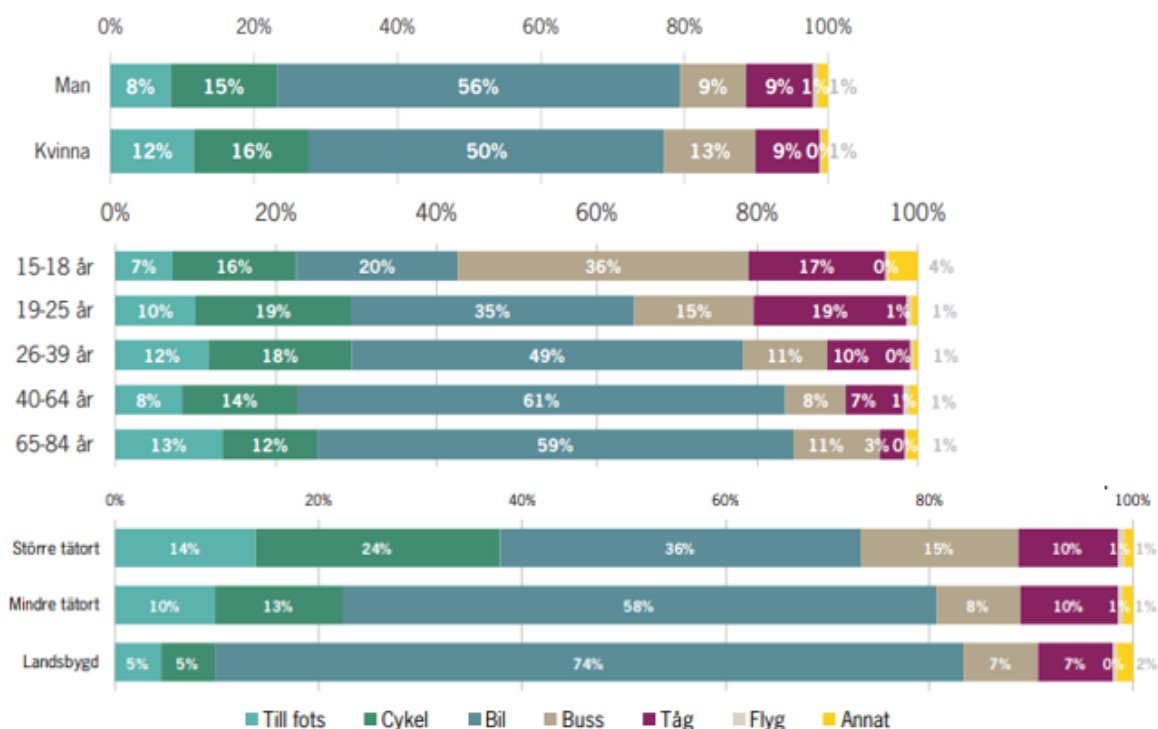
Undersökningen visar att kollektivtrafikresandets andel av det totala resandet har ökat medan biltrafiken har minskat. Antalet gång- och cykelresor per person är relativt oförändrat. Kollektivtrafikens andel av de motoriserade resorna är 28 procent. Andelen bilresor av det totala resandet är lägre i Lund och Malmö än i övriga Skåne.

Det totala antalet resta km, det vill säga transportarbetet, som skåningarna gör en vanlig dag är 45 000 000 km fördelat på drygt 2 000 000 resor. Av det totala antalet resor sker 22 procent till arbete eller studier. Servicerelaterade resor, det vill säga hämta, lämna barn, inköp, besöka serviceinrättningar, står för 20 procent av alla resor och fritidsresor, det vill säga kategorierna motion, friluftsliv, nöje med mera står för 14 procent av resorna.

Av resultatet i Resvaneundersökning i Skåne 2018, framkommer att kvinnor generellt sätt gör fler resor per dag jämfört med män, 2,1 resor jämfört med 1,9 resor. Resandet skiljer sig även åt mellan inkomstgrupperna där de med högre inkomster generellt sett reser oftare än de med lägre inkomst. En höginkomsttagare gör i snitt 2,1-2,7 resor per dag medan motsvarande siffra för en låginkomsttagare är 1,6 resor per dag

Medianreslängderna skiljer sig åt mellan olika inkomstgrupper. En låginkomsttagare reser i snitt 17 km per dag, medan en höginkomsttagare reser 32-34 km per dag. Ett liknande mönster i antal resor och reslängd finns också om befolkningen istället grupperas efter utbildning, vilket antagligen hör ihop med att inkomst och utbildning korrelerar starkt.

Färdmedelsfördelningen skiljer sig mellan män och kvinnor där kvinnor i högre utsträckning än män väljer annat än bilen. Det är i synnerhet buss, cykel och till fots som är vanligare bland kvinnor. Dock kan man om man jämför med tidigare resvaneundersökning se att männen har minskat sitt bilresande i större grad än kvinnor så skillnaderna kan komma att utjämnas framgent.



Figur 87. Färdmedelsfördelning i RVU 2018. Andel resor med olika färdmedel uppdelat på kvinnor och män, på olika åldersgrupper och för olika ortstyper.¹⁴³

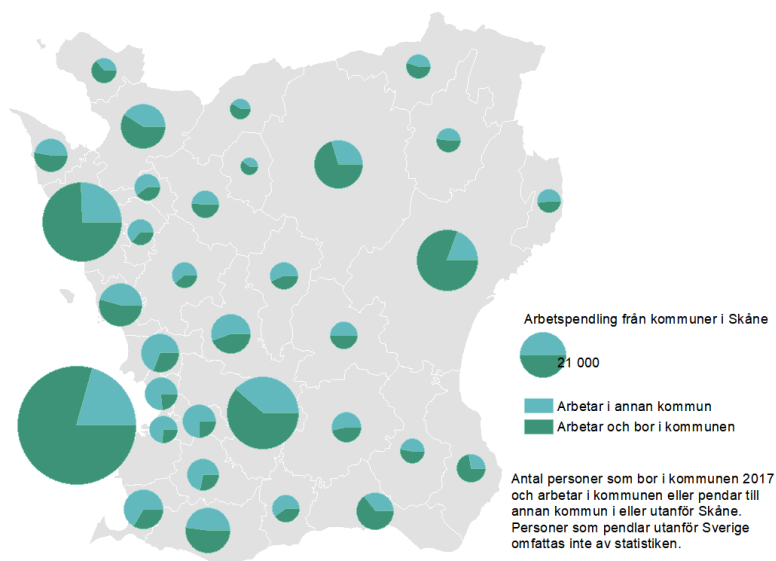
Av befolkningen har 18 procent inte tillgång till bil i hushållet. Det är fler kvinnor än män som inte har tillgång till bil i hushållet, 19 respektive 16 procent. Hushållens inkomst speglar bilinnehavet där låginkomsttagare har lägre tillgång till bil än andra inkomstgrupper. För höginkomsttagarna är det vanligt att hushållet har två eller fler bilar. Det är vanligare att inte ha bil i hushåll i någon av de större tätorterna (Malmö, Lund och Helsingborg) än hos de som bor i mindre orter. På landsbygden, som definieras av orter under 4000 invånare, är det vanligare att ha fler än två bilar i hushållet än att bara ha en eller ingen.

Arbetspendling

I många av Skånes kommuner arbetar den förvärvsarbetande befolkningen i hög grad inom den egna kommunen. Det gäller framför allt stora och medelstora kommunerna som Malmö, Helsingborg, Lund, Kristianstad, Hässleholm, Ängelholm och Ystad, men även en del mindre kommuner som Simrishamn, Båstad och Perstorp sysselsätter en hög andel inom den egna kommunen. Exempel på kommuner med en hög andel utpendlare är Lomma, Staffanstorps, Burlöv, Vellinge, Svedala, Kävlinge, Skurup, Svalöv, Bjuv och Åstorp. I absoluta tal är det Vellinge, Kävlinge och Trelleborg som ligger i topp när det gäller pendlingsunderskott, över 5000 fler pendlar från kommunen än till

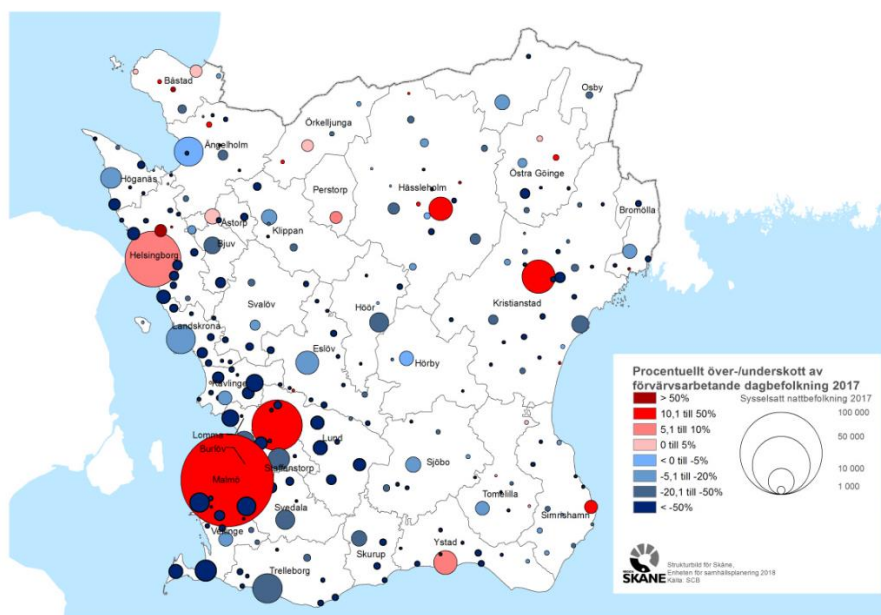
¹⁴³ Region Skåne 2019, *Så reser vi i Skåne - Resvaneundersökningen 2018*.

den. Även Lomma, Eslöv och Staffanstorp ligger nära ett pendlingsunderskott på 5000 personer.



Figur 88 Arbetspendling från kommuner i Skåne.¹⁴⁴

De starkaste inpendlingsorterna är Skånes tillväxtmotorer, men även orter som har t.ex. en stark industri eller handelsområden som Ödåkra och Perstorp.



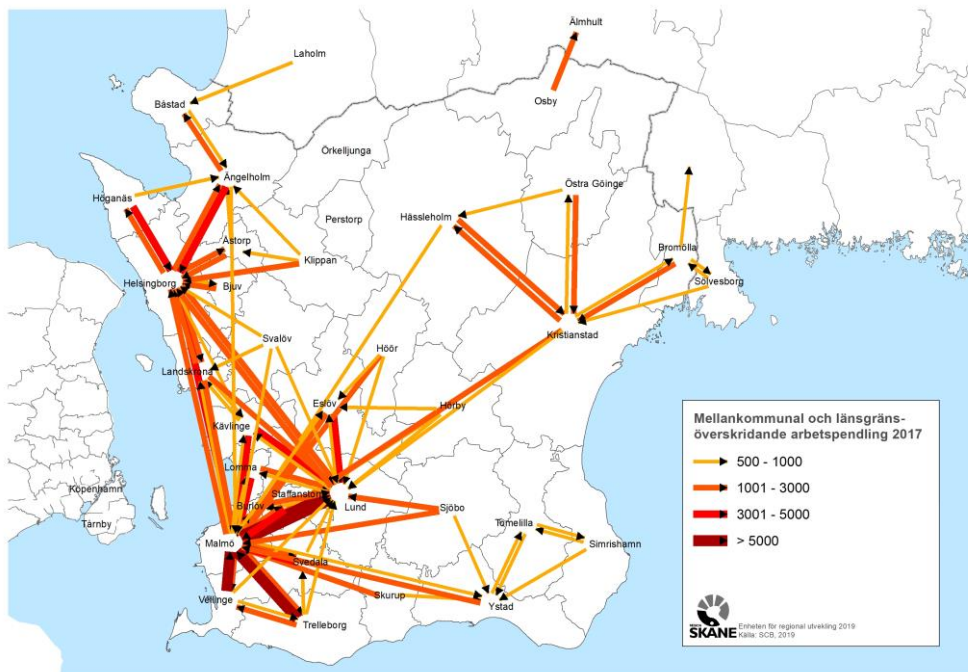
Figur 89 Procentuellt över-/underskott av förvärsarbetande dagbefolkning 2017.¹⁴⁵

De vanligaste gränskommunerna till Skåne att pendla in från är Sölvesborg, Laholm och Halmstad. De tre kommunerna hade över tusen pendlare till Skåne 2018, även pendlare från Danmark är över tusen personer. Stockholm ligger i topp som inpendlingskommun till Skåne, men ett rimligt antagande är att

¹⁴⁴ Region Skåne (2017)

¹⁴⁵ Region Skåne (2017)

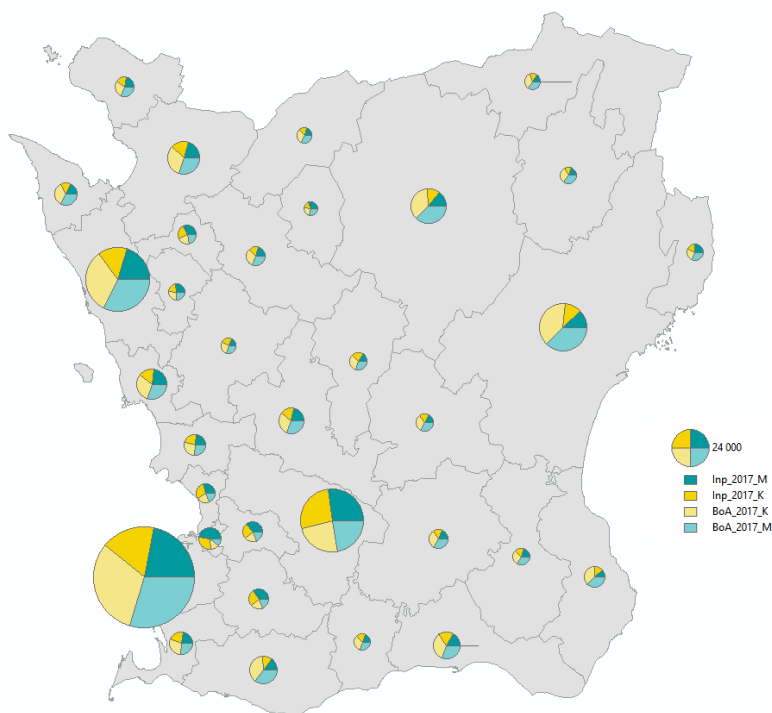
det då inte handlar om daglig arbetspendling. Även Karlshamn, Växjö, Älmhult, Olofström, Karlskrona och Markaryd har en väsentlig inpendling till Skåne 2018.¹⁴⁶ Av de som pendlar ut från Skåne till kommuner i Skånes omland pendlar flest till Danmark. Därefter följer Älmhult, Halmstad, Sölvesborg, Markaryd och Olofström. Många skåningar har även sitt arbetsställe i Stockholm och Göteborg.



Figur 90 Mellankommunal och länsgränsöverskridande arbetspendling 2017.¹⁴⁷

¹⁴⁶ Mellankommunala pendlingsrelationer med fler än 10 personer omfattas av statistiken. Källa: Skånedatabasen.

¹⁴⁷ Region Skåne (2017)



Figur 91. Inpendlare och förvärvsarbetare som bor i kommunen, 2017. Kvinnor i gult, män i grönt. Ljusare nyanser representerar de som bor och arbetar i kommunen, de mörkare nyanserna de som pendlar in från annan kommun.¹⁴⁸

Arbetspendlingen över Öresund har ökat stadigt sedan Öresundsbron invigdes från 3 000 personer år 2000 till nästan 20 000 år 2008. Mellan 2008 och 2015 har Öresundspendlingen minskat till dryga 14 000. Enligt prognostiserade siffror för 2016 och 2017 förväntas pendlingen ha minskat ytterligare.

En grupp som går mot strömmen är de som pendlar från den danska sidan av Öresund till Skåne. Denna grupp är fortfarande mycket liten men har ökat stadigt mellan 2011-2015.

Öresundspendlarna med bosättning i Skåne är till 40 procent födda i Sverige och 34 procent är födda i Danmark år 2015. I den motsatta riktningen är 62 procent födda i Danmark och 20 procent födda i Sverige. Det är tillgången på arbete och ett högre löneläge som är de främsta drivkrafterna bakom pendlingen till Danmark.

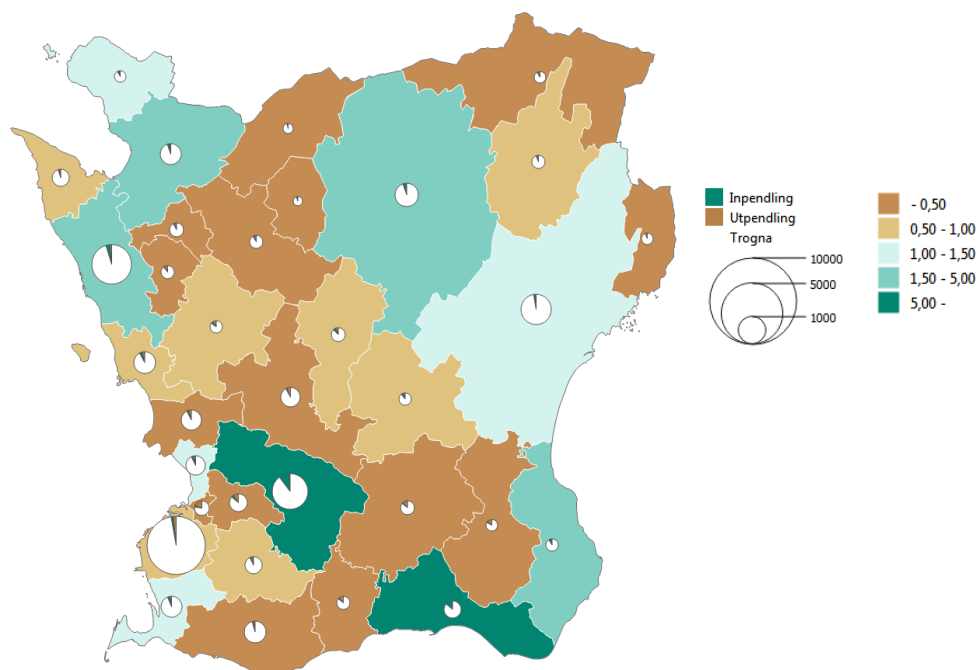
Pendlarna som är bosatta i Skåne och arbetspendlar till andra sidan sundet arbetar framförallt inom transport/kommunikation, handel och i tjänstesektorn. Sex av tio pendlare är män 2015 men antalet kvinnor har ökat.

Arbetspendlarna från den danska delen av Öresund till Sverige har i större utsträckning eftergymnasial utbildning än de som pendlar från den svenska delen av Öresund till Danmark. Utöver arbetspendlarna över Öresund hade 3 600 personer löneinkomster på den andra sidan av Öresund 2015.

¹⁴⁸ SCB (2017)

Skolpendling

En lokal skolmarknad är ett geografiskt avgränsat område som består av minst en kommun. Oftast består området av två eller flera kommuner som delar en gemensam marknad vad gäller utbudet av och efterfrågan på gymnasieutbildning.¹⁴⁹

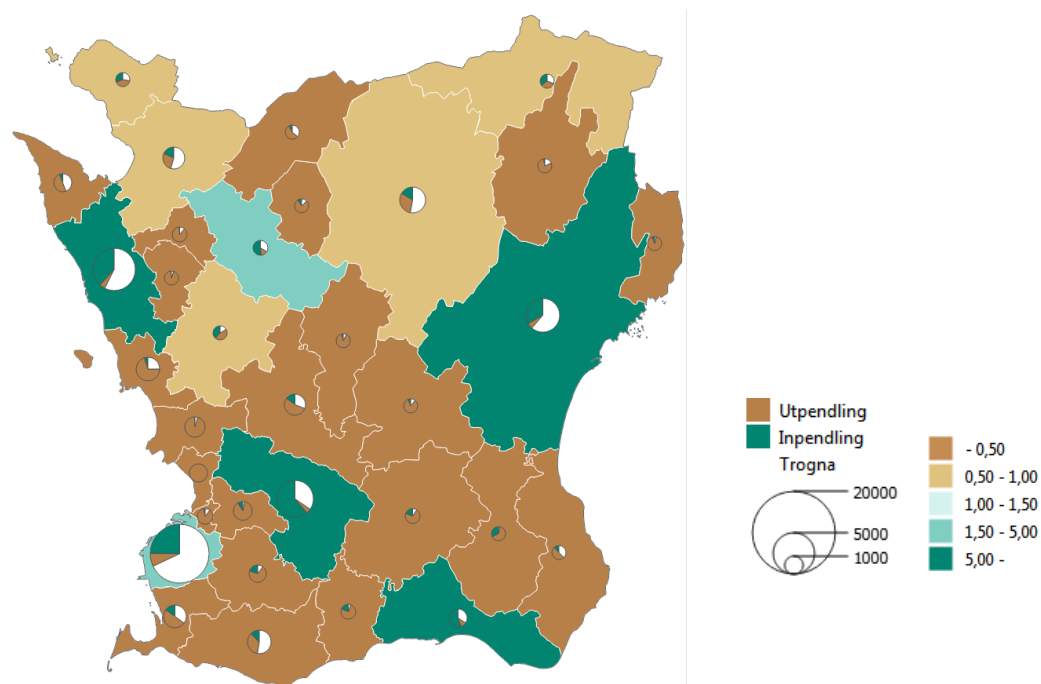


Figur 92. Pendlingskvot för grundskolan (kommunytör). En kvot under 1 innebär mer utpendling än inpendling, en kvot över 1 innebär mer inpendling än utpendling. Cirklarnas storlek motsvarar antal folkbokförda elever i kommunen.¹⁵⁰

Överlag är andelen grundskoleelever som pendlar över kommungräns låg. Lund och Ystad har högst pendlingskvot när det gäller elever i grundskolan. Trelleborg, Malmö och Landskrona har högre utpendling än inpendling, kommuner där övriga kärnor är huvudort (Lund, Ystad, Hässleholm, Helsingborg och Kristianstad) samt Ängelholm, Simrishamn, Båstad, Vellinge och Lomma har högre inpendling än utpendling.

¹⁴⁹ Skolverket (2016), *Förändringar i skolmarknadens geografi mellan 2009 och 2014, rapport 439:2016*, <https://www.skolverket.se/getFile?file=3671>, 2020-08-25

¹⁵⁰ Skolverket (2019)



Figur 93. Pendlingskvot för gymnasieskolan (kommunytior). En kvot under 1 innebär mer utpendling än inpendling, en kvot över 1 innebär mer inpendling än utpendling. Cirklarnas storlek motsvarar antal folkbokförda elever i kommunen¹⁵¹.

Lund, Ystad, Helsingborg och Kristianstad här högst inpendling i förhållande till utpendling. Utöver dessa kommuner är det bara Malmö och Klippan som har ett pendlingsöverskott. Alla andra kommuner har ett pendlingsunderskott. Lomma är den enda kommun som inte har någon gymnasieutbildning alls inom kommunen, dvs. alla gymnasieelever i Lomma pendlar till annan kommun för att gå i gymnasiet. Men det är fler kommuner som har en väldigt hög andel som pendlar till annan kommun: Kävlinge, Bjuv, Åstorp, Burlöv, Osby, Höör och Hörby.

Kollektivtrafik

Kollektivtrafiken på väg och järnväg i Skåne bedrivs i huvudsak av Skånetrafiken. Utöver Skånetrafiken finns kommersiella aktörer i Skåne som SJ, Snälltåget, Flygbussarna, Flixbus, Nettbus och Gråhundbus.

Kollektiva transporter med sjö- och luftfart beskrivs i avsnitten *Färjor* respektive *Flyg* nedan.

Den regionala tågtrafiken i Skåne utgörs uteslutande av Skånetrafikens tågtrafik, med två typer av tåg och ett tredje som är under införande. Öresundstågen är ett storregionalt tågssystem som binder ihop Skåne med Själland och de svenska grannregionerna, och främst trafikerar de större orterna. Pågatågen är ett lokaltågssystem i Skåne som binder ihop större och mindre orter. Ett tredje, regionalt, tågssystem som kompletterar dessa två planeras att införas omkring 2024.

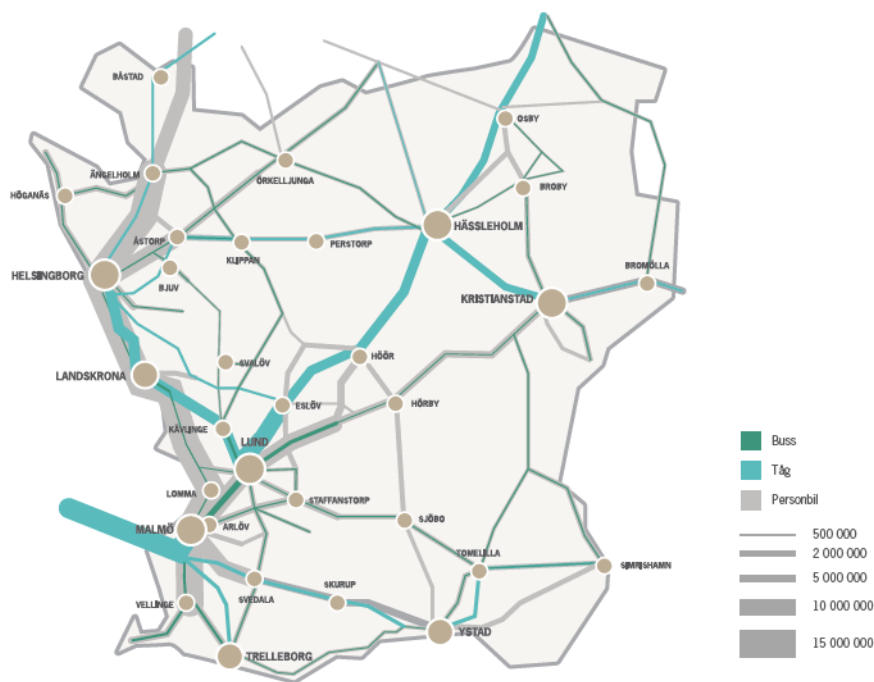
Totalt görs ca 170 miljoner resor per år med Skånetrafikens bussar, tåg och servicefordon. Av dessa sker ca 47 miljoner resor med Skånetrafikens tåg; Pågatågen och Öresundståg. Tågtrafiken står alltså för knappt 30 procent av det totala resandet, men då medelreslängden med tåg är betydligt längre än med buss så står tågen för en större del, nästan 70 procent, av det totala persontransportarbetet i Skånetrafiken.

¹⁵¹ Skolverket (2019)

Mer än 50 procent av resandet med Pågatågen på vardagar sker i perioderna kl. 06-09 och kl. 14-18. Resandet med Öresundstågen i Skåne har en ännu tydligare peakstruktur; Mer än 60 procent av resandet sker i dessa perioder.¹⁵²

De största järnvägsstationerna i Skåne är Malmö, Lund, Helsingborg, Triangeln, Hyllie, Hässleholm och Kristianstad. Stationerna är viktiga bytespunkter mellan tåg, buss, cykel och bil för att koppla samman hela resan från start till mål.

I Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020-2030 anges ett basutbud för kollektivtrafiken. Med basutbud avses den lägsta utbudsstandard som eftersträvas i orter och städer med hänsyn till storlek eller trafikslag. Basutbudet är till för att skapa en regional balans samt en tydlighet gentemot medborgare och kommuner kring vilket utbud när det gäller turtäthet och öppettider som kan förväntas i de olika orterna. Det syftar till att skapa möjligheter för att kunna bo och leva även utanför Skånes större orter. Ett basutbud av kollektivtrafik säkerställer regional balans, skapar en tydlighet gentemot medborgare och kommuner samt lägger grunden för en god geografisk tillgänglighet i Skåne. Basutbudet ger en grund att förhålla sig till men varje ort och stråk behöver analyseras var för sig och sättas in i ett sammanhang. Andra faktorer att ta hänsyn till är exempelvis viktiga målpunkter i stråket och ortens placering i förhållande till andra orter.

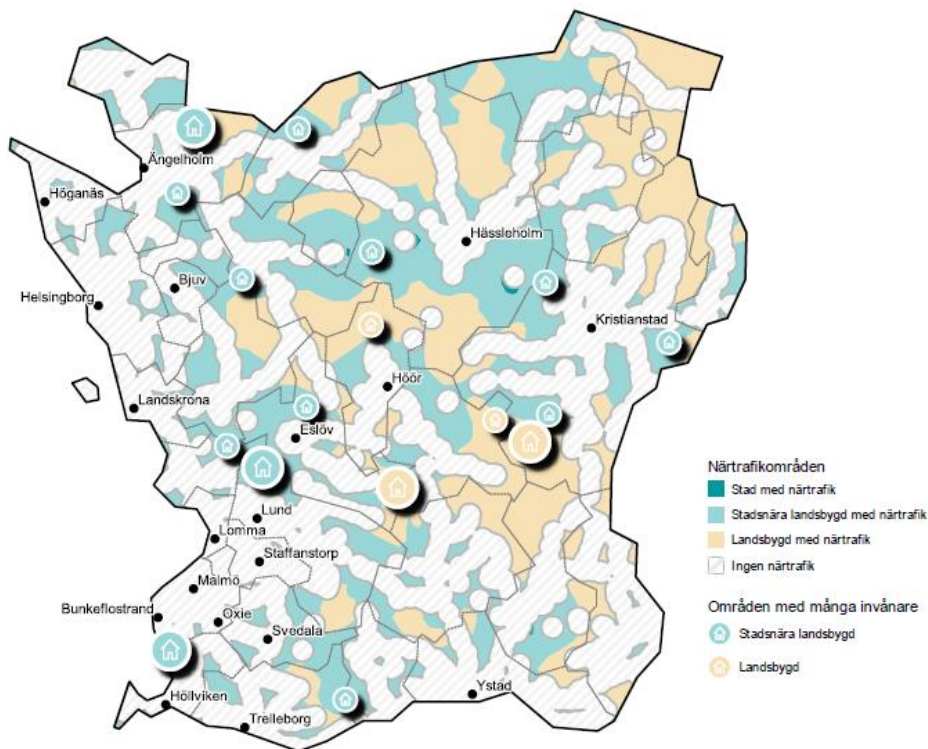


Figur 94. Resandeflöden i vägtrafik och kollektivtrafik år 2019.¹⁵³

Närtrafik ska erbjudas dem som har mer än två kilometer till närmaste hållplats och berör idag ca 4 % av Skånes befolkning. Trafikutbudet är anropsstyrd taxitrafik till närmaste större ort/kommuncentrum. Den är öppen för alla. Närtrafiken är områdesindelad eller linjelagd och ska i de flesta fall förbeställas senast två timmar innan turen går.

¹⁵² Skånetrafiken (2020) *Tågstrategi – strategi för utveckling av den regionala tågtrafiken i Skåne*, <https://www.skanetrafiken.se/globalassets/dokumentbank/remissversion---tagstrategi-region-skane.pdf>, 2020-08-25

¹⁵³ Region Skåne, *Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020-2030*.



Figur 95 Områden som betjänas av närtrafik istället för linjetrafik, år 2017. Närtrafik erbjuds till alla som ska resa från eller till ett område som är längre än två kilometer till närmsta hållplats med minst fem avgångar per dag. Närtrafikområdena på kartan har delats upp i de olika geografiska zonerna (stad, stadsnära landsbygd och landsbygd), och visar även områden med relativt hög folkmängd.¹⁵⁴

Den geografiska tillgängligheten med kollektivtrafik till regionala kärnor har sedan mätningarna startade 2005 förbättrats kontinuerligt, till stor del dock tack vare att befolkningsökningen är högre i de områden som redan har god tillgänglighet till kollektivtrafik. Region Skåne har som mål att 92 procent av befolkningen ska kunna ta sig med kollektivtrafik till en av Skånes tillväxtmotorer inom 60 minuter och en regional kärna inom 45 minuter. Den senaste mätningen från 2018 visar att 91 procent når en tillväxtmotor inom 60 minuter och en regional kärna inom 45 minuter.¹⁵⁵

Nästan hälften av Skånes befolkning bor stationsnära, det vill säga inom 1,5 km fågelväg till närmaste tågstation. Under perioden 2014-2017 har andelen av Skånes befolkning som bor stationsnära ökat. På den stadsnära landsbygden och landsbygden har andelen ökat med åtta respektive sex procentenheter, vilket motsvarar en ökning på ca 19 000 personer på den stadsnära landsbygden och ca 3 000 personer på landsbygden. Mycket av ökningen beror på nya stationer som byggdes i mindre tätorter på den stadsnära landsbygden och landsbygden i Skånes nordost.

De senaste åren har vi sett en kraftig ökning i antalet resor med kollektivtrafik. Sedan 2004 har antalet resor ökat med 71 procent. Antalet resor med Skånetrafiken var år 2018 knappt 166,3 miljoner, en ökning med 0,5 procent sedan 2017.

Det är framför allt tågresor som ökat de senaste åren men under 2018 minskade dock antalet tågresor med 0,6 procent. Det är framförallt resorna i stadstrafiken som ökat under hösten 2018. I Malmö har

¹⁵⁴ Region Skåne, *Servicerapport 2018*.

¹⁵⁵ Baseras på minst 10 dagliga (vardagar) resmöjligheter till någon av regionens tillväxtmotorer eller regionala kärnor.

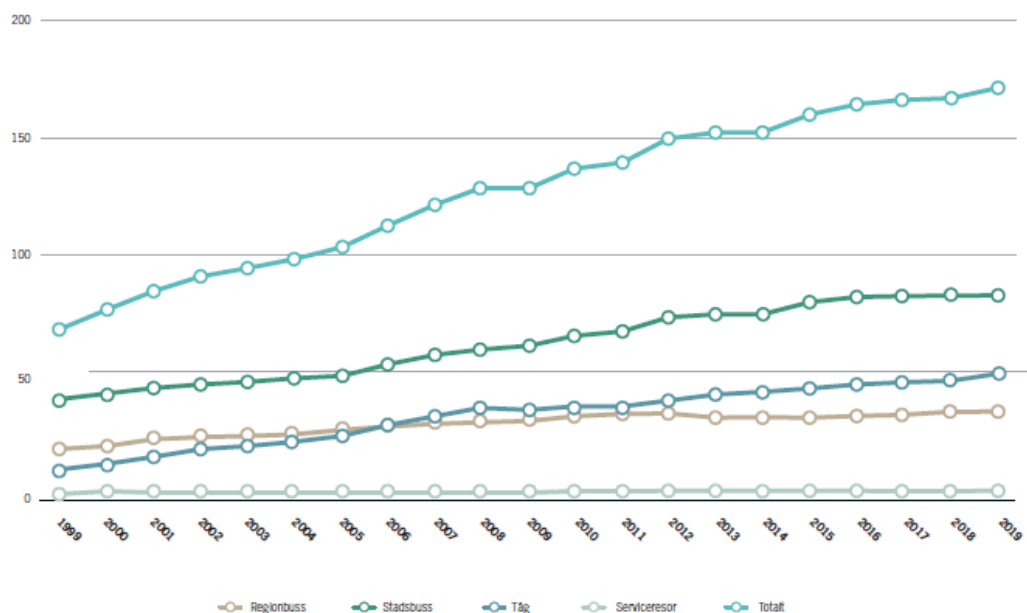
kollektivtrafikresorna ökat med tre procent. Även stadsbusstrafiken har en positiv utveckling. Satsningar på ny trafik, tillgänglighetsförbättringar och nya koncept som MalmöExpressen bidrar till en bra tillväxt i stadsbusstrafiken.

Enligt kollektivtrafikbarometern ligger marknadsandelarna för kollektivtrafiken uppskattningsvis på 30 procent av det motoriserade resandet, vilket är 10 procentenheter ifrån den regionala utvecklingsstrategins mål om 40 procents marknadsandel år 2030.

Kollektivtrafikbarometern (Kollbar) genomförde en metodförändring 2017 som ledde till ett signifikant högre resultat för marknadsandelstalet. Skånetrafiken valde att justera ner det rapporterade resultatet på 32 procent, till 29 procent. Årets resultat är 30 procent vilket ser ut som en förbättring mot tidigare rapporterat men är de facto en tillbakagång.

Under 2017 var koldioxidutsläppen per personkilometer, redovisat utifrån ett livscykelperspektiv, 14 g/pkm. Andelen fossilbränslefritt bränsle år 2016 var 82 procent (grön el, biogas och biodiesel). Sedan december 2018 har den allmänna kollektivtrafiken varit fri från fossila bränslen och kört på förnybart drivmedel såsom biogas, förnybar el märkt med Bra Miljöval och biodiesel. Serviceresorna ska vara fossilbränslefria senast den 31 december 2020. För att ytterligare minska den negativa klimatpåverkan från kollektivtrafiken inriktas arbetet på att reducera koldioxidutsläppet inom hela bränslets livscykel samt att öka energieffektiviteten i den allmänna kollektivtrafiken.

Resandeutvecklingen i Skåne ökar årligen om än med en något vikande trend. Överflyttningen av resande från regionbuss till nya tåglinjer medför en viss förskjutning av resandet men totalt ökar resandet år för år.



Figur 96. Resandeutveckling 1999-2019, antal resor per trafikslag.¹⁵⁶

Kollektivtrafikens¹⁵⁷ marknadsandel i Skåne var enligt kollektivtrafikbarometern 30 procent år 2018, 2009 låg marknadsandelen på 21 procent. Marknadsandelen mäts som kollektivtrafikens andel av samtliga motorburna resor, det vill säga exklusive gång- och cykelresor. Målet är att marknadsandelen

¹⁵⁶ Region Skåne, Trafikförsörjningsprogram 2020-2030.

¹⁵⁷ Skånetrafikens resor, inga kommersiella aktörer?

ska uppgå till minst 40 procent år 2030. En ökning till 40 % innebär en utmaning som kräver stora insatser av flera olika aktörer. Omräknat i antal resor innebär marknadsandelsmålet drygt 300 miljoner resor per år 2030.

Det bästa kollektivtrafikutbudet finns som regel centralt i städerna, längs prioriterade stråk och under dagtid. Mer perifera lägen och andra tider på dygnet har begränsat utbud av kollektivtrafik. Nästan 40 procent av de sysselsatta arbetar på obekvämlig arbetstid och är beroende av tillgänglighet under många av dygnets timmar och till ytterområden. Tillgänglighet med kollektivtrafik har med andra ord flera viktiga fördelningsperspektiv att beakta.

Färjor

Passagerartrafiken vid skånska hamnar har under senare år utvecklats i olika riktningar. Mellan Skåne och Polen har färjetrafiken trefaldigats sedan år 2003, räknat i antal personbilar. Mellan Skåne och Tyskland har istället en tredjedel av resandet försvunnit.

Ystad har färjeförbindelser med Swinoujscie och Bornholm. Totalt görs över 1,8 miljoner resor till eller från Ystad hamn och Ystad - Bornholm är den dominerande relationen. Resandet till Swinoujscie ökar dock i betydande utsträckning. Trelleborg har färjeförbindelser med Sassnitz, Rostock, Travemünde samt Swinoujscie. Årligen görs ungefär 1,7 miljoner resor till eller från Trelleborgs hamn.

Utöver färjetrafiken i Ystad och Trelleborg finns en linje med trafik mellan Malmö och Travemünde samt en omfattande färjetrafik mellan Helsingborg och Helsingör.

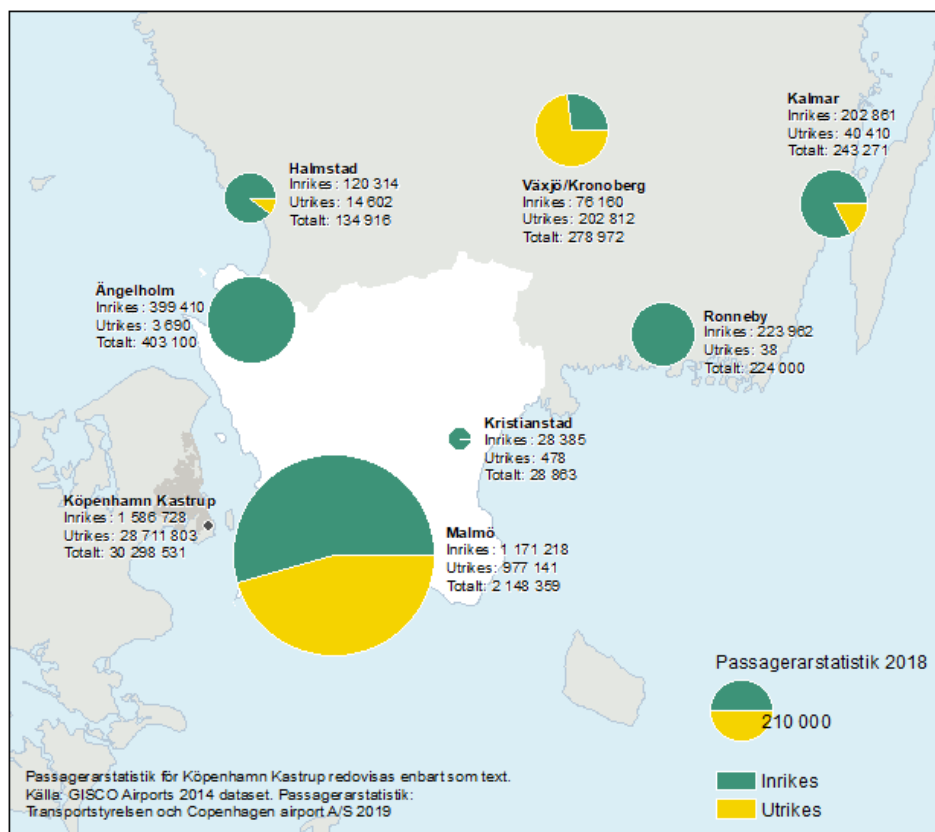
I Skåne finns det en vägfärjeled: Ivöleden som går mellan Barum och Ivön i Ivösjön nordväst om Bromölla i Skåne. Färjeledens längd är 700 meter och överfartstiden är sju minuter. Färjetrafiken bedrivs av Trafikverkets färjerederi, resan med vägfärjan är avgiftsfri.¹⁵⁸

Ventrafiken bedriver färjetrafik mellan Landskrona och Ven året om. Trafiken utförs på uppdrag av Landskrona stad och Region Skåne, samt på kommersiell basis. Sommartid går det även färjor till Ven från Råå, Helsingborg och Köpenhamn. Till Hallands Väderö (som ligger i Skåne) bedrivs det färjetrafik från Torekov under delar av året.

Flyg

Flygresandet till och från Skåne sker till största delen via Malmö Airport, men även Ängelholm-Helsingborg Airport har en relativt omfattande trafik, medan Kristianstad-Österlen Airport endast har mindre verksamhet. Det mesta resandet sker i inrikes trafik, i huvudsak till Stockholm. Från Malmö Airport är dock utrikesresandet en viktig del och uppgår till cirka 45 procent. Destinationer för utrikes resor ligger i huvudsak i östra Europa.

158 <https://www.trafikverket.se/farjerederiet/om-farjerederiet/Organisation/Historia/>



Figur 97. Passagerarstatistik 2018 för flygplatser i södra Sverige och Köpenhamn. Passagerarstatistik för Köpenhamn Kastrup redovisas enbart i text.¹⁵⁹

Köpenhamns flygplats spelar en viktig roll för Skånes internationella tillgänglighet och utgör huvudflygplats för utrikesdestinationer. Kastrup är även en viktig flygplats för Skåne när det gäller resor till Stockholm. Antalet passagerare på Copenhagen International Airport uppgick till 30,3 miljoner under 2018, vilket innebär att flygplatsen för åttonde året i rad slog passagerarrekor.

Mellan 2010-2017 har antalet flygpasagerare på Malmö Airport ökat vilket till stor del beror på etablering av lågprisbolag, men under 2018 minskade antalet passagerare. Den största delen av minskningen beror på inrikes affärsresor, resorna utrikes ökar.

Cykling

Det finns mycket begränsat med mätningar av den regionala cykeltrafiken. I huvudsak kan två kompletterande metoder användas för att uppskatta hur många som cyklar: Cyklisträkningar och resvaneundersökningar.

Många kommuner, i synnerhet i de större städerna, genomför kontinuerliga mätningar av hur många som cyklar på vissa platser. Malmö och Lund förlitar sig i huvudsak på manuella mätningar som görs med periodicitet medan Helsingborg har ett antal mätplatser som mäts automatiskt. Fler andra kommuner och Trafikverket gör också mätningar, både maskinellt och manuellt. Resultatet från dessa, i den mån det är möjligt att dra några slutsatser, visar att cykeltrafiken ökar i takt med befolkningsutvecklingen. Ett undantag från detta är Malmö stad där cykeltrafiken ökar mer än befolkningen. Även andra undantag kan finnas, men dataunderlaget är begränsat.

¹⁵⁹ Transportstyrelsen, Copenhagen Airport A/S (2019) GISCO Airports 2014 dataset

Den andra metoden, resvaneundersökningar, utgår från enkäter där respondenterna uppger om de har cyklat eller inte under en specifik dag. Den senaste stora skånska resvaneundersökningen gjordes 2018 och visar att andelen cykeltrafik ökat marginellt, knappt märkbart, jämfört med tidigare undersökningar. Även i denna undersökning ökar cykeltrafiken i Malmö.

Utöver dessa två metoder är det också möjligt att göra uppskattningar om hur många som har potential att cykla. I huvudsak bygger det på områdets densitet, det vill säga hur många som bor, arbetar och gör andra aktiviteter och hur långt det är mellan dessa platser. Ett exempel på en sådan ansats är *Potential för hållbart resande*, se studien på www.utveckling.skane.se.

Den nationella trenden är att längden på en genomsnittlig cykelresa ökar men att andelen av befolkningen (6–84 år) som i genomsnitt cyklat under en dag minskar. Minskningen härrör framförallt från gruppen barn och unga vuxna (6–24 år) som inte cyklar i samma grad som tidigare generationer. Endast en tredjedel av cykelresorna är till- eller från arbetet¹⁶⁰.

Av Skånes totala befolkning bor 23 procent i stadsnära landsbygd och landsbygd¹⁶¹, enbart 5 procent av Skånes totala andel resor på landsbygden sker till fots. Däremot är resor till fots den mest förekommande anslutningsresan till kollektivtrafik på landsbygden, både till tåg och buss (Resvaneundersökning, 2018).

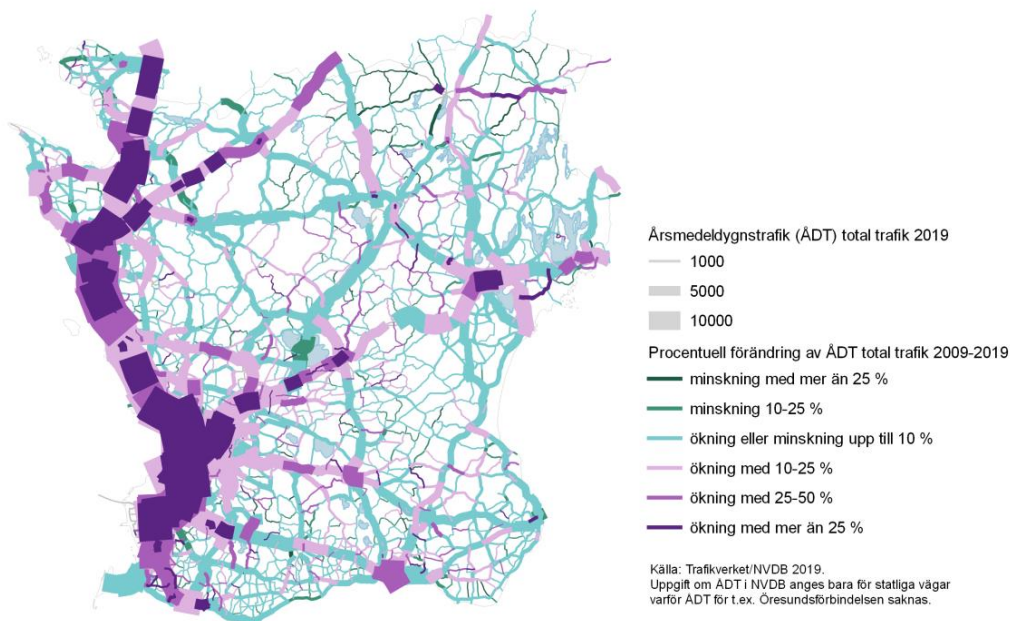
Bilen

De stora trafikmängderna på bilnätet i Skåne är främst koncentrerade till europavägarna. Trafiken har ökat framförallt på E6, E22 och E4. Trafiken har ökat mycket procentuellt även på andra delar av vägnätet, t.ex. på delar av väg 11, 111 och 112, på väg 13 mellan Hörby och Höör (med en motsvarande minskning på väg 23 genom Ringsjöarna) och på väg 15.

¹⁶⁰ Trafikverket (2018) *Nationellt cykelbokslut*

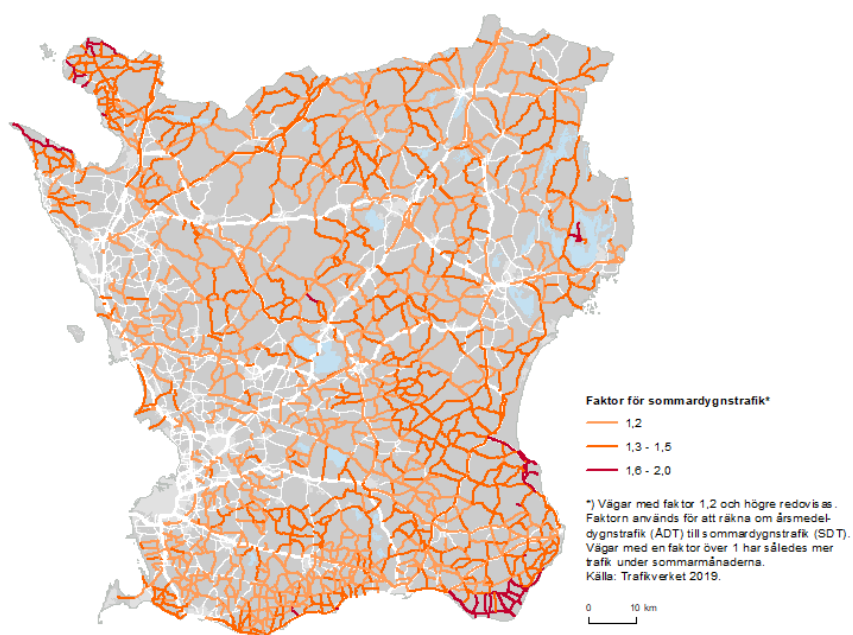
¹⁶¹ Region Skåne (2017) *PM Stad och land*,

https://filer.skane.com/landsbygdsrapporter/Stad_och_land_Malmo.html, 2020-08-07.



Figur 98 Förändring av årsmedeldygnstrafik (ÅDT) total trafik 2009-2019.¹⁶²

Trafiken varierar under året, framförallt är det vissa vägar i Skåne som har väsentligt högre (upp till dubbelt så höga) trafikmängder under sommarmånaderna. Framförallt gäller det vägar på Österlen, Kullahalvön och Bjärehalvön, se karta nedan.



Figur 99. Faktor för uppräknings av årsdygnstrafik (ÅDT) till sommarygnstrafik (SDT).¹⁶³

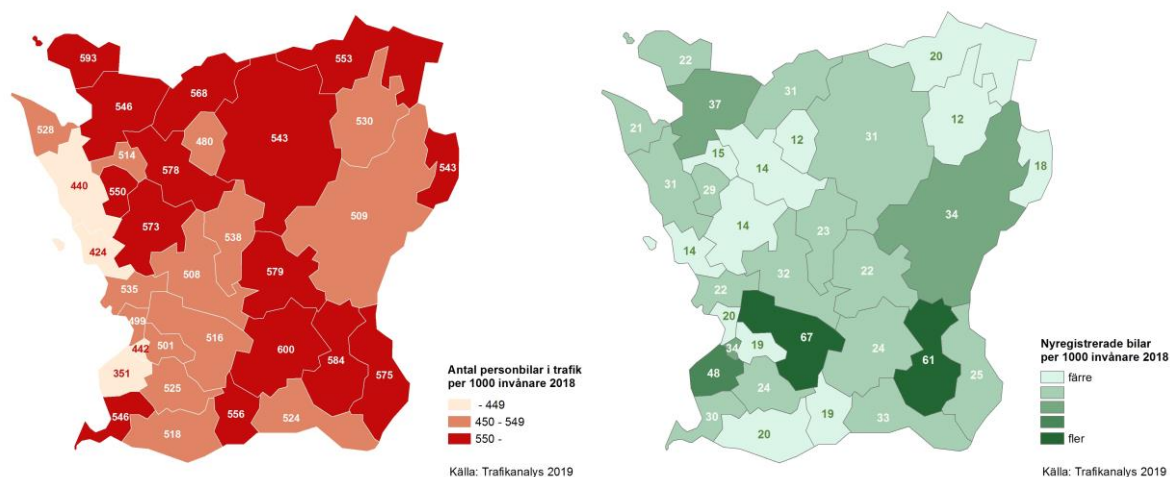
Den svenska personbilsflottan är stor och omställningen till fossilfria drivmedel tar tid. De fossila drivmedlen, bensin och diesel, dominerar fortfarande i beståndet. Dock kan man för nyregistrerade

¹⁶² Trafikverket, NVDB (2019)

¹⁶³ Vägar med en faktor för uppräknings av ÅDT till SDT 1,2 eller högre redovisas. Källa: Trafikverket 2020.

personbilar under 2018 se en omfördelning av drivmedel där framförallt andelen dieslbilar minskat och andelen laddbara bilar ökat på nationell nivå.

Antalet personbilar i trafik ökar inte längre snabbare än befolkningen, men även om nyregistreringarna minskade under 2018 jämfört med året innan så hade 2018 ändå det tredje högsta antalet nyregistrerade personbilar någonsin i Sverige.¹⁶⁴ I Skåne ligger bilnehavet på en lägre nivå än omgivande län, men variationen inom Skåne är stor, se karta nedan.



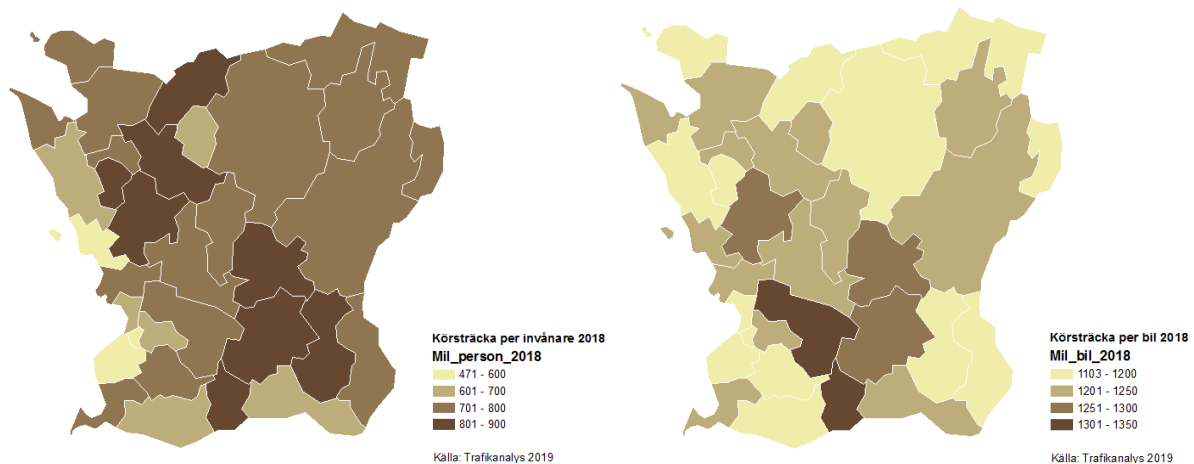
Figur 100. Innehav av personbilar (bilar i trafik exklusive husbilar) 2018 per 1 000 invånare och nyregistrerade personbilar 2018 per 1000 invånare i Skånes kommuner i Skånes kommuner.¹⁶⁵

Lund som ofta benämns som cykelstad sticker ut i statistiken. Men i Lunds kommun ägs en hög andel av personbilarna av en juridisk person, 42 procent av personbilarna registrerade i Lunds kommun ägs av en juridisk person jämfört med 20 procent i hela Skåne. Förmodligen förklaras detta av att leasingföretag som är verksamma i kommunen.

Under 2018 ökade den totala körsträckan för svenskregistrerade personbilar. Detta var en ökning för femte året i rad, även om ökningstakten har avtagit något. Trafikarbetet 2018 var högre än någonsin, dvs. aldrig förr har svenskregistrerade personbilar körts så mycket. I Skåne ligger körsträckan per bil ganska högt jämfört med andra delar av Sverige med tanke på korta avstånd och goda möjligheter till alternativa färdmedel för en stor del av befolkningen, se kartor nedan.

¹⁶⁴ Trafikanalys, https://www.trafa.se/globalassets/statistik/vagtrafik/fordon/2019/fordon_lan_och_kom_blad-2018.pdf

¹⁶⁵ Trafikanalys (2019)



Figur 101. Körsträcka 2018 per registrerad bil respektive invånare, mil per person/bil.¹⁶⁶

Prognos och utveckling

I juni 2020 presenterade Trafikverket en ny basprognos för 2040. Den största förändringen i basprognosen 2020 är att Trafikverket har lyft in klimatmålet som beslutad politik. Vidare har Trafikverket gjort antagandet att klimatmålet, bland annat utifrån Januariöverenskommelsen, nås genom bland annat en kombination av höjd reduktionsplikt, åtgärder för att öka elektrifieringstakten av personbilar, samt aviserade bränsleskattehöjningar.

I basprognosen ökar persontrafiken något mer än den historiska utvecklingen. Samtidigt som körkostnaderna för bränslebilar blir högre utifrån dagens beslutade skatter och avgifter, minskar de genomsnittliga körkostnaderna för trafikarbete som sker med el. Därmed nås klimatmålet med bara begränsade minskningar av tillgängligheten.

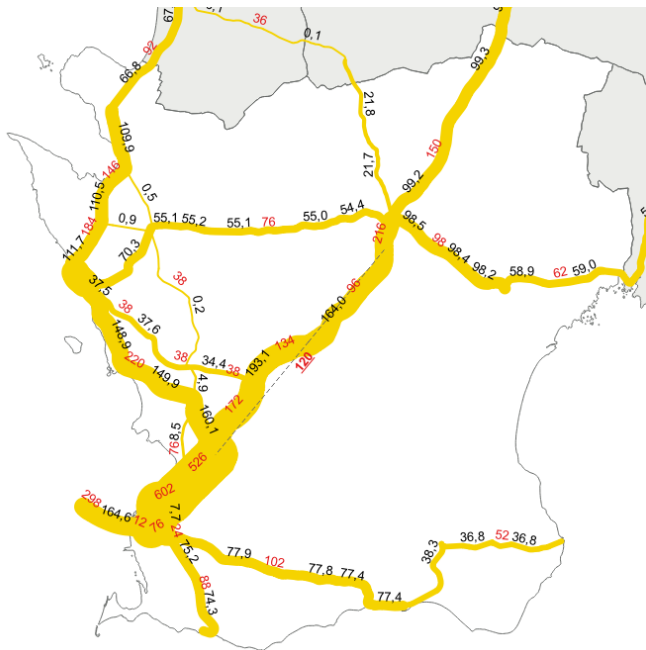
Samma utveckling gäller för persontågsresandet, medan transportarbetet med buss, som befinner sig på en lägre nivå, ökar snabbare. Inrikes flyg beräknas år 2040 ligga kvar på 2017 års nivå.

Personbilstrafiken förväntas utvecklas med ca 37 % mellan 2017 och 2040, vilket innebär ca 1,38 % per år för Skåne. Utvecklingen fördelar sig relativt jämnt över länet bortsett från den sydöstra delen som har en lägre utveckling.

Kollektivtrafiken har en lite starkare utveckling med ca 42 % på total nivå innebärande ca 1,5 % per år. Det är framförallt järnvägstrafiken som driver på utvecklingen. Jämfört med resvaneundersökning i Skåne 2018 ser modellen ut att överskatta antalet bilresor medan antalet kollektivtrafikresor underskattas.

I prognosåret ökar reslängderna och restiderna, dock minskar de genomsnittliga hastigheterna i vägnätet till följd av ökad trängsel. De ökade reslängderna bedöms främst bero på ökade reala inkomster i prognosåret.

¹⁶⁶ Trafikanalys (2019)



Figur 102. Genomförd trafik 2018 resandetåg VMD (linjebredd och svart text) samt basprognos 2040 för resandetåg (röd text).¹⁶⁷

På väg mot färdmedelsfördelningsmålet?

Region Skånes färdmedelsfördelningsmål utgår från att antalet resor i framtiden ökar enligt prognos men att antalet resor med kollektivtrafik och cykel ökar på bekostnad av bilen. Region Skåne har tagit fram flödeskartor på vägar inom Skåne med en fördelning enligt färdmedelsmålen år 2030 samt enligt basprognos 2040 för 2030 (antaget en linjär ökning). Beräkningen av trafikflöden för scenarierna har gjorts med hjälp av Sampers Skånetass, modellversion 1804, vilken har basår 2014.

Färdmedelsmålet i strategin utgår från antalet delresor som görs i Skåne. Med en delresa avses alla resor som slutar med ett ärende och färdmedelsbyte räknas inte som ett ärende. Definitionen innebär att fokus ligger på persontransporter och att transporter av gods eller resor utan specifika ärenden. Det innebär att exempelvis en sopbil inte omfattas direkt av målet.

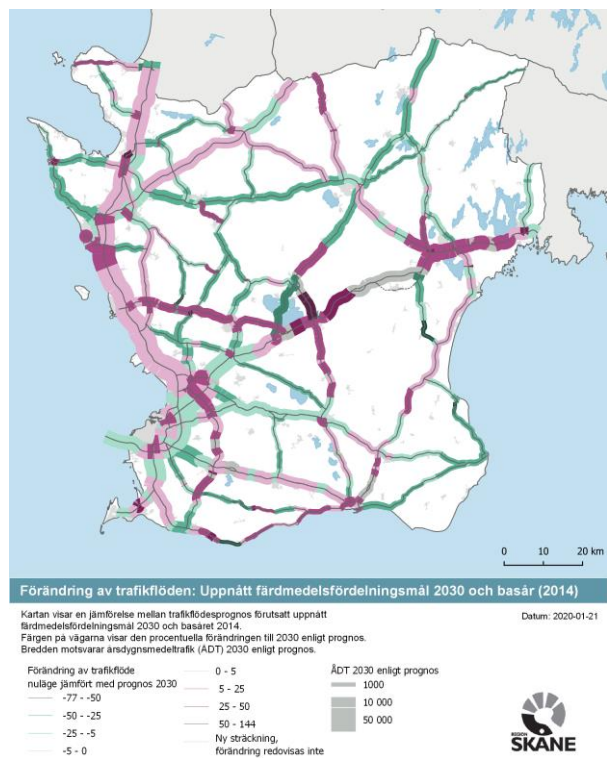
Som en del av detta arbete har potentiella effekter utifrån färdmedelsmålet på biltrafikflöden på vägar i Skåne beräknats.

Prognosen 2030 visar på en generell ökning av trafikflöden jämfört med nuläget, representerat av basåret 2014. I absoluta tal så sker de största ökningarna i de större stråken längs europavägarna och i området runt Malmö-Lund. Sett till den procentuella ökningen är det en mer jämn ökning i hela nätet på mellan ca 20-30procent vilket beror på befolkningsökningen.

Flödesberäkningar utifrån det uppnådda färdmedelsmålet 2030 ger en generell minskning av trafikflödena i hela nätet. Det är helt väntat med hänsyn till att andelen resor med bil minskar. De största förändringarna i absoluta tal återfinns i de högratifierade stråken. En del av framförallt minskningar i trafikflöden på större vägar beror på överflyttning mellan rutter som kan bero på planerade hastighetssänkningar. Exempel på det är vid Degeberga, Svalöv och Simremarken. I andra fall beror minskningen på nya planerade vägsträckningar, t.ex. i Höör och Tollarp. För lastbilstrafik är

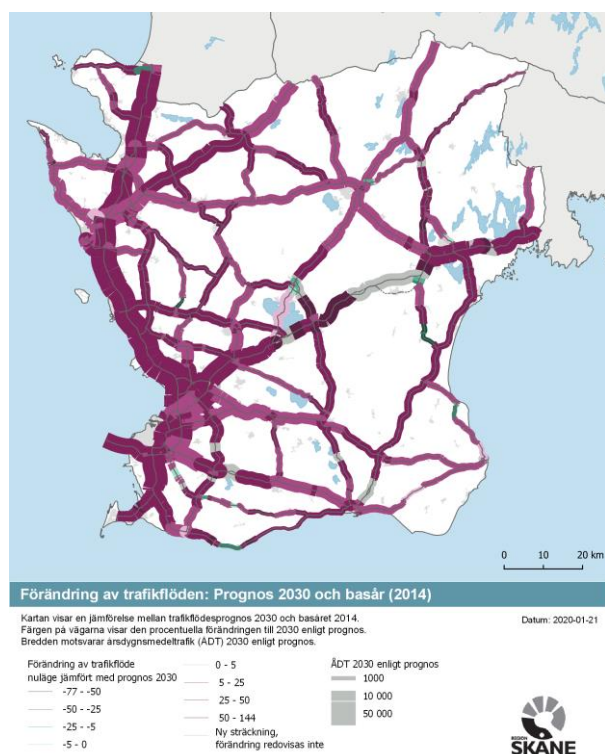
¹⁶⁷ Trafikverket (2019)

skillnaderna försumbara mellan scenarierna eftersom lastbilstrafiken inte har omfattats av justeringar för färdmedelsmålet.



Figur 103 Förändring av trafikflöden: Uppnått färdmedelfördelningsmål 2030 och basår (2014)¹⁶⁸

¹⁶⁸ Region Skåne (2020)



Figur 104 Förändring av trafikflöden: Prognos 2030 och basår (2014).¹⁶⁹

Transporter i Öresundsregionen

Arbetspendlingen över Öresund har ökat stadigt sedan Öresundsbron invigdes från 3 000 personer år 2000 till nästan 20 000 år 2008. Mellan 2008 och 2015 har Öresundspendlingen minskat till dryga 14 000. Enligt prognostiserade siffror för 2016 och 2017 förväntas pendlingen ha minskat ytterligare.

Hösten 2016 var det stora resandeminskningar på Öresundsbron p.g.a. id-kontrollerna, men smidigare gränspassager ökade resandet igen. Resandet över bron har ökat med 3 procent (totalt 9,56 miljoner resor 2018) 2017 – 2018, men det är ändå en minskning med 9 procent sedan 2015.

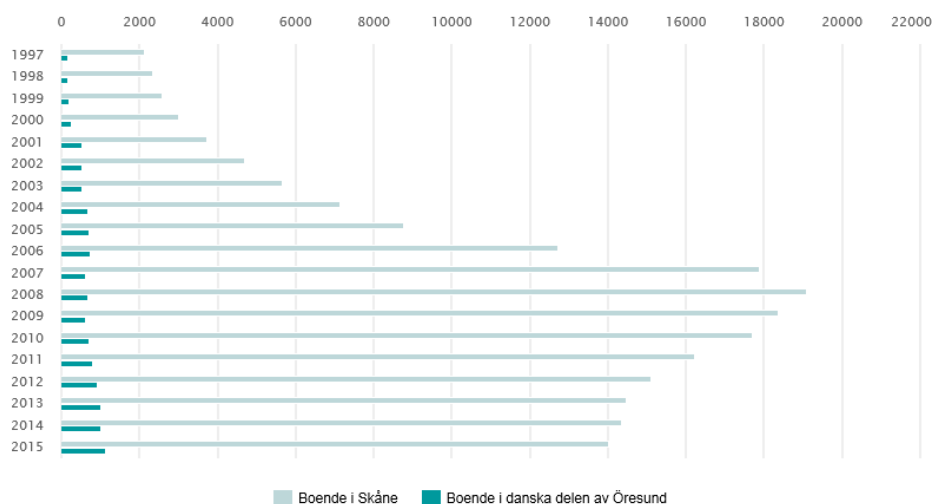
En grupp som går mot strömmen är de som pendlar från den danska sidan av Öresund till Skåne. Denna grupp är fortfarande mycket liten men har ökat stadigt mellan 2011-2015.

Öresundspendlarna med bosättning i Skåne är till 40 procent födda i Sverige och 34 procent är födda i Danmark år 2015. I den motsatta riktningen är 62 procent födda i Danmark och 20 procent födda i Sverige. Det är tillgången på arbete och ett högre löneläge som är de främsta drivkrafterna bakom pendlingen till Danmark.

Pendlarna som är bosatta i Skåne och arbetspendlar till andra sidan sundet arbetar framförallt inom transport/kommunikation, handel och i tjänstesektorn. Sex av tio pendlare är män 2015 men antalet kvinnor har ökat.

Arbetspendlarna från den danska delen av Öresund till Sverige har i större utsträckning eftergymnasial utbildning än de som pendlar från den svenska delen av Öresund till Danmark. Utöver arbetspendlarna över Öresund hade 3 600 personer löneinkomster på den andra sidan av Öresund 2015.

¹⁶⁹ Region Skåne (2020)



Figur 105 Antal som arbetspendlar mellan Skåne och den danska delen av Öresund.¹⁷⁰

Sydsvenskt perspektiv

I gränsområdena finns starka funktionella samband av mera lokal karaktär. I öster sträcker sig t ex Kristianstads lokala arbetsmarknadsregion in i Blekinge. Osby och Älmhult är en gemensam arbetsmarknadsregion. Mellan nordvästra Skåne och Halland finns också starka samband med bl. a gränsöverskridande pendling. Dessa samband kommer att bli starkare i framtiden.

CORONAKRISENS INVERKAN PÅ TRANSPORTERNA

Vägtrafiken har sedan mars månad varit starkt påverkad av Coronakrisen. En tydlig nedgång skedde under krisens första veckor och trafiken under mars och april låg betydligt under 2019. Nedgången kulminerade runt påskhelgen, då trafiken var ca 30 procent lägre än påskhelgen 2019. Från och med maj månad har trafiken ökat igen.

När det gäller vägtrafik med tunga fordon har förändringen varit tydlig om än inte lika drastisk. Trafiken med tunga fordon vid mätpunkterna i Skåne har minskat något mindre än för Sverige totalt.

Transporter på Öresundsbron har sedan Danmark stängde gränsen den 14 mars (söndag vecka 11) varit betydligt lägre än under föregående år. Det syns tydligt i trafiksiffrorna för såväl bussar som personbilar och resande med Skånetrafikens tåg.

Av vägtransporterna är det bussresorna som har drabbats allra hårdast. Linjebussar som t.ex. Flixbus ställde in alla gränsöverskridande turer, men har nu under sommaren börjat trafikera gränsöverskridande rutter i begränsad utsträckning jämfört med före Coronakrisen. Initialt sjönk antalet överfarter med bussar med ca 80 %. Antalet överfarter har sedan legat relativt stabilt på denna låga nivå, men har under de senaste veckorna börjat visa en svagt ökande trend. Dock har gapet mot 2019-års trafiksiffror blivit allt större under beroende på att vi nu är inne i en period då bussresorna (turistresor) brukar öka. Vad gäller personbilsutvecklingen kan man se en i stort sett lika drastisk nedgång direkt vid gränsstängningen som för bussarna. Initialt sjönk antalet överfarter från vecka 11 fram till vecka 15. Från påsken har trafiken börjat återhämta sig, även om den

¹⁷⁰ Ur HUGÅ 2020.

fortfarande visar ett stort gap till 2019-års nivåer. Lastbilstransporterna har däremot haft en betydligt mildare nedgång om ca 10 procent fram till påsken, för att sedan återhämta sig allt mer.

För tågresandet över Öresund märks en än kraftigare nedgång. Resandet minskade med omkring 90 % jämfört med resandet under en normalvecka 2019 när Danmark stängde gränsen. Även för tågresandet kan en mycket liten, men ändå mer positiv utveckling efter påskveckan skönjas.

Transporter via Skånes hamnar

Skånes hamnar har delvis olika inriktningar vilket också gör att de påverkas olika mycket av Coronakrisen. Både Landskrona hamn och Åhus hamn är nischade mot segment som inte har påverkats nämnvärt av krisen än så länge. Hamnarna i Helsingborg, Malmö, Trelleborg och Ystad har alla påverkats i olika grad.

Helsingborg som har en omfattande färjetrafik till Helsingör har avseende personresor erfarit en liknande utveckling som Öresundsbron. Sundsbussarna ställde helt in trafiken från den 16 mars. För Sea seglade till en början enligt tidtabell, men sedan den 20 april har man dock infört en ny tillfällig tidtabell med halvtimmes-intervall (dagtid) jämfört med tidigare 20 minuters intervall. Sundsbussarna återupptog sin trafik den 9 juli och För Sea har återgått till 20 minuters intervall.

Även Ystad som har färjetrafik till danska Bornholm har märkt en markant nedgång. För perioden januari till maj ligger man ca 30 % lägre än motsvarande period 2019 avseende personresor. Detta inkluderar även persontrafik till Polen.

När det gäller godstransporter uppvisar RoRo-segmentet mätt i antal lastbilar och trailers en minskning omkring 10-15% jämfört samma period 2019, vilket jämförbart med utveckling för lastbilstrafiken över Öresundsbron. En glädjande nyhet är att Trelleborg under krisen har lyckats öka andelen intermodala transporter jämfört med samma period 2019. Även lastbilstrafiken har under de senaste veckorna återhämtat sig efter den initiala nedgången vid krisens intåg och ligger nu till och med över 2019 års volymer.

Då färjorna som trafikerar de skånska hamnarna är så kallade RoPax-färjor som tar både lastbilar och personbilar så får tappet i personresor även verkningar för godstransporterna. Stena Line som trafikerat Tyskland från Trelleborg har t.ex. lagt ner linjen till Sassnitz (under juli kom dock besked om att ny operatör kommer att trafikera Sassnitz, dock från Ystad istället). Även rederier som trafikerar Ystad har tvingats omfördela sin flotta och ställa in avgångar.

Containersegmentet ligger mer stabilt och uppvisar endast några procentenheters nedgång jämfört med förra året. Copenhagen Malmö Port (CMP) drabbades initialt hårt av den avstannade kryssningstrafiken samt att segmentet bilimport påverkades starkt, vilket ledde till att Malmödelen av CMP varslade 40 anställda och senare varslades även 55 anställda i Köpenhamn.

Resandet på skånska flygplatser samt Kastrup

Flyget har drabbats oerhört hårt. Av de skånska flygplatserna stängdes allt flyg från de båda regionala flygplatserna i Ängelholm och Kristianstad in i början av april. Sedan mitten av juni har viss trafik återupptagits från Ängelholm medan all trafik fortsatt ligger nere från Kristianstad. Från Malmö har viss flygtrafik upprätthållits, dock är det en markant skillnad mot föregående år. Under 2019 flög 163 000 i april och i maj 196 000 resenärer på Malmö medan man under april i år hade 2 200 passagerare och i maj cirka 3 600 passagerare. Under juni har trafiken ökat till 14 300.

Kastrup fyller en viktig funktion som internationell flygplats även för Skåne. Som en sot och viktigt internationell knutpunkt har Copenhagen Airport kunnat upprätthålla lite mer trafik, men resandet har ändå minskat med över 60 procent jämfört med förra året.

Bestående resmönster?

Under coronapandemin har persontransporterna minskat mycket till stor del av att distansarbetet har varit parollen för många, samtidigt har tjänsteresandet till möten, konferenser mm ersatts av möten via digitala verktyg. Det är troligt att distansarbete kommer att bli ett allt vanligare inslag i arbetslivet, i vilken omfattning återstår att se. Redan före coronapandemin var dessa förändringar pågående. Digitalisering, en växande tjänstesektor och krav på flexibilitet har stadigt ökat förekomsten av distansarbete. Om coronapandemin påskyndar den utvecklingen och substantiellt fler varje given dag väljer att arbeta från någon annan plats än sitt kontor, vilka implikationer får det på planering av bostäder, lokaler, infrastruktur och kollektivtrafik? Av alla resor totalt i Skåne relaterar cirka 20 procent till arbetet. En eventuell minskning av antalet arbetsresor kommer alltså inte innebära att antalet resor totalt faller dramatiskt.¹⁷¹ Däremot skulle det kunna innebära en något minskad belastning på kollektivtrafik och vägar under rusningstrafik. Dessutom är medianreslängden högre för arbetsresor än för andra resor, och drygt hälften sker med bil.

I Skåne har 160 000 personer ett yrke som potentiellt kan utföras på distans. Det motsvarar 28 procent av de som förvärvsarbetar i länet. Störst andelar finns i kommunerna Lund och Malmö. Där har 37 procent ett sådant yrke. Bakom regionala och kommunala skillnader ligger olikheter i branschstruktur. Inom IKT och avancerad tjänsteproduktion finns många yrken som kan utföras på distans. Inom tillverkning eller social omsorg är det betydligt svårare att lösa sina arbetsuppgifter från hemmet. Av de 160 000 förvärvsarbetande i Skåne med ett yrke som potentiellt kan utföras hemifrån är 49 procent pendlare, de arbetar alltså i en annan kommun än den de bor i. Inpendling till Malmö, Lund och Helsingborg, kommuner med en stor andel yrken som potentiellt kan utföras på distans, kan komma att påverkas om coronapandemin bidrar till den attitydförändring hos arbetsgivare och arbetstagare som vissa argumentera för.

¹⁷¹ Region Skåne (2018)

Transportsystemets funktioner

En av de viktigaste funktionerna för transportsystemet är att svara för tillgänglighet.

Transportsystemet i Skåne behöver tillgodose människors behov av att resa till och från jobb, studier och fritidsaktiviteter samt att gods och varor kan transporteras effektivt inom och genom Skåne.

Transportsystemet behöver tillgodose människors behov av tillgänglighet till service, vård och rekreativa miljöer och erbjuda god tillgänglighet till intermodala noder för godstransporter, exv. Skånes hamnar. Transportsystemet behöver även erbjuda tillgänglighet till urbana miljöer och kultur, samt natur och grönområden för både skåningar och besöksnäringen.

Förutom vikten av att knyta samman hela Öresundsregionen är det viktigt att förbättra tillgängligheten inom existerande arbetsmarknadsområden och till nuvarande delregionala centra. Fortfarande har en betydande andel av skåningarna mindre än 30 km resväg till arbetet. Baserat på tätortspendling kan man urskilja elva arbetsmarknadsområden i Skåne. Dessa knyts samman genom de större regionala stråken, men det finns också ett behov av att stärka arbetsmarknadsområdenas centra med sin omgivning och ett behov av att närmare undersöka hur tillgängligheten i mindre men lokalt betydelsefulla stråk kan utvecklas.

Tillgänglighet via digital infrastruktur kompletterar transportinfrastrukturen och kan minska behov av vissa resor. Den digitala infrastrukturen är även en förutsättning för digitaliseringen av transportsystemet. E-handel kan till viss del kompensera för en sämre tillgänglighet och ett mindre utbud av varor i gles- och landsbygder men bidrar till en fortsatt centralisering och nedlagd service i gles- och landsbygder. Behovet av fysiska butiker minskar därför och i takt med att e-handeln växer så ökar utmaningarna för den fysiska sällanköpshandeln i landsbygder. E-handeln kan samtidigt skapa nya förutsättningar för företagande, sysselsättning och tillväxt i gles- och landsbygder.

Tillgängligheten behöver även hålla en god kvalitet så att resan/transporten präglas av tillförlitlighet, trygghet och bekvämlighet. Dels ska man som nyttjare av transportsystemet kunna lita på att man tar sig fram till sitt resmål, på förutsägbar tid och följande en förutsägbar resväg, dels ska transporten/resan ske på ett komfortabelt och tryggt sätt. God transportkvalitet innebär rätt standard med avseende på säkerhet, flexibilitet, bekvämlighet, framkomlighet, förutsägbarhet och tillgång till information. Det handlar om t.ex. jämn hastighet i väg- och järnvägsstråk, störningskänslighet och förmåga till återhämtning efter störning. Det kan även handla om vägojämnhets/spårdjup. Kostnaden för en försämrad transportkvalitet kan ses i ökad (eller osäker) restid/transporttid, ökade reskostnader/transportkostnader (exempelvis ökad bränsleförbrukning och ökat däck- och fordonsslitage) och i hur faktorer som flexibilitet och bekvämlighet värderas.

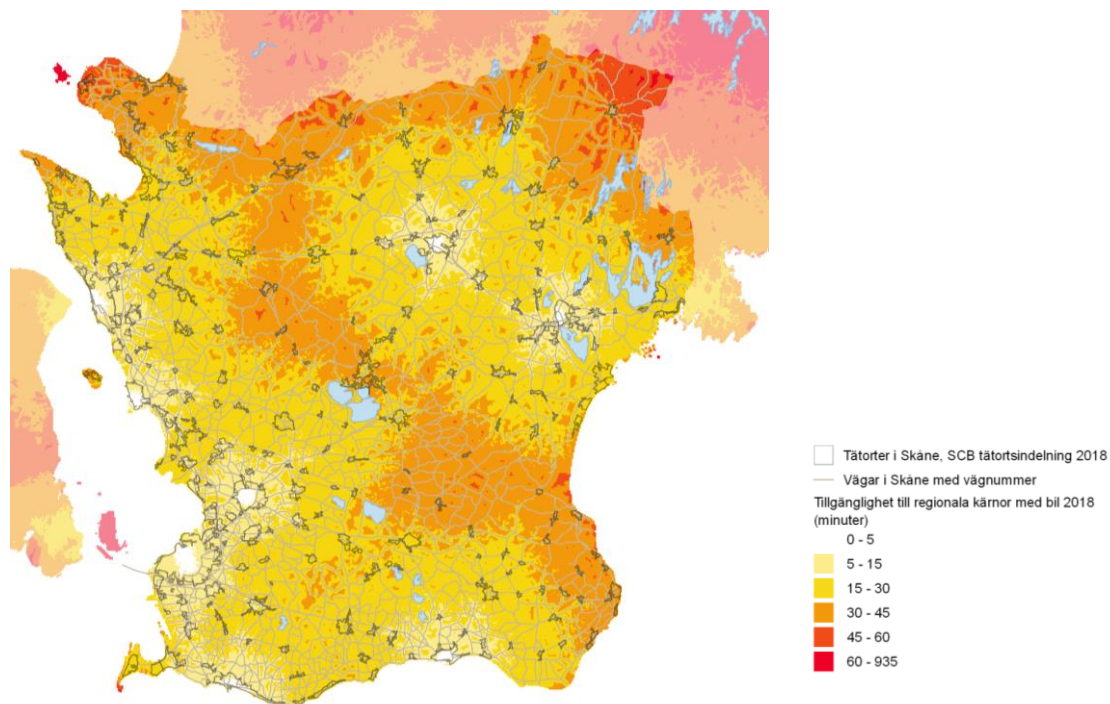
Transportsystemet ska kunna användas av alla oavsett kön, etnicitet, social tillhörighet, funktionsnedsättning, religiös tillhörighet eller åldersgrupp. Det ska vara tryggt och säkert och präglas av en god regellefterlevnad.

Transportsystemet i Skåne behöver klara konsekvenser av pågående och kommande klimatförändringar. Systemet behöver kunna hantera såväl effekten av extremväder med värmeböljor, skyfall, åska och starka vindar som effekten av höjda havsnivåer och erosion. Det ska bidra till en bättre miljö med mindre utsläpp av växthusgaser och luftpartiklar, med mindre bullerpåverkan och främja en god folkhälsa med aktiv rörlighet.

TILLGÄNGLIGHETSANALYS

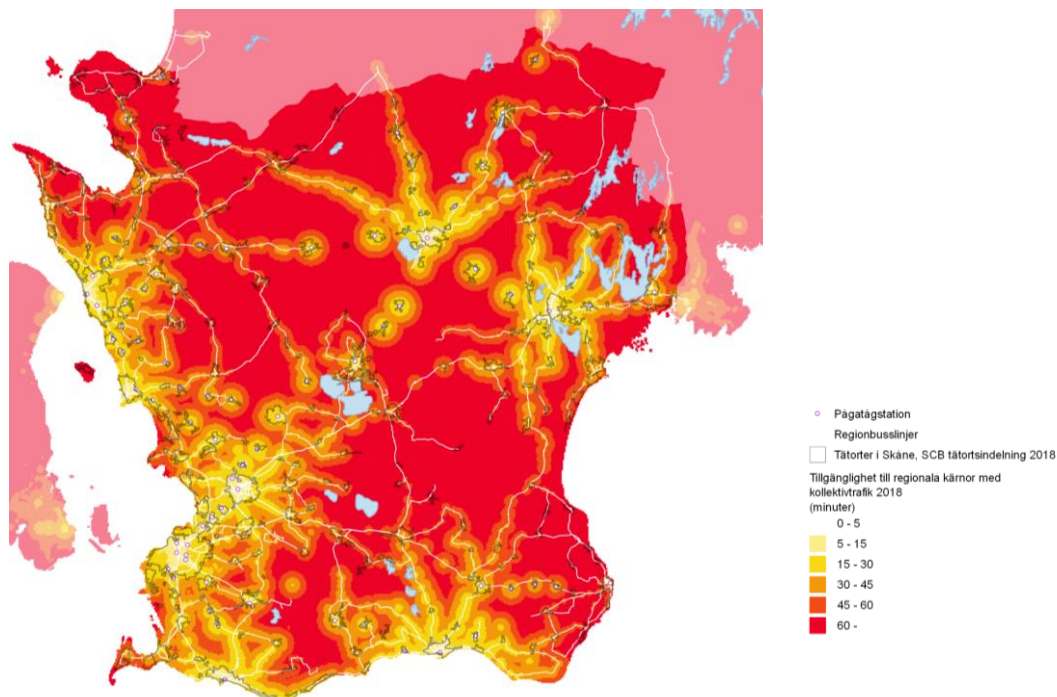
Tillgängligheten med bil i Skåne är mycket god. Kapacitetsproblemen i den täta västra delen av Skåne är begränsade i dagsläget – men kan utgöra en framtida utmaning. Om biltrafiken tillåts öka kraftigt, blir det behov av stora följdinvesteringar och det kan bli svårt att hålla emot kraven på

väginvesteringar och argumentera för andra lösningar. Tillgängligheten med bil är överlägsen den med kollektivtrafik. Men kollektivtrafiken kan vara mycket konkurrenskraftig gentemot bil på lite längre avstånd och mellan större samhällen.



Figur 106. Tillgänglighet med bil till regionala kärnor i Skåne 2018¹⁷².

¹⁷² Region Skåne, Trafikverket/NVDB, SCB (2019)



Figur 107. Tillgänglighet med kollektivtrafik till regionala kärnor i Skåne 2018.¹⁷³

Torekov är den enda tätorten i Skåne där delar av tätorten har mer än 45 minuter med bil till en regional kärna. När det gäller tillgänglighet till regionala kärnor med kollektivtrafik är det betydligt fler tätorter i Skåne där hela eller delar (minst 10 procent) av tätorten har mer än 60 minuter till en regional kärna, oftast i utkanten av orterna. Båstad, Örkelljunga, Ljungbyhed och Jonstorp hör till de större orterna i den här gruppen. I gruppen av tätorter där hela eller delar (minst 10 procent) av tätorten har mer än 45 minuter till en regional kärna finns Ängelholm, Höganäs och Höör, Bjuv, Åhus, Klippan, Skurup, Sjöbo, Hörby, Skanör/Falsterbo, Simrishamn och Veberöd. Alla med över 5 000 invånare.

Restidskvoter (restid med kollektivtrafik/restid med bil) är generellt bättre, dvs lägre, i nord-sydlig riktning än väst-östlig men i relationer med sydöstra Skåne är restidskvoterna höga även i nord-sydlig riktning. Uppgifter om restidskvoter finns i *Systemanalys för Sydsverige*.

För att förbättra tillgängligheten med kollektivtrafik behövs både snabbare förbindelser och bättre anslutningar till kollektivtrafiken med gång, cykel, och även för bil där gång och cykel inte är ett alternativ.

I systemanalys för Skåne från 2015 prövades olika åtgärdstypers effekt på tillgängligheten. Generellt sett hade alla prövade åtgärder relativt liten påverkan geografiskt på tillgängligheten jämfört med dagsläget. De åtgärder som stack ut med störst påverkan på den geografiska tillgängligheten (ytor) var:

- att binda samman kärnorna med tåg och buss
- att arbeta för minskad bilanvändning
- stärka kollektivtrafiken med cykelsatsningar

¹⁷³ Region Skåne, SCB (2019)

Tillgänglighet till service

Förändringar i serviceutbud påverkar behovet att transportera sig för att utföra ärenden.

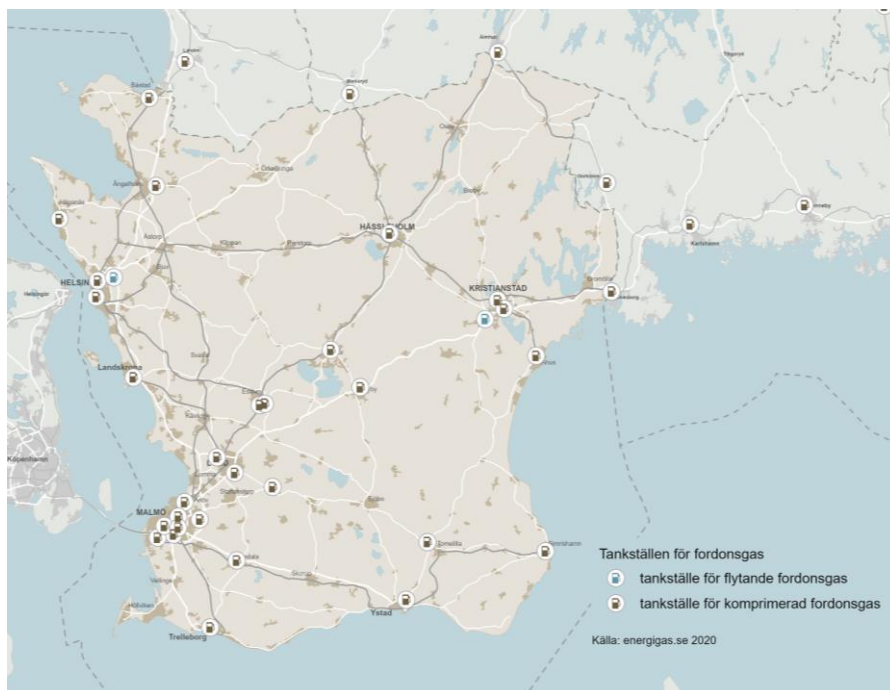
Antalet serviceutförare för kontantuttag, betalningsförmedling, och dagskassehantering har minskat betydligt mellan 2011 och 2018 i Skåne. I stort sett är tillgängligheten till grundläggande betaltjänster sämre än för övriga servicetyper, till exempel dagligvaror och post- och pakettjänster. Trots att antalet kontantuttagställen har minskat mest i Skånes stora städer, är de inte lika drabbade som andra kommuner eftersom det fortfarande finns ett relativt stort utbud. Klippan, Lomma, Osby, och Burlöv är exempel på kommuner som har drabbats hårdast procentuellt gällande försämring av tillgänglighet till kontantuttagställen.¹⁷⁴

Sedan mitten av 1990-talet har små butiker i både tätorter och på landsbygderna minskat markant medan de allra största butikerna har blivit betydligt fler. Antalet orter med endast en butik ökar också för varje år. I Skåne minskade antalet dagligvarubutiker med 54 stycken mellan 2008-2017. Många butiker i landsbygdsområden har en stor strategisk betydelse för en god tillgänglighet till olika sorters service och utgör en viktig servicepunkt. Med servicepunkt avses en näringsverksamhet som erbjuder samlad service utöver sin kärnverksamhet genom att vara ombud för andra företag och/eller erbjuder kommunal service.

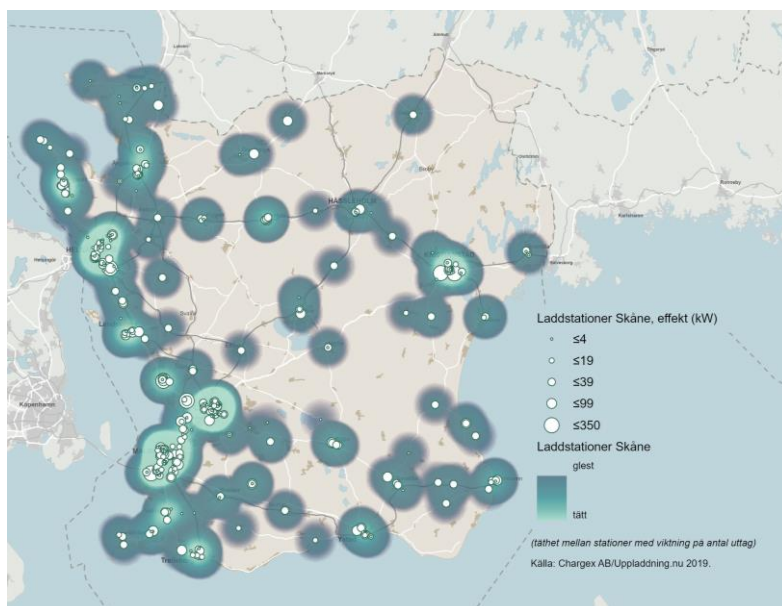
Skåne har under 2018 en god tillgänglighet till posttjänster. Det finns dock en osäkerhet om framtidens tillgänglighet då detta är beroende av att det finns ombud som vill tillhandahålla posttjänster.

På landsbygderna är kollektivtrafiken ofta alltför dåligt utbyggd för att fungera för arbetspendling, vilket gör att det på många platser saknas realistiska alternativ till bilen. På samma sätt är många företag som verkar på den lokala marknaden, men även företag inom turismnäringen och annan tjänstenäring, direkt beroende av att kunna tanka sina fordon i närområdet. En låg tillgänglighet kan även indirekt påverka många företag genom att deras kunder får en försämrad servicenivå. Ett glesare nät av stationer är också negativt ur både miljösynpunkt och ett säkerhets- och beredskapsperspektiv. Under den senaste femårsperioden har förändringarna på drivmedelsmarknaden trots allt varit ganska små, åtminstone sett ur ett tillgänglighetsperspektiv. Nätet av drivmedelsstationer har varit relativt stabilt och antalet försäljningsställen för konventionella drivmedel som bensin och diesel har förändrats i ganska liten utsträckning. Tillgång till laddstationer och tankställen för fordonsgas redovisas i kartor nedan.

¹⁷⁴ Region Skåne (2018) *Service rapport 2018*



Figur 108. Tankställen för fordonsgas 2020.¹⁷⁵

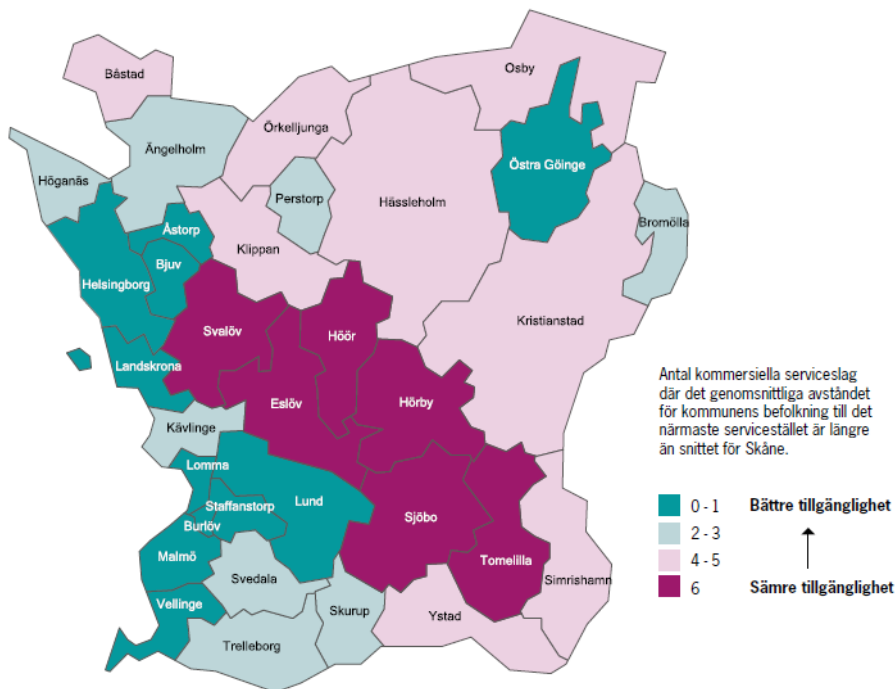


Figur 109. Laddstationer i Skåne, täthet mellan stationer (viktat på antal uttag) och effekt per station.¹⁷⁶

Bäst tillgänglighet till kommersiell service har kommunerna längs västkusten och Östra Göinge, se karta nedan.

¹⁷⁵ Energigas.se (2020)

¹⁷⁶ Chargex AB/uppladdning.nu (2019)



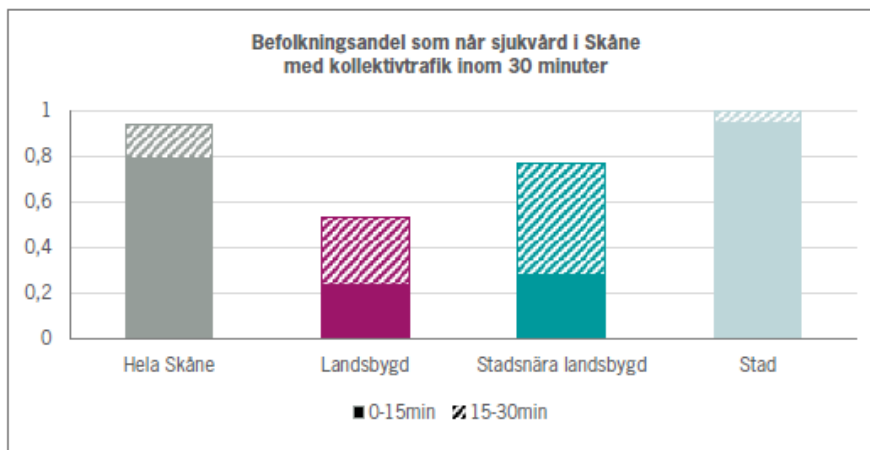
Figur 110 Karta som syftar till att jämföra tillgängligheten till service bland skånska kommuner. Kommuner färgas efter antal serviceslag där det genomsnittliga avståndet till serviceslaget för kommunens befolkning är längre än snittet för Skåne.^{177,178}

Generellt är den geografiska tillgängligheten till Skånes sjukhus god. Ungefär 85 procent av Skånes befolkning når ett sjukhus inom 20 minuter med bil. Bilfärdtiden beräknas som ett mått för tillgängligheten med ambulans. Dock finns det stora delar av kommuner i centrala Skåne som har längre än 30 minuter till det närmaste sjukhuset. Tillgänglighet till sjukhusen med kollektivtrafik har också ökat. Cirka 80 procent av länets hela befolkning når ett sjukhus eller en vårdcentral inom 15 minuter med kollektivtrafik. Ökar man restiden till 30 minuter så når 95 procent av befolkningen ett sjukhus eller vårdcentral. På landsbygderna är det relativt många som kan nå ett sjukhus eller en vårdcentral inom 30 minuter, med nästan 80 procent av boende på den stadsnära landsbygd och 55 procent av boende på landsbygden inom en 30 minuters resa med kollektivtrafik. När det gäller tillgänglighet för människor äldre än 80 år så är mönstren lika.¹⁷⁹

¹⁷⁷ Kartan syftar till att jämföra tillgänglighet till de sex kommersiella serviceslagen i varje kommun i Skåne. Serviceslagen är: kontantuttag, betalningsförmedling, dagskassehantering, dagligvarubutiker, post- och paketjänster och drivmedel. Kommunerna rangordnas på en skala mellan 0 och 6, där värdet motsvarar antalet serviceslag som inte har god tillgänglighet jämfört med andra kommuner. För varje person beräknas de kortaste avstånden till samtliga serviceslag. Sedan beräknas det genomsnittliga avståndet per kommun och för hela Skåne. Om det genomsnittliga avståndet i kommunen är längre än det för Skåne, har kommunen begränsad tillgänglighet till service. Till exempel i Bjuv har kommunens invånare i genomsnitt kortare avstånd, bättre tillgänglighet, till service, än resten av Skåne därför är den mörkt turkos i kartan. Arbetsställen används istället för befolkning när det gäller dagskassehantering.

¹⁷⁸ Region Skåne (2018) *Service rapport 2018*

¹⁷⁹ En begränsning i den använda metoden är att ingen hänsyn tas till turtäthet utan endast att det finns minst en avgång under vald tidpunkt.

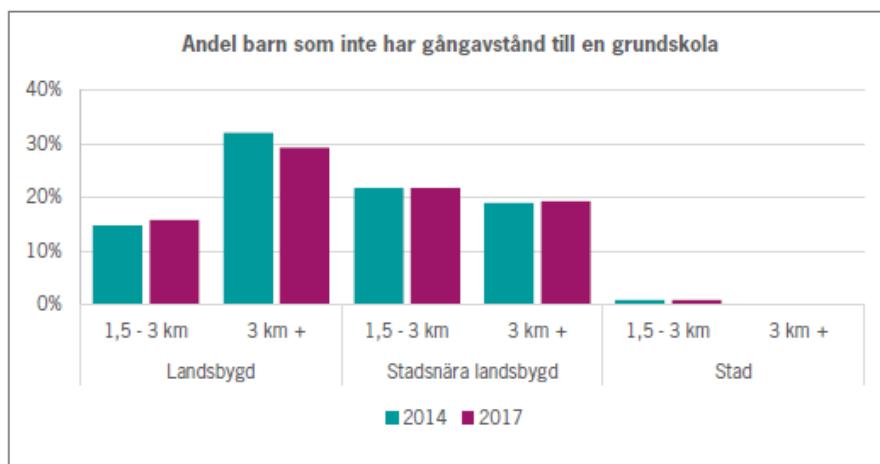


Figur 111 Befolkningsandel som når sjukhus eller en vårdcentral med kollektivtrafik inom 15 minuter respektive 30 minuter, uppdelad per de tre geografiska zonerna.¹⁸⁰

Statistik över utvecklingen av antalet grundskolor sedan mitten av 1990-talet visar att antalet skolor har minskat betydligt. Förändringarna är en anpassning till en minskad befolkning och mindre barnkullar i många kommuner. I landsbygdsområden minskade antalet skolor kraftigt under andra halvan av 1990-talet, nedgången avtog därefter i början av 2000-talet även om antalet skolor fortsatte att minska för varje år. I Skåne har antalet grundskolor mellan åren 2014-2017 minskat från 625 stycken till 621 stycken. En konsekvens av nedlagda skolor är att avstånden till skolan blir längre för många barn.

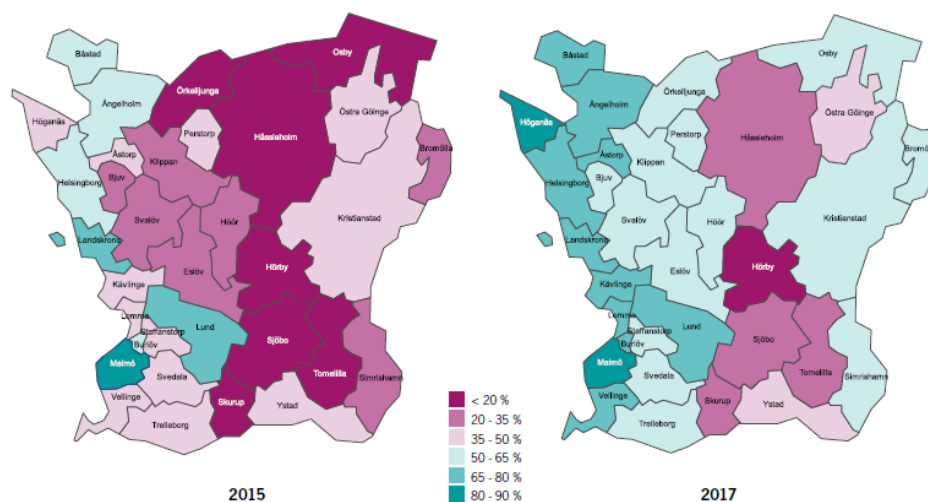
2017 är det fler barn som inte har gångavstånd till en grundskola jämfört med 2014 i samtliga avstånds- och geografisk zon. Däremot har andelen barn som bor längre än 3 km till närmaste grundskola minskat på landsbygden och andelen har inte förändrats i övriga zoner. Detta betyder att antalet barn som inte har gångavstånd till närmaste grundskola ökar i takt med antalet barn som bor inom gångavstånd, med undantag på landsbygden. På landsbygden ökar antalet barn som bor längre än 3 km till närmaste grundskola inte i samma takt som i övriga zoner. För att främja folkhälsan är det önskvärt att barn har möjlighet att gå eller cykla till skolan. Även om barn bor inom gångavstånd till sina skolor betyder det inte att miljön är säker för dem att på egen hand gå eller cykla. Det kan bero på hur väl gång- och cykelnät är utvecklade, men även på att många föräldrar skjutsar sina barn till skolan, och bidrar till en osäker trafikmiljö i skolornas omgivning.

¹⁸⁰ Region Skåne (2018) *Service rapport 2018*



Figur 112 Andel barn i grundskolan som inte har gångavstånd mellan sin bostad och skolan, uppdelad per de tre geografiska zonerna. Andel barn under 2014 samt 2017 visas i diagrammet.¹⁸¹

Den ökande digitaliseringen i samhället ställer allt högre krav på tillgång till bredband med hög överföringshastighet. Tillgång till god digital infrastruktur kan även minska behovet av vissa typer av förflyttning.¹⁸²



Figur 113 Fastigheter med tillgång till fiber med en hastighet på 100 Mbit/s eller mer, år 2015 respektive 2017.¹⁸³

¹⁸¹ Region Skåne (2018) *Servicerapport 2018*

¹⁸² Tillgång till fiber för hushåll eller arbetsställe definieras här som ett internetabonnemang som kan beställas utan bindningstid och särskilda kostnader. Exempel på en särskild kostnad är installation av fiber från tomtgränsen till huset.

¹⁸³ Region Skåne (2018) *Servicerapport 2018*

TRAFIKSÄKERHETSANALYS

Det svenska trafiksäkerhetsarbetet utgår från Nollvisionen och etappmål på vägen dit. Etappmålet för vägtrafiken till 2020 innebär att:

- Antalet omkomna ska halveras mellan 2007 och 2020. Det innebär högst 220 omkomna år 2020. Målet mäts genom polisens rapportering av omkomna enligt definitionen i den officiella statistiken.
- Antalet allvarligt skadade i vägtrafiken ska reduceras med en fjärdedel. Det innebär högst 4 100 prognostiserat allvarligt skadade baserat på akutsjukhusens rapportering.
- Etappmål för 2030 innebär
- Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten, luftfarten och bantrafiken ska halveras till 2030.
- Antalet allvarligt skadade inom samtliga trafikslag minska med minst 25 procent.
- De nya etappmålen omfattar alltså inte enbart vägtrafiken utan alla trafikslag.

Antalet olyckor i sjö- och luftfart är få. Antalet olyckor med svenskregistrerade luftfartyg (oavsett haveriplats) har sedan 1980-talet minskat från 47 till 12 olyckor 2018.¹⁸⁴

2019 omkom 20 personer i Sverige i sjöfarten, varav 18 män. De flesta olyckor med dödlig utgång sker i fritidsbåtssektorn.

Cykelolyckor

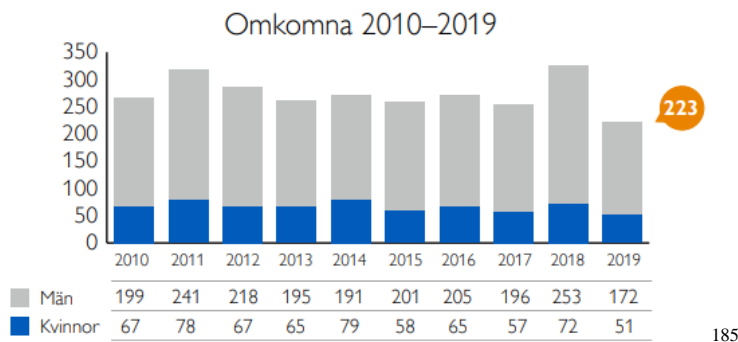
Trots att antalet döda och svårt skadade cyklister minskat de senaste tio åren så är cyklister fortfarande den trafikantgrupp som drabbas av flest olyckor. I synnerhet om statistiken utgår från olyckor jämfört med trafikarbetet för cykel. Trafiksäkerhetsklassade brister i basnätet måste åtgärdas för att rädda liv. I Skåne har 26 000 cykelolyckor registrerats av polis eller sjukvård mellan 2000 och 2016. Av dessa var 55 dödsolyckor och närmare 1300 allvarliga olyckor. De flesta cykelolyckor sker på det kommunala vägnätet och det är också där som de flesta cykelresorna sker.

Däremot är en mycket högre andel av olyckorna dödsolyckor eller allvarliga olyckor på det statliga vägnätet. Majoriteten skadas i singelolyckor. Näst vanligaste olyckstypen är kollision med motorfordon och de flesta olyckor sker i blandtrafik eller på cykelvägar och inte i korsningar. Därför är det viktigt att trafiksäkra cykelvägar och skapa robust cykelinfrastruktur där cyklister kan vara trygga

Olycksstatistik i vägtrafik

Den positiva trafiksäkerhetsutvecklingen har stagnerat sedan 2010. När utvecklingen över de senaste åren studeras i förhållande till målet om max 220 dödade i vägtrafiken år 2020 ser det inte ut som att målet kommer att nås om man inte sätter in ytterligare åtgärder utöver de redan planerade. Men preliminär statistik från Transportstyrelsen för 2019 visar en minskning av antal omkomna personer i vägtrafiken.

¹⁸⁴ Trafikanalys (2018) *Statistikblad luftfart 2018*,
<https://www.trafa.se/globalassets/statistik/luftfart/2018/statistikblad-luftfart-2018.pdf>, 2020-08-26



Figur 114. Antal omkomna i vägtrafikolyckor 2010-2019. Statistiken för 2019 är preliminär.¹⁸⁶

75 personer omkom i mötesolyckor och 2 i omkörningsolyckor under 2018 i Sverige. Mötesolyckor är den olyckstyp som ökade mest under 2018: 32 personer fler än under 2017, en ökning på 74 procent. En mötesolycka innebär en kollision mellan mötande motorfordon (exklusive moped) och är den olyckstyp som dominerar i gruppen mötes- och omkörningsolyckor. 61 av de 77 omkom på statlig väg med hastighetsbegränsning mellan 70-90 km/h.

78 personer omkom 2018 i olyckor i Sverige där tunga lastbilar var inblandade. Det är en ökning med 129 procent gentemot år 2017. I 9 av 10 fall har personbilen kommit över i mötande körfält. Merparten av de omkomna i kollision med tung lastbil omkom på vägar utan mötesseparering i en hastighetshetsgräns på 70 och 90 km/tim.

I Skåne omkom 48 personer i vägtrafiken under 2018, 280 blev svårt skadade och 2700 lindrigt skadade i vägtrafiken. Vid olyckor med dödlig utgång är det en tydlig övervikt för män, 44 av 48 omkomna var män, vid olyckor med allvarligt eller lindrigt skadade är skillnaden inte lika stor.¹⁸⁷ De vanligaste orsakerna till olyckorna med dödlig utgång i Skåne 2018 är mötesolyckor, singelolyckor och kollision med motorfordon och cykel/moped/fotgängare.

De allra flesta som skadas i vägtrafiken skadas måttligt eller lindrigt och de enskilt vanligaste olyckstyperna är singelolyckor för cyklister eller fotgängare.

¹⁸⁵ Transportstyrelsen (2019) *Trafiksäkerheten i Sverige 2019 – preliminär statistik över omkomna och allvarligt skadade i vägtrafik, spårtrafik, sjöfart och luftfart*,

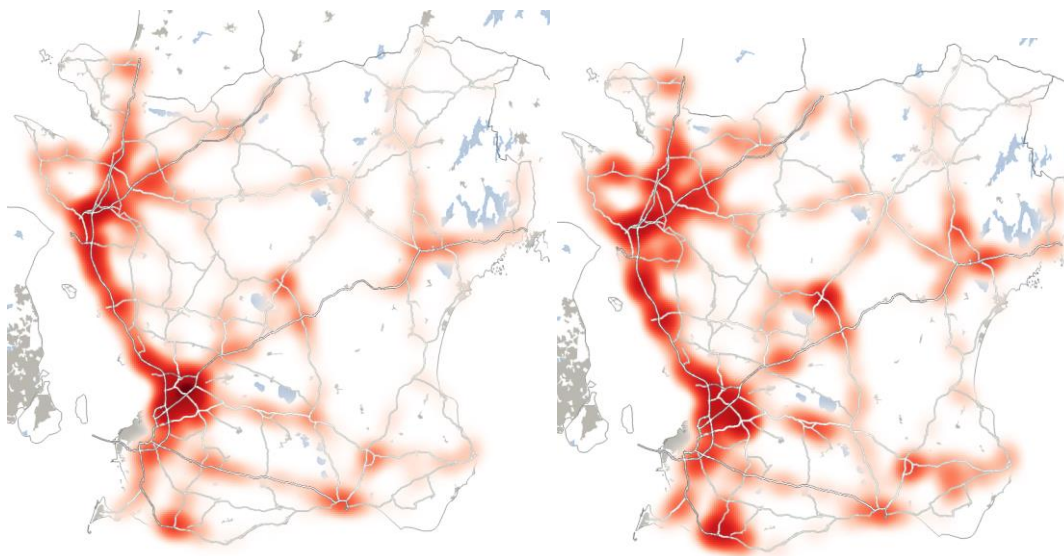
https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/om_oss/trafiksakerheten-i-sverige/trafiksakerheten-i-sverige-preliminar-olycksstatistik-2019.pdf, 2020-08-26

¹⁸⁶ Transportstyrelsen (2020)

¹⁸⁷ För allvarliga skador 2018: 178 av 280 är män, för lindriga skador. 1480 av 2700 är män.



Figur 115. Andel skadade i vägtrafik, statistik för 2019 är preliminär¹⁸⁸.



Figur 116. Koncentration av samhällsekonomisk kostnad för olyckor med personskador som följd på vägnätet i Skåne. Beräkningen enligt ASEK 6.1 till vänster värdering av risk och materiella kostnader, till höger bara materiella kostnader. Beräkningen omfattar vägar i Skåne med vägnummer lägre än 120 eller som ingår i det funktionellet prioriterade vägnätet.¹⁸⁹

Trafikverket använder så kallade olycksvärden i samhällsekonomiska kalkyler av investeringar i infrastruktur. Olycksvärden är ett mått på vad samhället anser att det är värt att minska risken för en vägtrafikolycka och består av en materiell kostnad och en riskvärdering. Den materiella kostnaden inkluderar kostnader för bl.a. sjukvård, egendomsskador och produktionsbortfall. Riskvärderingen är ett mått på värdet av att minska risken för att dö eller skadas i en vägtrafikolycka.

Viltolyckorna i Sverige är många varje år och tenderar att öka. Trafikverket och Nationella viltolycksrådet har gjort en kartläggning över olycksfrekvensen (antal olyckor per km väg) längs vägarna i Sverige. Syftet är att förbättra planeringen för var åtgärder ska genomföras för att förhindra viltolyckor. I Skåne sker den absolut högsta andelen (för åren 2014-2018) av klöviltolyckorna med

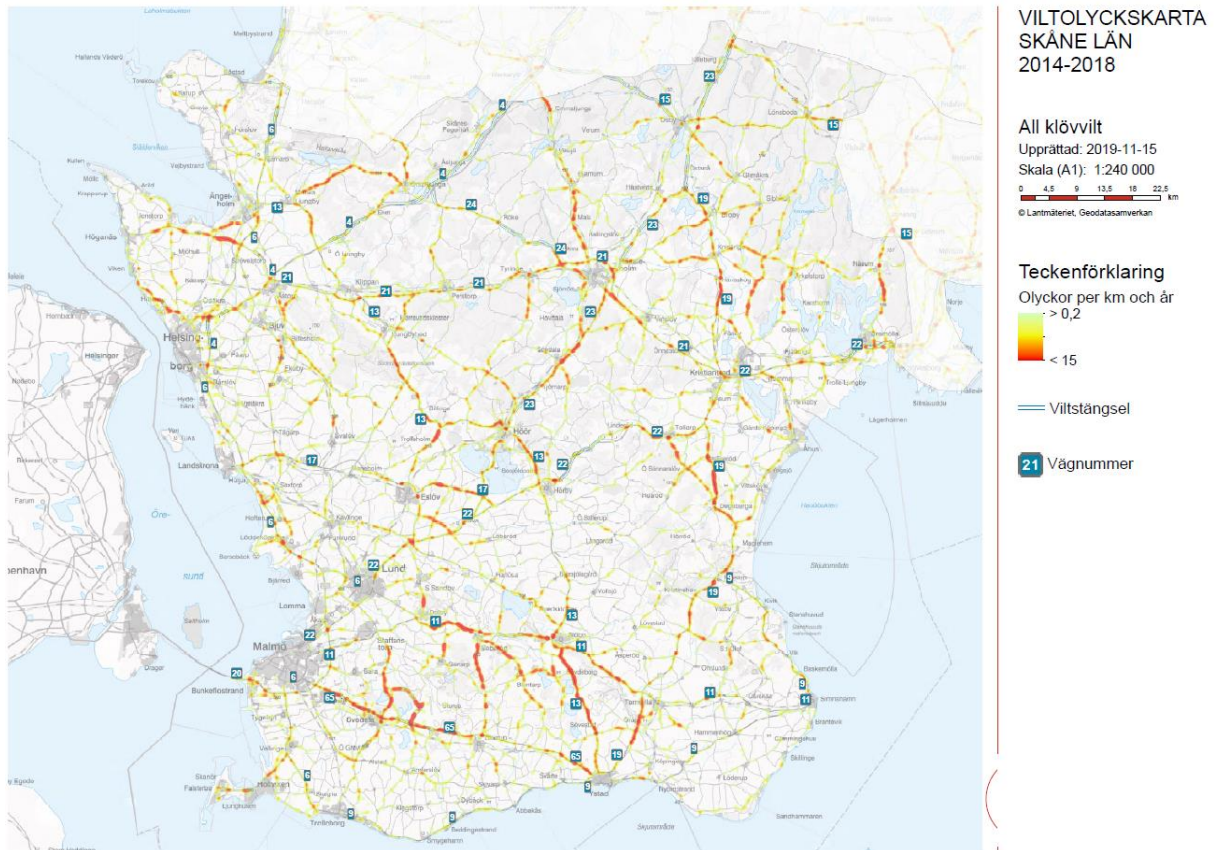
¹⁸⁸ Transportstyrelsen (2019) *Trafiksäkerheten i Sverige – Preliminär statistik över omkomna och allvarligt skadade i vägtrafik, spårtrafik, sjöfart och luftfart*, https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/om_oss/trafiksakerheten-i-sverige/trafiksakerheten-i-sverige-preliminar-olycksstatistik-2019.pdf. 2020-08-26

¹⁸⁹Trafikverket

rådjur. Olyckor med vildsvin eller dovhjort är också vanliga. Olyckor med älg eller kronhjort är inte lika vanligt förekommande. Olyckor med älg förekommer mest i norra Skåne, olyckor med kronhjort förekommer mest i södra Skåne.

Olyckor i Skåne 2014-2018:

- Rådjur: 14 340
- Vildsvin: 4 313
- Dovhjort: 3 120
- Klövvilt totalt: 21 564



Figur 117 Viltolyckskarta Skåne län, 2014-2018.¹⁹⁰

Enligt en utredning på uppdrag av Trafikverket 2018 svarar tre län (Skåne, Stockholm och Västra Götaland) för ungefär en tredjedel av samtliga viltolyckor. När man tar hänsyn till trafikarbetet hamnar dock dessa tre län under genomsnittet. Frekvensen av olyckor när man tar hänsyn till trafikarbetet är mer än dubbelt så hög i t.ex. Kronobergs och Kalmar län.

Viltolyckorna sker under hela året, med viss tyngdpunkt på hösten. Olyckorna ökar för varje och orsaken är främst ökad trafik, men när det gäller vildsvin och hjort är förklaringen även kraftigt ökade populationer.

¹⁹⁰ Lantmäteriet (2019)

En viltkollision leder inte nödvändigtvis till vare sig person- eller egendomsskador. Kollisioner med djur ger olika typer av skador som beror på djurets storlek och hastighet, fordonets hastighet och konstruktion samt förarens reaktionsförmåga. Kollision med större djur som älg ger oftare svårare personskador och leder i högre grad till dödsolyckor.

Om jakttrycket (definierat som andelen fällda djur av beräknad population) är oförändrat så kommer viltolyckorna att öka under perioden fram till 2030. Det beror främst på en fördubbling av vildsvinsolyckor. För mindre till mellanstora vägar, med ÅDT <5 000, ökar olycksfrekvensen med ökat trafikarbete, men på mer trafikerade vägar, ÅDT>5 000 minskar olycksfrekvensen med ökande trafikflöde.¹⁹¹

För att minska antalet viltolyckor på väg och järnväg måste olika åtgärder kombineras. Åtgärderna genomförs på det mest trafikerade vägnätet och där det varit många viltolyckor över tid. En vanlig åtgärd är viltstängsel, men stängslet fungerar inte som ett stopp för djur utan det styr djuren att välja annan passage som oftast inte är säker. Därför behöver viltstängsel kompletteras med andra åtgärder så att djuren kan passera väg och järnväg säkert. Sådana kompletterande åtgärder kan exempelvis vara viltvarningssystem eller om möjligt planskilda övergångar - ekodukter¹⁹².¹⁹³

Olycksstatistik i spårtrafik

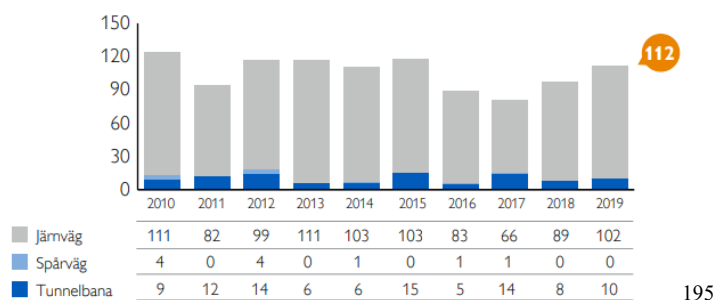
Det nationella säkerhetsmålet för järnvägen ryms inom det transportpolitiska hänsynsmålet. Målet bestämmer att antalet omkomna i spårtrafiken successivt ska minska, och den gällande tolkningen av detta innebär att antalet omkomna ska minska med minst en person per år. Olyckor och självmord med obehöriga på spår har historiskt varit orsaken till runt 80 procent av dödsfallen i järnvägssystemet. Antalet omkomna och allvarligt skadade i rena järnvägsolyckor, alltså icke avsiktliga handlingar, var 2018 det lägsta sedan jämförelseperioden började 2006.¹⁹⁴

¹⁹¹ Jägerbrand, A.K, Gren, I-M. Seiler, A., Johansson, Ö. (2018) *Uppdatering effektmodell viltolyckor*, Calluna AB, https://www.trafikverket.se/contentassets/d7cf7d727fb2488aab9fa9d24387c7c8/externa-rapporter/2018/calluna_oppdatering_effektmodell_viltolyckor_2018.pdf, 2020-08-26

¹⁹² En ekodukt är en bro som är till för att både stora och små djur ska kunna ta sig över till andra sidan vägen på ett skyddat sätt. Syftet med en ekodukt är både att minska vägens barriäreffekt för vilt och antalet viltolyckor.

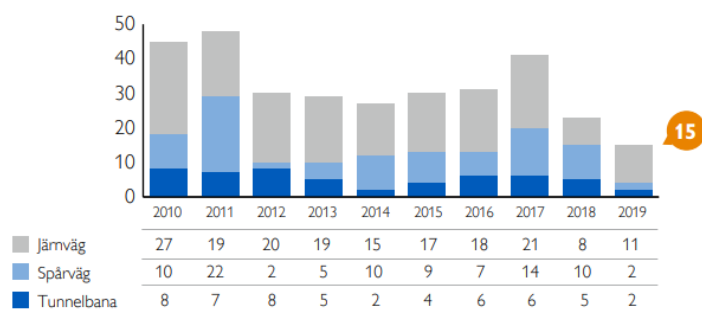
¹⁹³ Trafikverket (2019) *Viltolyckor ska minska genom olika åtgärder*, <https://www.trafikverket.se/om-oss/nyheter/Nationellt/2019-06/viltolyckorna-ska-minska-genom-olika-atgarder/>, 2020-08-26

¹⁹⁴ Transportstyrelsen (2019) *Säkerhetsrapport järnväg – Transportstyrelsens årsrapport för 2018*, (<https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/publikationer/jarnvag/sakerhetsrapport-jarnvag-2018.pdf>), 2020-08-26



195

Figur 118. Antal omkomna 2010-2019 i spårtrafik i Sverige.¹⁹⁶



197

Figur 119. Antal allvarligt skadade 2010-2019 i spårtrafik i Sverige¹⁹⁸. Källa: Transportstyrelsen 2020, preliminär statistik för 2019.

MILJÖ-, KLIMAT- OCH HÄLSOANALYS

Cyklning och gång är två sätt att vara fysiskt aktiv på och fysisk aktivitet har en mängd positiva hälsoeffekter. I de fall cykel och gång ersätter motordrivna transportsätt har de även en positiv påverkan på den miljörelaterade hälsan genom bland annat minskat buller och bättre luftkvalitet. Att som barn få in rutiner för fysisk aktivitet i vardagen kan även skapa förutsättningar för mer hälsofrämjande levnadsvanor i vuxen ålder. En förflyttning från bilburen trafik till cykel och gång kan bidra till mer hållbara och hälsofrämjande miljöer. De faktorer som påverkar om och hur mycket vi cyklar påverkar indirekt även folkhälsan.

Buller

Buller påverkar oss på olika sätt och har stor betydelse för vår hälsa. Personer som utsätts för buller under lång tid kan drabbas av ökad stress och störd nattsömn. Sömnstörning och en ökad stress kan leda till allvarliga hälsoeffekter, till exempel hjärt- och kärlsjukdomar. Hur vi uppfattar buller är individuellt och vi kan också vara olika bullerkänsliga i olika miljöer.

¹⁹⁵ Transportstyrelsen (2019) *Trafiksäkerheten i Sverige 2019 – Preliminär statistik över omkomna och allvarligt skadade i vägtrafik, spårtrafik, sjöfart och luftfart*, https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/om_oss/trafiksakerheten-i-sverige/trafiksakerheten-i-sverige-preliminar-olycksstatistik-2019.pdf, 2020-08-26

¹⁹⁶ Transportstyrelsen (2019) *Preliminär statistik för 2019*

¹⁹⁷ Transportstyrelsen (2019) *Trafiksäkerheten i Sverige 2019 – Preliminär statistik över omkomna och allvarligt skadade i vägtrafik, spårtrafik, sjöfart och luftfart*, https://www.transportstyrelsen.se/globalassets/global/om_oss/trafiksakerheten-i-sverige/trafiksakerheten-i-sverige-preliminar-olycksstatistik-2019.pdf, 2020-08-26

¹⁹⁸ Transportstyrelsen (2019) *Preliminär statistik för 2019*

En stor källa till buller är Enligt förordningen för omgivningsbuller (direktiv 2002/49/EEG om bedömning och hantering av omgivningsbuller) utförs en kartläggning av de största kommunerna och Trafikverket vart femte år. Den senaste bullerkartläggningen som blev klar under 2017, redovisar bullernivåerna vid de mest trafikerade flygplatserna, statliga vägarna och järnvägarna¹⁹⁹ och för samtliga vägar och järn-/spårvägar i de kommuner, som hade mer än 100 000 invånare, i Skåne var det Malmö, Lund och Helsingborg.

Bulleråtgärderna som Trafikverket genomför (för järnväg och statlig väg) bidrar till att minska bullernivån för de närboende som är mest utsatta. På landsbygden görs oftast fönsteråtgärder. I tätbefolkade områden kan det vara mer fördelaktigt att bygga långa eller låga spårnära skärmar som skyddar flera närliggande fastigheter. Skärmarna skyddar mot bullerstörningar både inomhus och utomhus, men kan behöva kompletteras med fönsteråtgärder från andra våningen och uppåt. I samband med nybyggnation av järnväg kan det också vara aktuellt med jordvallar som skyddar mot buller. Bullervallar används också för att minska påverkan från vägtrafikbuller. För att få trafiken från vägen att bullra mindre kan man också välja tystare asfalt. Trafikverket bullerskyddar också uteplatser. Det görs antingen genom att en befintlig uteplats flyttas till ett bättre läge i trädgården eller att den skyddas med en lokal skärm.

Åtgärder som planeras i Skåne:

- Fasadåtgärder längs södra stambanan från Lund till och med Osby kommun (2021)
- Åtgärder av bullerskydd invid uteplatser längs Södra Stambanan (2021-2022)
- I samband med utbyggnad till fyrspar Arlov-Flackarp görs flera åtgärder som är bullerdämpande: Åkarps station kommer att övertäckas på en sträcka av 400 m och spåren genom Hjärup kommer att sänkas.

Uppgifter från Trafikverket om var det finns bullerskydd längs med vägar och järnvägar uppfattas som bristfällig.

Luftkvalitet

Av alla luftföroreningar är partiklarna den grupp som har starkast koppling till negativa hälsoeffekter. Partiklarna kan genom inandning transporteras in i kroppen och påverka såväl andningsorganen som andra organ. Vilka hälsoeffekter partiklarna har påverkas av deras kemiska och fysikaliska egenskaper.

Korttidsexponering för relativt höga halter av partiklar kan orsaka andningsbesvär och andra luftvägssymtom, men även hjärt- och lungsjukdomar samt förtida dödsfall. Däremot kan långtidsexponering för redan låga halter av partiklar orsakar bl.a. hjärt- och kärlsjukdomar och lungcancer. Partiklar har särskilt stora negativa effekter på barns hälsa. De orsakar till exempel astma och försämrad lungutveckling hos barn.

Enligt WHO finns det ingen tröskel för partikelhalten, under vilken negativa hälsoeffekter inte förekommer. Därför är det fördelaktigt för människors hälsa att sträva efter så låga partikelhalter i luft som möjligt. Partiklar uppstår vid flera olika källor. En del av dessa är antropogena såsom vedeldning och dubbdäcksslitage och andra är naturliga som till exempel havsvågor och ökendamm.

¹⁹⁹ Vägar med fler än tre miljoner fordon per år, järnvägar med fler än 30 000 tåg per och flygplatser med fler än 50 000 flygrörelser per år (ingen i Skåne) omfattas av kartläggningen utanför kommuner med fler än 100 000 invånare.

De större partiklarna (PM10) bildas framförallt via slitage, exempelvis från nedbrytning av vägbanan på grund av dubbdäck. Dessa partiklar utgör även den största massan av partiklar i luften. De mindre partiklarna (PM2,5) kommer framförallt från olika förbrännings- och industriprocesser.²⁰⁰ Vägtrafiken är den största källan till lokala luftföroreningar i Skåne men även sjöfarten är en källa till utsläpp av partiklar, sot och kvävedioxid, för Skåne med sina långa kuster och stora hamnar.²⁰¹

I Sverige har utsläppen av PM2,5 minskat med drygt hälften sedan år 1990. Även utsläppen av PM10 har minskat med cirka 40 procent under samma tidsperiod. Det finns för få mätningar för att kunna identifiera exakta trender för halterna av PM2,5 och PM10.²⁰²

Preciseringarna i miljömålet Frisk luft är något strängare jämfört med miljö kvalitetsnormerna. Miljömålets dygnsmedelvärde för PM2,5 överskrids ofta i södra Sverige medan års- och dygnsmedelvärdet för PM10 överskrids i stora och mellanstora städer.

Växthusgaser

Inrikes transporter står för cirka en tredjedel av Sveriges utsläpp av växthusgaser. Om även utrikes sjöfart och flyg tas med, är andelen drygt 40 procent. Av inrikes transporter står vägtrafiken för drygt 90 procent av utsläppen.

Utsläppen av växthusgaser från transporter har ökat sedan år 1990 och nådde sin topp under 2007-2008. Därefter har utsläppen minskat fram till 2014 för att sedan följas av perioder med både ökning och minskningar. Orsaken till den lägre minskningstakten är att energieffektivare fordon och ökad andel biodrivmedel delvis har motverkats av ökad personbils- och lastbilstrafik.

Utsläppen från utrikes sjöfart har ökat kraftigt sedan 1990. Dels har frakterna av gods ökat, dels bunkrar allt fler fartyg bränsle i Sverige. Utsläppen från utrikes flyg har ökat med nästan 70 procent sedan 1990. Järnvägstrafik ger små utsläpp av växthusgaser och luftföroreningar.

Växthusgasutsläpp från transportsektorn i Skåne

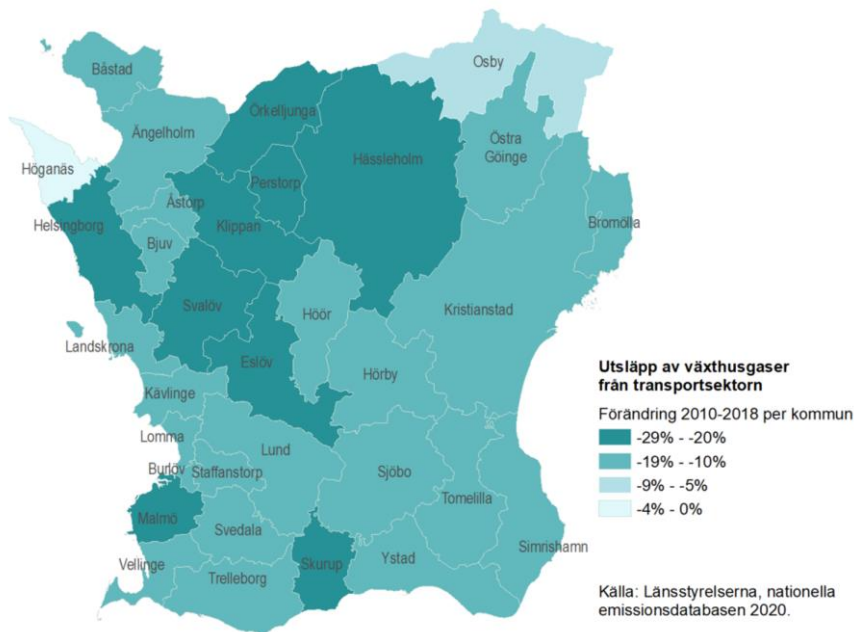
Region Skåne har i samverkan med Länsstyrelsen i Skåne och Klimatsamverkan Skåne antagit Klimat- och energistrategi för Skåne. Strategin pekar ut att utsläppen av växthusgaser i Skåne ska vara minst 80 procent lägre år 2030 jämfört med år 1990. I linje med klimatlagen ska även utsläppen från transporter vara minst 70 procent lägre jämfört med år 2010.

I Skåne har de totala utsläppen av växthusgaser minskat med 37 procent från 1990 till 2018. Utsläpp av växthusgaser från transportsektorn har från 2010 till 2018 minskat med 19 procent. Således är vi en bra bit ifrån målet och minskningstakten behöver öka, speciellt eftersom det skånska målet är 80 procents minskning.

²⁰⁰ Naturvårdsverket (2018) *Fakta om partiklar i luften*, <http://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Klimat-och-luft/Luftfororeningar/Partiklar/>, 2020-08-26

²⁰¹ Lunds universitet (2020) *på väg mot friskare luft i Skåne?* http://dokument.xn--skneluft-b0a.se/Rapporter/EDB/Friskare_luft_2018.pdf, 2020-08-26

²⁰² Uppgifter finns i den nationella emissionsdatabasen <https://www.airviro.smhi.se/RUS/olmap.htm>.



Figur 120. Utsläpp av växthusgaser från transportsektorn, förändring per kommun 2010-2018.²⁰³

Klimatanpassning

En ökad havsnivå påverkar både befintliga och planerade anläggningar. Avvattningssystemet med trummor, brunnar, diken och dräneringsledningar belastas av ökade nederbörds mängder och ökade flöden. Risken ökar för erosion, bortspolning, översvämningar, ras och skred.

De mest extrema väderhändelserna kommer att vara mer extrema än de som inträffar idag. Sommaren 2018 med översvämmade vägar, blödande asfalt, solkurvor, inställda tåg på grund av värmeböljor och skogsbränder, visade tydligt hur sårbar infrastrukturen är. Varmare och fuktigare klimat innebär också ökad risk för fukt, mögel och korrosion. Värmeböljor kan även få effekter på arbetsmiljön för personal som jobbar utomhus, till exempel trafikvakter och asfaltarbetare. Höga temperaturer och värmeböljor kan få stora negativa konsekvenser på tekniska komponenter i järnvägssystemet. Förändrade grundvattennivåer kan också påverka markstabiliteten och grundläggningen för geokonstruktioner, till exempel broar och tunnlar.²⁰⁴

En del arbeten kan inte göras när det är eldningsförbud och stor risk för brand eftersom det finns risk för gnistbildning. Det gäller till exempel slätter, röjning och gräsklippning. Även belägningsarbeten med metoden ”heating” där den befintliga asfalten hettas upp, kan behöva ställas in. Andra exempel på arbeten som blir svåra att utföra är svetsning. I de fall arbeten ändå måste utföras behövs skyddsåtgärder vidtas, till exempel genom att tankbilar med vatten finns i närheten. Avverkningsstopp på grund av brandrisk kan innebära att uppdragsarkeologiska undersökningar inte kan genomföras, eller blir försenade. Dessa undersökningar är styrda av lagkrav och är därför ofta mycket tidskritiska och det kan få stora konsekvenser för projektets framdrift om de inte kan genomföras som planerat.

²⁰³ Länsstyrelsen, nationella emissionsdatabasen 2020.

²⁰⁴ Trafikverket (2018) *Regeringsuppdrag om Trafikverkets klimatanpassningsarbete*, 2018:195, https://trafikverket.ineko.se/Files/sv-SE/60329/Ineko.Product.RelatedFiles/2018_195_regeringsuppdrag_om_trafikverkets_klimatanpassningsarbete.pdf, 2020-08-26

Exempel på klimatanpassningsåtgärder är trädsäkring längs järnvägen för att motverka effekterna av stormar samt att upprusta avvattningsanläggningar.

Trädsäkring innebär avverkning av alla träd som står inom 20 meter på var sida om järnvägen. Detta sker på strategiskt utvalda banor.²⁰⁵ I Skåne är de flesta banor trädsäkrade. Undantag är Rååbanan och Österlenbanan. Trafik på banor som inte är trädsäkrade riskeras att ställas in vid dåligt väder.

I hela Sverige pågår en inventering av vägtrummor, status för inventeringen är okänd.

Vattenskydd

Transportsektorns verksamhet och den infrastruktur som byggs, tillhandahålls och förvaltas har betydelse för landets vattenförvaltning. Ett mycket viktigt arbete är att planera verksamheten väl med hänsyn till risken utsläpp av bränslen eller andra miljöfarliga ämnen från framför allt vägtrafik, men även från järnvägstrafik och från mark, anläggningar och driftåtgärder. Man måste förebygga och förhindra att skadliga ämnen från sådana utsläpp når grund- eller ytvatten och förorenar detta, i synnerhet vid vattenförekomster av betydelse för dricksvattenförsörjningen eller i områden med stora naturvärden.

KVALITETSANALYS

God transportkvalitet innebär rätt standard med avseende på säkerhet, flexibilitet, bekvämlighet, framkomlighet, förutsägbarhet och tillgång till information.

Några indikatorer för att bedöma kvaliteten i vägnätet är typ av slitlager, begränsningar för fordon, hastighetsgräns, mötesfrihet och bärighetsklass (BK). Det regionalt prioriterade vägnätet i Skåne består bara av belagda vägar, höjdhinder (fri höjd upp till 4 m) finns inte. I tabellen nedan redovisas hur stor del av det regionalt prioriterade nätet som har hastighetsgräns över 80 respektive 100 km/h, hur stor del som är mötesfritt och hur stor del som är klassat med BK4.

Tabell 4. Kvaliteter i vägnätet, andel av det regionalt prioriterade nätets totala längd.²⁰⁶

	Regional prioriterat vägnät	BK4 (kategori 4 och 5)	>=100 km/h	>=80 km/h	Mötesfritt
Kilometer	1 038	86	565	901	592
Andel	100%	8%	54%	87%	57%

Det höga kapacitetsutnyttjandet på många järnvägssträckor i Skåne ger ett störningskänsligt system som leder till följdförseningar i hela systemet. Även flera vägar, särskilt E6 Vellinge-Helsingborg och E22 Malmö-Lund, är störningskänsliga och drabbas ofta av stillastående trafik på grund av olyckor.

Vid situationer som gör att den ordinarie vägen inte är framkomlig, till exempel vid en olycka, vill man leda om bakomvarande trafik från huvudvägnätet till ett sidovägnät. Möjlighet till trafikomledning behövs framförallt vid vägar som är högtrafikerade och mittseparerade. Andra anläggningar som också är känsliga för stopp och därmed behöver omledningsvägar är t.ex. större broar och vattenskyddsområden. För att omledningen ska fungera på ett smidigt sätt är det viktigt att det finns tydlig vägvisning längs omledningsvägnätet i form av permanent vit/blå vägvisning. I vilken

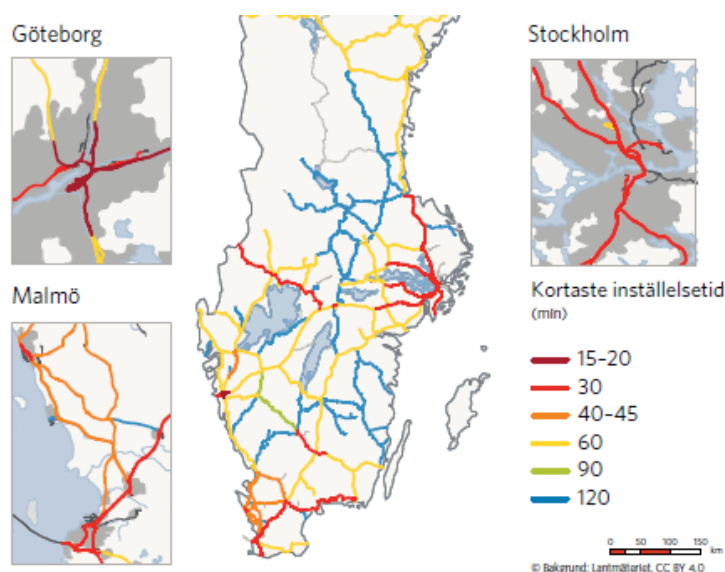
²⁰⁵ Trafikverket (2019) *Sträckor som trädsäkras*, <https://www.trafikverket.se/resa-och-trafik/underhall-av-vag-och-jarnvag/Sa-skoter-vi-jarnvagar/Tradsakra-jarnvagar/Strackor-som-tradsakras/>, 2020-08-26

²⁰⁶ Trafikverket/NVDB 2020.

utsträckning det finns utpekade omledningsvägar med permanent vägvisning i Skåne är oklart. Enligt ett examensarbete från 2014 finns det omledningsväg med permanent skyltning längs E6 från tpl Petersborg och norrut, för övriga europavägar i Skåne saknas det.²⁰⁷

För omledning på järnväg finns vissa möjligheter i västra Skåne. T.ex. via Lommabanan, Rååbanan och Skånebanan, delen Åstorp-Kattarp. Vid branden i Hässleholm 2018 stor det klart att järnvägssystemet i Skåne har ett antal väldigt sårbara punkter. Alternativa vägar över Öresund för tåg saknas också, dock finns fortfarande viss järnvägstrafik via färjor från Trelleborg.

För direkt trafikstörande brister i järnvägens infrastruktur fokus på att åtgärda uppkomna fel snabbare i storstadsregionerna och på de större stråken. Inställelsetiden – den tid som den kontrakterade entreprenören har på sig att vara på plats för att åtgärda uppkomna brister – är där kortare än på övriga delar av järnvägsnätet, se karta nedan.



Figur 121. Inställelsetid för entreprenören i rusningstid.²⁰⁸

Under de kommande åren, fram till 2026, kommer Trafikverket att införa en ny indelning av anläggningen i 6 olika så kallade underhållsnivåer. Varje nivå har sina krav på inställelsetid, men också till exempel på hur ofta besiktning ska utföras. Indelningen innebär att basunderhållet ytterligare anpassas efter hur stor trafikeringen, både avseende antal tåg och vikt, på aktuellt avsnitt är.

2019 presenterade Skånetrafiken en rapport om trafikpåverkande som påverkar den lokala och regionala tågtrafiken i Skåne.²⁰⁹ Målet med rapporten är att skapa ett bredare kunskapsunderlag över hur situationen i Skåne har förändrats från 2015 till 2017. I rapporten analyseras övergripande analyserat trafiken i Skåne ställer sig i jämförelse med i viss mån jämförbara trafikeringssystem utanför Göteborg och Stockholm. Vidare pekar rapporten ut förändringen för vilka komponenter och anläggningsdelar som står för majoriteten av förseningarna, samt bryter ner dem djupare för att få en

²⁰⁷ Bergman, Kajsa (2014) *Trafikomledning vid oförutsedda stopp – Omledningsvägnät längs E4, E6, E20 och E22 i Region Syd*. Lund, Lunds universitet, LTH, Institutionen för Teknik och samhälle. Trafik och väg 2014. Thesis 255.

²⁰⁸ Trafikverket (2019) *Trafikverkets genomförandeplan för åren 2019-2024*, https://trafikverket.ineko.se/Files/en-US/58287/Ineko.Product.RelatedFiles/2019_029_trafikverkets_genomforandeplan_for_aren_2019_2024.pdf

²⁰⁹ WSP 2019, *Trafikpåverkande fel - Infrastrukturens roll för den lokala och regionala tågtrafiken i Skåne*.

större förståelse då infrastrukturella problem kan bestå av ett stort antal olika felkällor. En viktig del har varit att identifiera anläggningsdelar som har återkommande problem och som orsakar stora trafikstörningar. Analysen pekar på att det finns ett par kritiska anläggningsdelar, exempelvis signalställverket vid Lund och spårväxlar kring Helsingborg.

SYNTES FUNKTIONSANALYS

Skånes transportsystem har en god funktionalitet i mångt och mycket, trots detta finns det ett antal funktioner som behöver utvecklas. I vissa fall kan det handla om att funktioner i dagsläget inte är bristfälliga, men att de kan utvecklas till akuta brister i ljuset av de transportprognoser som ligger. Funktionen måste också kopplas till de mål som har satts upp. Svarar funktionen till målen? För att bland annat klara miljömål och markförsörjning har Region Skåne satt upp mål om färdmedelsfördelning. Eftersom Region Skåne strävar efter att stärka aktiva resor samt kollektivtrafik behöver trafiksäker tillgänglighet för alla till kollektivtrafikens bytespunkter och hållplatser (med gång, cykel och bil) på landsbygden såväl som i Skånes kärnor och tätorter utvecklas. Likaledes gäller det att stärka godstransporternas förutsättningar på järnväg och sjöfart för att nå trafikslagsfördelningen.

Utvecklad transportkvalitet för persontransporter och godstransporter (komfort, bekvämlighet, störningsfrihet, jämn hastighet, förutsägbarhet trafikinformation inkl. om kombinationsresor, ersättningstrafik, bärighet, långa fordon, beläggningsstandard etc.) främjar tillgänglighet och överflyttning. För att Skåne ska kunna stärka sysselsättningen och ha ett konkurrenskraftigt näringsliv behöver Skåne bindas samman genom stärkt tillgänglighet till Skånes arbetsplatser, urbana miljöer och kultur, samt natur och grönområden, samt till viktiga målpunkter i Skånes gränsregioner (Blekinge, Halland, Kronoberg, Kalmar, Jönköping och Köpenhamn) samt nationella (Göteborg och Stockholm) och internationella omvärld (Danmark och kontinenten, södra och östra Östersjön, Oslo).

Konsekvenserna av klimatförändringarna börjar nu märkas och det innebär att transportsystemets förmåga att hantera detta måste utvecklas och tas i beaktning vid planering av åtgärder.

Transportsystemets påverkan på ekosystemet och den biologiska mångfalden (Skånes grön- och blåstruktur) behöver minska. För att ha möjlighet att minska transportsystemets bidrag till luftföroreningar behöver tillgången till laddinfrastruktur och alternativa bränslen öka, effektiva logistikkedjor och kapacitetsstark kollektivtrafik stärkas.

Att ha ett resilient, robust transportsystem med god redundans bidrar till att stärka kvaliteten och attraktivitet samt säkerställer tillgänglighet även vid störningar. Att det är viktigt att transportsystemet fungerar har inte minst blivit tydligt i samband med Coronakrisen. Robusthet för gods- och persontransporter över Öresund (inkl. redundans) behöver därför öka för att säkerställa att varuförsörjning till Sverige fungerar och att de många gränspendlare kan ta sig till arbete.

Brister

Brister i transportsystemet uppstår när standarden inte uppfyller de funktioner och mål som satts upp. Brister kan vara av olika slag, ibland kan en brist vara att man inte har tillräcklig kunskap om något för att kunna göra en bedömning av standarden och dess konsekvenser för funktion och måluppfyllelse.

Trafiksäkerhetsbrister med starka, högtrafikerade stråk eller förhållandevis hög andel tung trafik genom tätorter, som konkurrerar med tillgänglighetsanspråk och krav på restider. De större vägarna med tung trafik och biltrafik med höga hastighetsanspråk går fortfarande i områden med randbyggelse och som genomfarer i mindre tätorter. Det påverkar transportkvaliteten på vägen men framför allt närmiljön för de boende, bland annat möjligheterna till säker gång- och cykeltrafik.

Vägar med omfattande pendlingstrafik (bil och buss) och samtidigt en omfattande transittrafik tenderar att vara störningskänsliga vilket gör att förutsägbarheten och tillförlitligheten brister både för den som arbetspendlar och för godstransporterna.

Järnvägssystemet i Skåne präglas av kapacitetsbegränsningar och bristande redundans. I viss mån finns möjligheter till omledning på järnväg i västra Skåne, men över Öresund saknas alternativa vägar med undantag av järnvägsfärjor via Trelleborg. Samtliga av de större stationerna väntas få kapacitetsbrist till 2030, det gäller Malmö C, Triangeln, Lund, Helsingborg, Ramlösa, Hässleholm och Kristianstad

För att få en utvecklingskraft i hela Skåne behöver nord-sydliga kopplingar i östra Skåne stärkas samt öst-västliga kopplingar i både norra och södra Skåne stärkas. Österlen är den del av Skåne som saknar en god tillgänglighet till en tillväxtmotor (eller potentiell tillväxtmotor). Restiden är 50 minuter eller mer med bil. Men det är fler tätorter som har generella brister i tillgänglighet till regionala kärnor för, en förteckning över dessa finns i bilaga 2.

Stråkstudier genomfördes 2016 för Skånes fyra geografiska hörn med fokus på att lyfta viktiga stråk som inte har studerats tidigare i åtgärdsvalstudier. Syftet var att studera och analysera möjligheter till ökad hållbar tillgänglighet till viktiga målpunkter lokalt, regionalt och nationellt. En konkretisering och sammanfattning gjordes kring stråkstudierna och ÅVS:erna. Dessa sammanställdes i ett kunskapsunderlag som användes dels till inriktning och prioriteringar av stråk, dels för identifiering av brister prioriterade för utredning under planperioden 2018-2029.

En del av de identifierade bristerna är utredda, men de flesta kvarstår, vi kan konstatera att framdriften går långsamt.



Prioriterade brister att utreda

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

Figur 122. Prioriterade brister att utreda identifierade i RTI-plan 2018-2029.

Pågående och genomförda åtgärdsvalstudier

Åtgärdsvalstudier (ÅVS) som pågår eller har slutförts efter 2018 listas nedan.

- Väg 108, Lund S-väg 103. ÅVS beräknas klar under 2020.
- Väg 108, Trelleborg-Staffanstorp, inklusive genom Svedala. ÅVS påbörjad 2020
- Skånebanan, Åstorp-Helsingborg. Teknisk utredning utifrån frågor som inte gick att lösa i ÅVS för Skånebanan, slutförs inom kort.
- Väg 11 Tomelilla- Simrishamn. ÅVS pågår, slutförs inom kort.
- Väg 21 Klippan-Hyllstofta. ÅVS genomförd.
- Väg 19 Kristianstad-Broby, delen Härlöv-Karpalund. ÅVS genomförd.
- Väg 23 Tjörnarps-E22, ny ÅVS-process 2020, beräknas klar 2022.
- E22 Gastelyckan, ÅVS genomförd.
- Väg 102 Lund-Dalby. ÅVS genomförd.

Övriga utredningar

Svenska Trafikverket och Danska Vejdirektoratet och Transport-, Byggnings- och Boligministeriet utreder tillsammans möjligheterna för fast en fast förbindelse över Öresund mellan Helsingborg och Helsingör. Utredningen ser över möjligheterna både för en vägförbindelse och för kombinerad väg- och järnvägsförbindelse för persontrafik. Utredningen pågår 2018-2020 och ska utgöra bas för samsyn och ligga till grund för vidare diskussion och eventuella beslut.

Region Skåne har utrett brister för tillgänglighet till hamnarna i Helsingborg, Trelleborg och Ystad, rapporten blev klar 2019.

Skånetrafiken har gjort en utredning om framkomlighet för regionbussar.

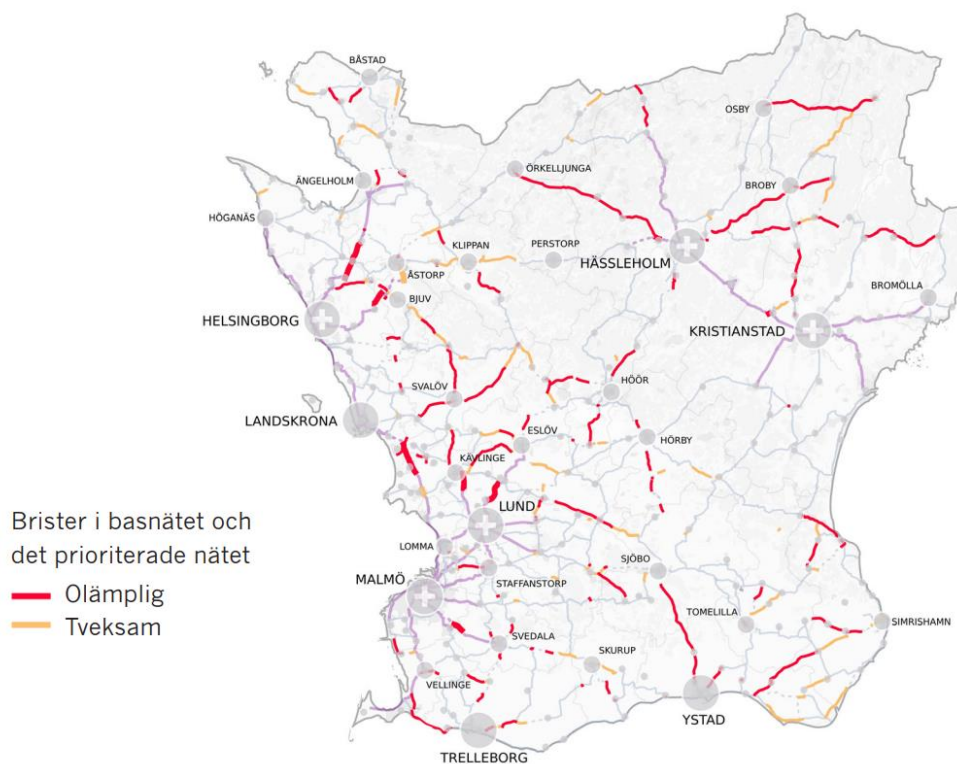
Vilande åtgärder

Väg 913, Bjärred-Flädie. Vägplan är framtagen. Trafikverket har valt att pausa arbetet på grund av kopplingen till utbyggnad av Lommabanan och behov av ytterligare faktorer att utreda. Åtgärden är finansierad i RTI-plan 2018-2029.

E22, Fogdarp–Hörby Norra, motorvägsutbyggnad²¹⁰, idag mötesfri väg 2+1. Projektering är påbörjad, men vilande planprocess pga. saknad finansiering och finns inte med i nationell plan 2018–2029.

CYKELNÄT

Även om det är möjligt att gå och cykla trafiksäkert mellan majoriteten av Skånes tätorter och viktiga målpunkter så finns det brister och behov av att utveckla den skånska gång- och cykelinfrastrukturnätet. Standarden varierar kraftigt och länkar saknas för att cykelnätet ska vara sammanhängande. Det finns även behov av att förbättra anslutningarna med gång och cykel till kollektivtrafikens bytespunkter. I *Cykelvägsplan för Skåne 2018–2029* konkretiseras brister i den skånska infrastrukturen.



Figur 123. brister i det prioriterade nätet för arbetspendling med cykel (markerat i bredare rött för brister eller bredare orange för tveksam standard) och basnätet för cykling (markerat i smalare rött för brister och markerat i smalare orange för tveksam standard)²¹¹.

²¹⁰ Trafikverket (2020) E22, Fogdarp–Hörby Norra. motorvägsutbyggnad, <https://www.trafikverket.se/naradig/skane/vi-bygger-och-forbatttrar/E22-genom-skane/fogdarp-horby/>, 2020-08-26

²¹¹ Region Skåne (2018)

TÅGSTRATEGI FÖR SKÅNE

Skånetrafiken har ett pågående arbete med en Tågstrategi för Skåne²¹². Strategin är på remiss juni-september 2020, så innehållet i detta avsnitt baseras på remissversionen. Strategin visar hur tågtrafiken behöver utvecklas fram till 2040 för att Region Skåne ska kunna nå sina uppsatta mål om regional tillväxt och hållbara transporter. Den visar också vilken infrastruktur och fordonsflotta som behövs för att kunna köra den tågtrafik som behövs för att nå de övergripande målen.

Det som i första hand sätter begränsningar för Skånetrafikens tågtrafik är kapaciteten på järnvägarna i Skåne och för perioden fram till 2040 är det främst utbyggnad av högre kapacitet i de befintliga banorna som behövs för att möta de uppsatta målen för en ökad andel kollektivtrafikresor. Begränsad kapacitet i driftplatserna (stationer etc.) är också en faktor som begränsar antalet tåg som kan köra på banorna. Den enskilt största begränsande faktorn för hur många tåg Skånetrafiken kan köra är kapaciteten på Citytunneln genom Malmö, som har en maxkapacitet på 14 tåg per timme.

För att kunna köra den tågtrafik som tågstrategin föreslår behövs en utbyggnad av befintliga banor utöver redan planerade (eller på annan grund förutsatta) åtgärder som ger större effekter i robusthet eller kapacitet och därmed förutsättningar för ökad trafikering. Den nya infrastruktur som tågstrategin utgår från är, för tidsperioden fram till 2035:

- Fyrspår Malmö – Lund, klart 2023
- Dubbelspår Ängelholm – Maria, klart 2024
- Etappvisa utbyggnader av Ystadbanan och Österlenbanan fram till 2035
- Dubbelspår Maria – Helsingborg C, klart ca 2035
- Höghastighetsspår Hässleholm – Lund med anslutning till Södra Stambanan centralt i båda orterna, klart ca 2035
- Spårtunnel Helsingborg – Helsingör, förväntas inte klar förrän efter 2035 men utgångspunkt för denna strategi är att den står färdig före 2040

Konsultföretaget WSP har på Skånetrafikens uppdrag analyserat vilken kapacitet som finns i spårsystemet i Skåne och vad den föreslagna trafiken innebär för kapacitetsutnyttjandet. Den visar att kapaciteten i spåren, även med de åtgärder som är planerade och antagits genomföras till 2040, inte är tillräcklig. På flera sträckor blir utnyttjandet så högt att det slår i kapacitetstaket eller är nära det, vilket innebär risk för störningar, lägre restider och dålig punktlighet. Slutsatsen är att järnvägen i Skåne behöver byggas ut ytterligare för ännu mer kapacitet för att Skånetrafiken ska kunna köra den tågtrafik som krävs för att nå målen. Dessa utbyggnader handlar i första hand om spårkapacitet i Skåne, men åtgärder kan även behövas utanför Skåne, t.ex. i Köpenhamnsområdet. Se kartor över brister och utbyggnadsbehov i bilaga 4.

För det antal fordon som behövs för trafiken åren 2030-2040 så krävs dessutom utökad depåkapacitet för underhåll av fordon, antingen genom nybyggnad eller genom utbyggnad av befintliga depåer.

För att ge förutsättningar för långa tåg på de sträckor där det behövs, och i den ordning som kapacitetsbehoven uppstår, ser Skånetrafiken att stationsplattformar behöva byggas ut till 250 meter på järnvägssträckor i Skåne i denna ordning:

1. Ystadbanan
2. Södra stambanan Lund - Höör

²¹² Skånetrafiken (2020) *Tågstrategi – strategi för utveckling av den regionala tågtrafiken i Skåne, remissversion 2020-06-11* <https://www.skanetrafiken.se/globalassets/dokumentbank/remissversion---tagstrategi-region-skane.pdf>, 2020-08-26

3. Skånebanan Kristianstad-Hässleholm (Vinslöv)
4. Skånebanan Helsingborg-Hässleholm
5. Rååbanan
6. Västkustbanan norr om Helsingborg

REGIONSAMVERKAN I SYDSVERIGE

Det brister som identifieras i Sydsvensk systemanalys 2020 gäller främst tillgänglighet i stråk som förbinder regionala kärnor och tillväxtmotorer i södra Sverige. När det gäller vägstråk avser identifierade brister hastighetsgräns och mötesfrihet. När det gäller järnvägsstråk avser bristerna hastighetsgräns och kapacitetsbegränsningar. En sammanställning av de brister som rör Skåne finns i bilaga 3. Dessutom identifieras behov av längre och tyngre fordon i väg- och järnvägssystemet.

Ur RSS kunskapsunderlag gods (brister till sammanställningen i rapporten är hämtade från TRV tillstånd och brister i transportsystemet, underlag till nationell plan 2018-2029):

- E6, särskilt Vellinge-Helsingborg. Kapacitetsbrister vid på- och avfarter.
- E22 genom Lund, även på andra delar mer österut. Även brister när det gäller säkerhet, t.ex. att komma ut på vägen och avsaknad av mitträcke.
- Olycksdrabbade plankorsningar västkustbanan söder om Ängelholm
- Kapacitetsbrister på Södra stambanan, konkurrens med persontåg
- Skånebanan och BKB har mycket högt kapacitetsutnyttjande. ”Litet utrymme för godstrafik mellan Karlshamn och södra stambanan vilket gör att godståg ofta får stå och vänta.” Skånebanan underhållsbrister som kan leda till hastighetsnedsättningar
- Underhållsbrister järnväg Lockarp-Trelleborg
- Godsstråket genom Skåne: godstrafik förväntas öka som medför kapacitetsproblem och bullerproblem, det förekommer även säkerhetsbrister för plankorsningar.
- Malmö godsbangård ligger nära kapacitetstaket, att Helsingborgs godsbangård behöver användas som komplement ökar interntrafiken i Skåne. Det finns möjlighet att förlänga något spår men i övrigt är det utrymmesbrist.
- Malmö Airport: långt till anslutande infrastruktur, både större motorväg, järnväg och hamn. Saknar därför möjlighet att utveckla intermodala transporter.
- Malmö Airport: låg kapacitet för godshantering jämfört med Kastrup
- Generell feldimensionering av stråk som binder samman logistiknoderna. Järnvägen är stommen i ett intermodalt transportsystem, därför är det av stor vikt att den är rätt dimensionerad och att den anslutande infrastrukturen är anpassad.

GREATER COPENHAGEN

Inom ramen för Greater Copenhagen²¹³ pågår projektet *Ett sammanhängande transportsystem i Greater Copenhagen*. Projektet ska bidra till förverkligandet av Trafikcharter för Greater Copenhagen²¹⁴, det huvudsakliga målet är att främja tillgängligheten med hållbara transportformer inom Greater Copenhagen och stärka regionen som knutpunkt inom det transeuropeiska transportnätverket TEN-T. Projektet består av tre delprojekt varav ett bl.a. arbetar med att ta fram strategiska scenarier för tågtrafikering 2030-50 och att identifiera strategiskt viktiga infrastruktursatsningar. Landanslutningarna på både den svenska och danska sidan är begränsande för

²¹³ Under gemensamt varumärke arbetar man inom Greater Copenhagen för att skapa en metropolregion som bygger på ökad tillväxt, växande arbetsmarknad och god livskvalitet för 4,3 miljoner invånare.

²¹⁴ Region Skåne (2016) *Trafikcharter Greater Copenhagen*, <https://utveckling.skane.se/publikationer/rapporter-analyser-och-prognoser/trafikcharter-greater-copenhagen/>, 2020-08-26

utnyttjandet av Öresundsbron. På den danska sidan är det Kastrup station och på den svenska sidan bl.a. Svågertorp station. Att bygga ut landanslutningarna på båda sidor om sundet bör prioriteras för att maximera nyttan av Öresundsbron.

Riktlinjer och prioriteringar för måluppfyllelse

Den fysiska planeringen måste både ta hänsyn till, ge förutsättningar för samt främja ett robust samhälle där skydd av samhällsviktig verksamhet är en integrerad del. Att upprätthålla kritisk infrastruktur och viktiga flöden är en förutsättning Skåne att utvecklas till en attraktiv region och kan även bidra till nya innovativa möjligheter.

Ingen aktör ansvarar för allt, utan flera nivåer råder över Skånes fysiska strukturer. En kontinuerlig dialog och samordning är av största vikt och något som hela tiden behöver stimuleras för att säkra en biologisk mångfald och skapa attraktiva och hållbara livsmiljöer. För att minimera ianspråktagande av ny mark för infrastruktur, skall befintliga strukturer användas i största möjliga utsträckning. Att värna Skånes värdefulla jordbruksmark är en förutsättning för en hållbar markanvändning.

Ökad nederbörd, förändrade vattenflöden och vattennivåer ställer ökade krav på transportsystemens robusthet. I samhällsplaneringen behöver man beakta hur klimatförändringarna kan påverka både den planerade bebyggelsen och den kringliggande infrastrukturen.

I Region Skånes transportstrategi identifieras tre övergripande förutsättningar för utvecklingen av transportsystemet:

1. **Ett transporteffektivt samhälle:** För att Skåne ska växa effektivt och hållbart är det viktigt att planera för transporter, bebyggelse och grönstruktur utifrån ett helhetsperspektiv. För att kunna nå färdmedelsfördelningen och ett hållbart och transporteffektivt samhälle behöver lokaliseringen av nya bostäder och verksamheter ske i starka kollektivtrafik- och cykelstråk. Stödjande och kompletterande satsningar behövs för att öka användningen och nyttan av ny och befintlig infrastruktur.
2. **Ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter:** Nollvisionen innebär att ingen människa ska omkomma eller skadas allvarligt i trafiken. Det ska vara säkert att resa, oavsett trafikslag. Oskyddade trafikanter har varit en eftersatt grupp i arbetet med trafiksäkerhet, och åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten för denna grupp ska därför prioriteras.
3. **Bibehålla kvalitén i befintlig infrastruktur:** För att vidmakthålla nyttan av infrastrukturen är det viktigt att resurser sätts av till underhållsåtgärder för att bibehålla värdet av redan gjorda investeringar. Eftersatt underhåll leder till stora samhällsekonomiska kostnader på grund av till exempel förseningar i kollektivtrafiken och godstransporter. Satsningar på underhåll av befintlig infrastruktur bör därför emellanåt prioriteras före nyinvesteringar.

Fyrstegsprincipen är utgångspunkten i transportplaneringen, och syftar till att säkerställa en god resurshushållning och för att åtgärder ska bidra till en hållbar samhällsutveckling.

Steg 1. Tänk om

Det första steget handlar om att först och främst överväga åtgärder som kan påverka behovet av transporter och resor samt valet av transportsätt.

Steg 2. Optimera

Det andra steget innebär att genomföra åtgärder som medför ett mer effektivt utnyttjande av den befintliga infrastrukturen.

Steg 3. Bygg om

Vid behov genomförs det tredje steget som innebär begränsade ombyggnationer.

Steg 4. Bygg nytt

Det fjärde steget genomförs om behovet inte kan tillgodoses i de tre tidigare stegen. Det betyder nyinvesteringar och/eller större ombyggnadsåtgärder.

Transportstrategin för Skåne anger riktlinjer som ska fungera som vägledning och som grund för prioritering för planeringen av transportsystemet. För att kunna nå målet om färdmedelsfördelning i Skåne kommer det att krävas insatser som påverkar valet av färdmedel och antalet resor per dag, det vill säga, steg ett och två-åtgärder. Inom steg tre och fyra har det identifierats riktlinjer utifrån varje transportslag som beskriver behovet av utvecklingen av transportsystemet i Skåne.

RIKTLINJER FÖR STEG 1 OCH 2

Medel i den regionala transportinfrastrukturplanen (RTI-plan) medger inte fristående steg 1 och 2 åtgärder. Dessa åtgärder kan bara finansieras av RTI-plan i samband med ombyggnadsprojekt.

Effektivare användning av transportsystemet

För att hantera de växande trafikmängderna, måste infrastrukturen användas mer resurseffektivt. Åtgärder för att påverka attityder och beteenden med syfte att förändra res- och transportval är viktiga i omställningen till ett hållbart transportsystem och nå färdmedelsförmedlingen. Genom att synliggöra nya resmöjligheter och ompröva invanda resebeteenden hos individer, organisationer och företag kan efterfrågan på hållbara trafiklösningar öka. Med bredbandsutbyggnad och ny informationsteknik kan i vissa fall resbehovet minska. För att Skåne ska uppnå färdmedelsfördelningen krävs att fler reser med kollektivtrafik, cyklar och går vilket också kan bidra till förbättrad folkhälsa och hållbar stadsutveckling. Riktlinjen konkretiseras i *Mobilitetsplan för Skåne*.

Omställning till förnybara drivmedel

För att klara miljö- och klimatutmaningarna är en omställning till fossilfria person- och godstransporter nödvändig. Stora förändringar krävs för en övergång till fossilfria drivmedel för att uppnå målet om ett fossilfritt och klimatneutralt Skåne. Utbyggnaden av infrastruktur för fossilfria drivmedel pågår, men utbyggnadstakten behöver öka. Styrmedel och incitament för att stimulera ett ökat intresse och en ökad acceptans för nya drivmedel och ny teknik kommer behövas. Acceptansen hos konsumenter för alternativa drivmedel är idag låg, starkare marknadsefterfrågan är väsentlig för att nå kraftfulla koldioxidreduktioner. Drivmedelsarbetet behöver stärkas i Skåne för att stimulera utvecklingen av flera olika typer av fossilfria drivmedel. Riktlinjen konkretiseras i *Underlag för handlingsplan för fossilfria drivmedel*.

RIKTLINJER FÖR STEG 3 OCH 4

Utveckla möjligheten till att röra sig till fots

Nästan alla resor börjar eller slutar med en förflyttning till fots, framförallt kombinationen av gång till och från en kollektivtrafikresa. Utifrån färdmedelsfördelningen ökar gångtrafiken i absoluta tal, men inte procentuellt sett. Gång antas öka främst som anslutningsresa till kollektivtrafik och i våra större städer. Kring bytespunkterna i Skåne är det viktigt att satsa på trafiksäkerhet och trygghet, till exempel satsningar på gångvägar, belysning och skyltning.

I Skånes orter finns det potential att öka antalet fotgängare vilket skulle bidra till hälsovinster både för individen och samhället. Genom att fler rör sig i våra orter bidrar det till folkliiv, trygghet och ökad attraktivitet. Riktlinjen konkretiseras i *Mobilitetsplan för Skåne*.

Bygg ut cykelinfrastrukturen

I enlighet med mål om färdmedelsfördelning ska cykel öka med tre procent fram till år 2030. Om målet uppnås kan det på sikt leda till vinst på 1,8 miljarder kronor om året till följd av en förbättrad folkhälsa i Skåne. Det innebär också en 58 procentig ökning av antalet resor med cykel. För att öka cyklingens attraktivitet och för att kunna hantera ökade cykelmängder behöver cykelinfrastrukturen

byggas ut och förbättras. Investeringar krävs för att det ska bli gent, bekvämt och säkert att cykla i Skånes tätorter, till kollektivtrafiken och mellan orter i viktiga pendlings- och turismcyklingsrelationer. Satsningar på bättre cykelinfrastruktur bidrar bland annat till förbättrad folkhälsa, minskad klimat- och miljöbelastning och bättre tillgänglighet. Riktlinjen är konkretiserad i *Cykelstrategi för Skåne*.

- Stärk den skånska cykelkulturen
- Lyft cykeln i samhällsplaneringen
- Investera i regionalt viktiga stråk och leder
- Förbättra kopplingen mellan cykel och kollektivtrafik
- Öka säkerheten för cyklister
- Låt näringslivet medverka i cykelsatsningar

Bind samman Skåne med kollektivtrafik

För att uppnå färdmedelsfördelningen år 2050 och binda samman Skåne och skapa en gemensam arbetsmarknad behöver tillgängligheten och framkomligheten förbättras. En robust och attraktiv kollektivtrafik ska vara ryggraden i det skånska transportsystemet för att så många skåningar som möjligt ska ha tillgång till arbetstillfällen och utbildning. Kollektivtrafiken ska även kunna användas i större utsträckning till fritids- och turismpendling. Stora satsningar behöver göras på kollektivtrafiken till, från och inom Skånes tillväxtmotorer och regionala kärnor, för att kollektivtrafiken ska vara ett attraktivare alternativ.

I vissa stråk innebär detta nysatsningar, i andra behövs satsningar för att garantera pålitlighet och framkomligheten i kollektivtrafiksystemet. Det kan handla om busskörfält i - och anslutning kring orterna för att förbättra framkomligheten och punktligheten för buss. Genom att fler väljer tåg eller buss som färdmedel minskar trängseln på vägarna, miljö- och klimatbelastningen blir mindre, folkhälsan och tillgängligheten förbättras. Stadstrafiken i tillväxtmotorerna och de regionala kärnorna är ofta en del i en regional resa, vilket ställer krav på attraktiva stationer och hållplatser. Riktlinjen konkretiseras i *Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020-2030*.

Främja klimatsmarta godstransporter

Skåne är en transitregion som skapar förutsättningar för utrikeshandeln i Sverige. En minskning av transittrafikens negativa påverkan i form av trängsel, vägslitage, klimat- och miljöbelastning och buller kommer krävas. Därför ska åtgärder för att föra över en större andel av transittrafiken på järnväg och sjöfart samt omställning till fossilfria drivmedel prioriteras. Det ska vara enkelt att kombinera de olika trafikslagen till en effektiv kedja, och därför har satsningar som underlättar byte mellan trafikslag en viktig roll.

Godstransporterna i tätorter ska vara så energieffektiva som möjligt och bidra till att skapa en attraktiv och trivsamt stadsmiljö. Det innebär att de ska ske med så lite utsläpp och buller som möjligt. Genom satsningar på t.ex. omlastningsterminaler och samordnad citydistribution minskar lastbilstrafiken i städerna, miljö- och klimatbelastningen blir lägre, bullret minimeras och stadsmiljön blir mer attraktiv. Riktlinjen har fördjupats i *Strategi för den hållbara gods- och logistikregion Skåne*.

- Säkerställa tillgänglighet för godstransporter (lokala och gränsöverskridande)
- Utveckla närsjöfart
- Styrmedel för konkurrensvillkor
- Möjliggör för längre och tyngre fordon
- Effektivisera stadsnära transporter

- Utveckling av torrhamnar
- Intermodala transportkedjor

Skapa hållbara förutsättningar för bilen

Bilen kommer även i framtiden att vara en viktig del av transportsystemet i Skåne. År 2050 ska en tredjedel av alla personresor utföras med bil, jämfört med dagens 58 procent. Bilen spelar en viktig roll för människor som av olika anledningar inte kan nyttja kollektivtrafik, cykel eller gång. Bilen har också en betydande funktion på landsbygden där utbudet av kollektivtrafik kan vara begränsat. Den tekniska utvecklingen av bilen som förarlösa bilar, fossilfria drivmedel, IT-lösningar kommer påverka bilens funktion i framtiden. Det är därför viktigt att verka för hållbara alternativ för bilen.

Bilens roll som anslutningsfärdmedel till kollektivtrafik behöver stärkas, till exempel genom satsningar på pendlarparkeringar i anslutning till stationer och större hållplatser. Pendlingen in till de större skånska städerna från omkringliggande orter är stor, och det finns i många fall en potential att föra över pendlingsresor från bil till kollektivtrafik. Riktlinjen är fördjupad i Regionala transportinfrastrukturplanen för Skåne 2018-2029 och Trafikförsörjningsprogrammet i Skåne.

PRIORITERINGAR

Skånes inriktning för kommande planperioder mot 2050 är:

- Skånebildens
- Positionspapper RSS
- Säkerställ att befintliga åtgärder i nuvarande nationell plan genomförs
- Effektivare användning av transportsystemet
- Cykeln behöver stärkas
- Ökad kapacitet och robusthet i järnvägen
- Ökad framkomlighet och robusthet för busstrafiken
- Hantera ökade flöden av gods
- Säkerställa framkomlighet för hållbara persontransporter

Inom regionsamverkan syd samverkar de sex regionerna i Sydsverige politiskt inom bland annat kollektivtrafik- och infrastrukturuområdet. Inför planeringen av infrastruktur för åren 2018-2029 enades regionerna kring prioriteringar för den framtida infrastrukturen genom att samlas kring tre gemensamma sydsvenska utgångspunkter:

- Interregional tillgänglighet genom snabb utbyggnad av två nya stambanor som kopplar av till befintliga Västkustbanan, Södra stambanan och anslutande sidobanor.
- Ett sammanknutet Sydsverige genom utveckling och underhåll av järnvägar och vägar som stödjer den flerkärniga ortstrukturen med tillväxtmotorer, kärnor och dess omland.
- Konkurrensförmåga och hållbara godstransporter genom ökad transportkapacitet för effektiva och klimatsmarta transporter för näringslivet.

TRANSPORTPOLITISKA MÅL

På ett nationellt plan följs utvecklingen av transportsystemet av Trafikanalys. Myndigheten konstaterar i 2020 års uppföljning att vi efter 10 år med nya transportpolitiska mål kan se att även om det på marginalen hela tiden sker en snabb utveckling, är transportsystemet i sin helhet tämligen trögrörligt. Av de 15 indikatorer för ett långsiktigt hållbart transportsystem som Trafikanalys följer är det enligt årets uppföljning nio indikatorer som inte visar någon tydlig utvecklingsriktning mot eller bort från målen.

Människors resmönster och resvanor har varit ganska oförändrade. Trots allt bättre tekniska förutsättningar har distansarbete hemifrån tidigare inte haft ett riktigt brett genomslag. Den situation som nu råder med anledning av coronapandemin innebär att många nu på allvar för första gången börjar använda de möjligheter till distansarbete och resfria möten som finns. Frågan är om erfarenheterna av detta kommer att leda till förändrade arbets- och resmönster även på längre sikt. Oavsett vilket kan vi förvänta oss att många mått i uppföljningen nästa år kommer att vara påverkade av pandemins effekter på ekonomin och arbetslivet.

Det finns kvarvarande icke-internaliserade kostnader för olika transport- och trafikslag. Det innebär en risk för att samhället överkonsumerar transporter jämfört med vad som vore samhällsekonomiskt mest effektivt. Med den koldioxidvärdering som gällt under 2019 är samtidigt vissa transporter, framför allt utanför våra tätorter, tydligen överinternaliserade, och varken över- eller underinternalisering bidrar till en samhällsekonomisk effektivitet.

Förutsättningarna för näringslivets transporter bedöms ha försvagats sedan målen antogs. När det gäller medborgarnas tillgänglighet förbättras den över hela landet, även om utvecklingen inte går lika snabbt i hela landet, främst tack vare en förbättrad tillgänglighet utan transporter. Kostnaden för att använda systemet har visserligen ökat över tid, men genom att kontrollera för välfärdsförbättring i form av ett ökad BNP per capita förefaller transportsystemets överkomlighet generellt ha utvecklats positivt.

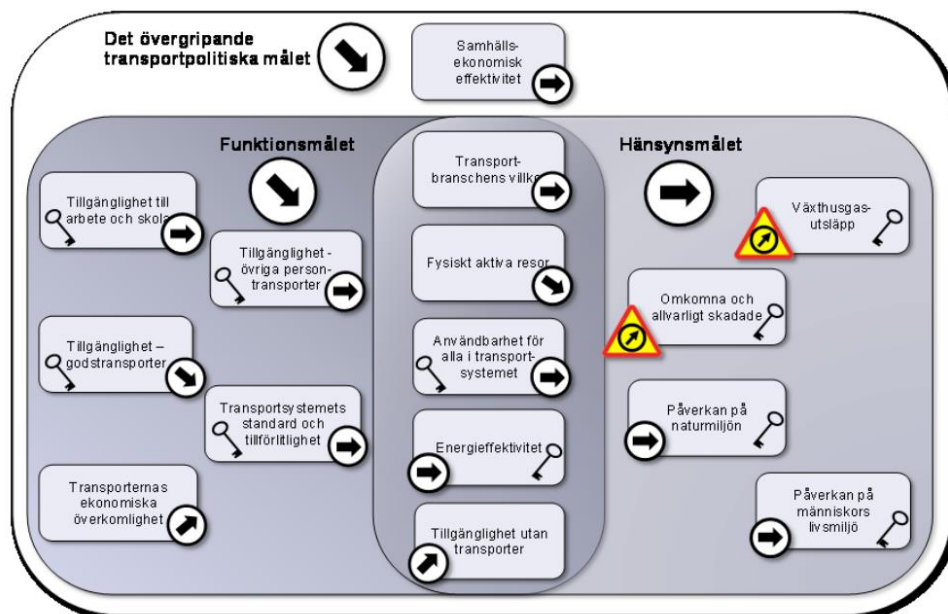
Transportsystemets negativa påverkan på landskap och djurliv bedöms inte ha minskat. Målen om minskat antal omkomna i trafiken tycks inte uppnås i tid, och detsamma verkar gälla för målet om minskade växthusgasutsläpp.

Sammantaget bedömer Trafikanalys att transportförsörjningen, i enlighet med det övergripande målet, utvecklats negativt sedan målen antogs. Även om den bedömningen ligger fast och är oförändrad sedan föregående år, finns det skäl att notera att ett antal av de nyckelmått som styr de sammanvägda bedömningarna visar att transportsystemet har utvecklats i en hållbar riktning.

För indikatorn *Transportsystemets standard och tillförlitlighet* har bedömningen ändrats från en negativ till en neutral pil. Föregående år sänktes bedömningen till en negativ pil, vilket delvis förklarades av en försämrad tillförlitlighet i tågtrafiken. Denna utveckling vändes under 2019 och tillförlitligheten förbättrades avsevärt.

Bedömningen har också ändrats för *Transporternas ekonomiska överkomlighet*. Tidigare år har vi inte tagit hänsyn till utvecklingen av inkomster eller BNP per capita, vilket vi har gjort i år.

Även bedömningen av *Användbarhet för alla* har ändrats, från negativ pil till neutral. Det enda nyckelmåttet i indikatorn som har en negativ utveckling baseras på ett mått där metoderna för att ta fram måttet har ändrats, så att det inte är säkert att måttet verkligen förändrats så mycket över tid. Nya mått för att mäta tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning har introducerats från och med årets rapport.



Figur 124. Sammanvägda bedömningar av indikatorer och mål. En pil som pekar uppåt markerar att indikatorn eller målet utvecklats i önskvärd riktning sedan de transportpolitiska målen antogs 2009. Nedåttekande pil markerar att utvecklingen i alla fall i delar gått²¹⁵

Region Skånes inriktning för transportsystemet om ett transporteffektivt samhälle bedöms leda till åtgärder som bidrar till såväl ökad tillgänglighet för gods, för personer till skola och arbete men även andra personresor, som minskad miljöpåverkan både i form av växthusgasutsläpp och påverkan i naturmiljön, medan livsmiljön kan förbättras. Inriktningen om ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter bedöms leda till åtgärder som bidrar till färre dödade och skadade i trafiken, ökade transporter med gång och cykel, det vill säga fysiskt aktiva resor, varpå även miljö och hälsa påverkas positivt. Inriktningen om att behålla kvalitén i befintlig infrastruktur bedöms leda till ökad kvalitet och användbarhet.

²¹⁵ Trafikanalys 2020.

Bilagor

BILAGA 1. PLANERADE OCH PÅGÅENDE ÅTGÄRDER I SKÅNE

[Bulleråtgärder längs väg och järnväg](#)

[E22, Fjälkinge–Gualöv, motorvägsutbyggnad](#)

[E22, Gastelyckan–Lund Norra \(Ideon\), ny anslutning](#)

[E22, Kristianstad, utbyte av broar över Helge å](#)

[E22, Sätaröd–Vå byggs i ny sträckning](#)

[E22, trafikplats Lund Södra, ombyggnad av trafikplatsen med ny bro](#)

[E6 genom Skåne](#)

[E6, Brandsvig, Ängelholm, vattenskydd](#)

[E6, Båstad–Ängelholm, faunapassager Hallandsåsen](#)

[E6.02, Lund, körfält för kollektivtrafik](#)

[E65, Svedala–Böringe, motorvägsutbyggnad](#)

[E65, Böringe–Lemmeströ, parallellväg](#)

[Eslöv, standardhöjning av hissar](#)

[Fast förbindelse mellan Helsingör och Helsingborg](#)

[Hässleholm-Lund, en del av nya stambanor](#)

[Hässleholms centralstation, tillgänglighetsanpassning](#)

[Kollektivtrafikåtgärder i Skåne och Blekinge, trafiksäkerhets- och tillgänglighetsanpassning vid busshållplatser](#)

Delprojekt

- [Väg 105, Grevie–Torekov, busshållplats Hov Sönerstorpsvägen](#)
- [Väg 108, Trelleborg–Lund, busshållplats Holmeja väg 108](#)
- [Väg 118, Hammar–Bjälöv, busshållplats Torsebro Färlösvägen](#)
- [Väg 1575, Stiby–Rörum, busshållplats Östra Vemmerlöv centrum](#)
- [Väg 1707, Övragård–Västra Ljungby, busshållplats Magnarps skola](#)
- [Väg 19, förbi Kristianstad, busshållplats Vinnö Gyllingvägen](#)
- [Väg 949, Dalby–Tvedöra, busshållplats Torna Hällestad torget](#)

[Bullerskyddsåtgärder, Kontinentalbanan](#)

[Lommabanen, Kävlinge–Arlöv, utbyggnad för persontrafik](#)

[Malmö - Falsterbonäset, kollektivtrafikåtgärder](#)

Delprojekt

- [E6 trafikplats Vellinge - Petersborg, kapacitetsåtgärder](#)
- [E6 Trelleborg–Malmö, trafikplats Vellinge södra](#)
- [E6 vid Vellinge Ängar, motorvägshållplats](#)
- [Väg 100 Falsterbo - trafikplats Kungstorp, kollektivtrafikåtgärder](#)

[Ombyggnad av Kävlinge station](#)

[Ramlösa-Helsingborg, kontaktledningsbyte](#)

[Rååbanan, Helsingborg - Teckomatorp, spår - och växelbyte](#)

[Skånebanan, förlängning av mötesspår i Attarp](#)

[Stationsåtgärder i Skåne, Småland och Blekinge](#)

[Stängsling längs järnvägen](#)

[Söderåsbanan, Åstorp–Teckomatorp, utbyggnad för persontrafik](#)

[Södra stambanan, Malmö–Älmhult](#)

Delprojekt

- [Fyrspåret Malmö-Lund](#)
- [Hässleholm–Älmhult, kontaktledningsbyte](#)

[Väg 1022, Hammar–Skillinge, gång- och cykelväg](#)

[Väg 108, Lund–Kävlinge delen Lackalänga–Rinnebäck, gång- och cykelväg](#)

[Väg 108, Staffanstorps–Lund, mötesfri väg](#)

[Väg 108/13, Röstånga, tätortsåtgärder](#)

[Väg 11, Anklam–Tomelilla, mötesfri väg](#)

[Väg 11, tillgänglighet busshållplats Vasaholm](#)

[Väg 110, Bjuv–Billesholm, korsningsåtgärder](#)

[Väg 111, Mölle tätort, trafiksäkerhetshöjande åtgärder](#)

[Väg 115, Båstad tätort](#)

[Väg 1248, Mörarp–Bjuv, gång- och cykelväg](#)

[Väg 13, 17, 23, E22 Ringsjön Höör och Hörby, vattenskydd](#)

[Väg 13, Assmåsa, ombyggnation](#)

[Väg 13, Hörby–Höör, delen Kulleröd–Fulltofta, ny gång- och cykelväg](#)

[Väg 13, ny cirkulationsplats i Höör](#)

[Väg 13, Östra Ljungby–Gråmanstorp, gång- och cykelväg](#)

[Väg 13/1049, Vollsjo, vänstervägfält](#)

[Väg 1357, Glumslöv–Ålabodarna, gång- och cykelväg](#)

[Väg 1370, Råå–Mörarp, gång- och cykelväg mellan Rosenlund–Mörarp](#)

[Väg 17, Österleden Landskrona, ny plankorsning](#)
[Väg 17, Örja, cirkulationsplats](#)
[Väg 1703, bro över Kägglån](#)
[Väg 1723 Margretetorp–Fogdarp, gång- och cykelväg](#)
[Väg 19 och väg 23, Rävninge–Östanå–Broby, faunaåtgärder](#)
[Väg 19, Bjärlöv–Broby, mötesfri väg](#)
[Väg 2062, Fjälkinge–Bäckaskog, gång- och cykelväg](#)
[Väg 23, Tjörnarp–Sandåkra, mötesfri landsväg](#)
[Väg 511, Höllviken–Stavstensudde, gång- och cykelväg](#)
[Väg 740 Veberöd–Hemmestorp, gång- och cykelväg](#)
[Väg 852, Åkarp–Lund, gång- och cykelväg](#)
[Väg 9, Kivik, tätortsåtgärder](#)
[Väg 9, Kivik–Ravlundavägen, gång- och cykelväg](#)
[Västkustbanan, Ängelholm-Maria, dubbelspårutbyggnad](#)
[Ystad hamn och farled, ökad kapacitet och säkerhet](#)
[Österlenbanan, Ystad–Simrishamn, förbättringsåtgärder](#)

BILAGA 2. BRISTER I TILLGÄNGLIGHET TILL REGIONALA KÄRNOR MED KOLLEKTIVTRAFIK FÖR TÄTORTER I SKÅNE

Tätorter som helt eller delvis har mer än 45 minuter respektive mer än 60 minuter med kollektivtrafik till en regional kärna. Tätorter: SCB 2018, beräkning av tillgänglighet med kollektivtrafik: Region Skåne 2019. Endast områden över 10 % av tätortens totala yta är med i redovisningen.

Tätort	Andel yta >45	Andel yta >60	Befolkning ²¹⁸	Till regional kärna ²¹⁹	Kommun
Ängelholm	35		28 232	Helsingborg C	Ängelholm
Höganäs	20		15 455	Helsingborg C	Höganäs
Höör	14		12 631	Hässleholm C	Höör
Höör	13		12 631	Lund C	Höör
Bjuv	13		10 660	Helsingborg C	Bjuv
Åhus	11		10 269	Kristianstad C	Kristianstad
Klippan	32		8 819	Hässleholm C	Klippan
Skurup	20		8 394	Ystads station	Skurup
Sjöbo	51		8 319	Ystads station	Sjöbo
Hörby	51		7 642	Lund C	Hörby
Skanör med Falsterbo	52		7 528	Malmö Södervärn	Vellinge
Simrishamn	94		6 911	Ystads station	Simrishamn
Båstad	56	41	5 513	Helsingborg C	Båstad
Örkelljunga	53	20	5 344	Hässleholm C	Örkelljunga
Veberöd	47		5 325	Lund C	Lund
Svalöv	19		4 021	Lund C	Svalöv
Munka-Ljungby	94		3 389	Helsingborg C	Ängelholm
Ekeby	37		3 369	Helsingborg C	Bjuv
Genarp	58		2 956	Lund C	Lund

²¹⁶ Andel av tätortens yta (minst 10 %) som har mer än 45 minuter med kollektivtrafik till regional kärna (procent)

²¹⁷ Andel av tätortens yta (minst 10 %) som har mer än 60 minuter med kollektivtrafik till regional kärna (procent)

²¹⁸ Källa: SCB 2018-12-31, befolkningsuppgiften gäller för hela tätorten

²¹⁹ Det läge som har använts för beräkning i respektive regional kärna anges.

Tätort	Andel yta >45	Andel yta >60	Befolkning ²¹⁸	Till regional kärna ²¹⁹	Kommun
Förslov	60		2 396	Helsingborg C	Båstad
Ljungbyhed	72	28	2 162	Hässleholm C	Klippan
Jonstorp	82	18	2 063	Helsingborg C	Höganäs
Lönsboda	94		2 010	Hässleholm C	Osby
Kvidinge	30		1 906	Helsingborg C	Åstorp
Vittsjö	19		1 854	Hässleholm C	Hässleholm
Östra Ljungby	66		1 817	Helsingborg C	Klippan
Glimåkra	60		1 567	Hässleholm C	Östra Göinge
Kågeröd	75	25	1 562	Lund C	Svalöv
Sibbhult	70		1 494	Hässleholm C	Östra Göinge
Blentarp	61	39	1 461	Ystads station	Sjöbo
Degeberga	34		1 371	Kristianstad C	Kristianstad
Näsum	73	14	1 357	Kristianstad C	Bromölla
Skivarp	100		1 321	Ystads station	Skurup
Löberöd	28	19	1 235	Lund C	Eslöv
Saxtorpsskogen	14		1 211	Landskrona Skeppsbron	Landskrona
Hjärnarp	23	77	1 177	Helsingborg C	Ängelholm
Torekov		100	1 105	Helsingborg C	Båstad
Gärnäs	66	34	1 093	Ystads station	Simrishamn
Valje	42		1 074	Kristianstad C	Bromölla
Skånes-Fagerhult		100	959	Hässleholm C	Örkelljunga
Skillinge		95	958	Ystads station	Simrishamn
Grevie	89	11	949	Helsingborg C	Båstad
Röstånga	63	37	927	Lund C	Svalöv
Everöd	13		924	Kristianstad C	Kristianstad
Tjörnarp	19		903	Hässleholm C	Höör
Kivik		100	881	Kristianstad C	Simrishamn
Vollsjö		100	828	Ystads station	Sjöbo
Åsljunga		100	798	Helsingborg C	Örkelljunga
Harlösa	99		794	Lund C	Eslöv
Östra Karup	32	59	776	Helsingborg C	Båstad
Brösarp	100		734	Kristianstad C	Tomelilla
Arild	43	57	705	Helsingborg C	Höganäs
Sankt Olof	42	58	705	Ystads station	Simrishamn
Lövestad	99		665	Ystads station	Sjöbo
Yngsjö	77		638	Kristianstad C	Kristianstad
Havsbaden	20		612	Helsingborg C	Ängelholm
Lerbäckshult och Tullstorp		100	611	Helsingborg C	Ängelholm
Mölle	68	32	601	Helsingborg C	Höganäs
Klagstorp	80		573	Trelleborg C	Trelleborg

Tätort	Andel yta >45	Andel yta >60	Befolkning ²¹⁸	Till regional kärna ²¹⁹	Kommun
Västra Karup	15	85	564	Helsingborg C	Båstad
Gessie Villastad	79	15	533	Malmö Södervärn	Vellinge
Onslunda	40		499	Ystads station	Tomelilla
Barsebäckshamn	74		477	Lund C	Kävlinge
Billinge	94		425	Lund C	Eslöv
Karups sommarby	97		407	Ystads station	Sjöbo
Gunnarstorp	48		394	Helsingborg C	Bjuv
Hemmestorp	53	47	393	Lund C	Sjöbo
Eket	87	13	383	Helsingborg C	Örkelljunga
Smedstorp	100		377	Ystads station	Tomelilla
Klippans bruk	84		375	Hässleholm C	Klippan
Bjärsjölagård	50	50	370	Lund C	Sjöbo
Sövde	47		363	Ystads station	Sjöbo
Vik		100	353	Kristianstad C	Simrishamn
Brantevik		100	345	Ystads station	Simrishamn
Vitaby		100	345	Kristianstad C	Simrishamn
Tuna		98	336	Landskrona Skeppsbron	Landskrona
Farhult	100		329	Helsingborg C	Höganäs
Mjöhult	57	43	327	Helsingborg C	Höganäs
Baskemölla		100	308	Kristianstad C	Simrishamn
Immeln	81	16	299	Kristianstad C	Östra Göinge
Östra Tommarp	81		296	Ystads station	Simrishamn
Jularp och Sjunnerup	40		292	Lund C	Höör
Nyehusen och Furuboda	86	14	291	Kristianstad C	Kristianstad
Stockamöllan	26		290	Lund C	Eslöv
Emmaljunga	52		289	Hässleholm C	Hässleholm
Huaröd	27	73	282	Kristianstad C	Kristianstad
Östra Sönnarslöv	91		266	Kristianstad C	Kristianstad
Svenstorp		100	265	Helsingborg C	Ängelholm
Nymölla	69		264	Kristianstad C	Bromölla
Vånga	29		259	Kristianstad C	Kristianstad
Kvärlöv	21		256	Lund C	Landskrona
Kvärlöv	21		256	Landskrona Skeppsbron	Landskrona
Äsperöd	44		253	Ystads station	Sjöbo
Ingelstråde	100		250	Helsingborg C	Höganäs
Järavallen	96		248	Lund C	Kävlinge
Margretetorp		100	245	Helsingborg C	Ängelholm
Östra Vemmerlöv		100	244	Ystads station	Simrishamn
Tånga och Rögle	34	66	230	Helsingborg C	Helsingborg
Utvälinge	13		230	Helsingborg C	Helsingborg

Tätort	Andel yta >45	Andel yta >60	Befolkning ²¹⁸	Till regional kärna ²¹⁹	Kommun
Vittskövle	100		230	Kristianstad C	Kristianstad
Öneköp		100	224	Lund C	Hörby
Rynge och Vallösa	25	75	221	Ystads station	Ystad
Västra Torup		100	221	Hässleholm C	Hässleholm
Norra Rörum	68	32	219	Lund C	Höör
Toarp och Tåstarp	91		219	Helsingborg C	Ängelholm
Össjö	71	29	219	Helsingborg C	Ängelholm
Snogeröd	14		213	Lund C	Höör
Östraby	91		210	Lund C	Hörby

BILAGA 3. BRISTER I VÄG- OCH JÄRNVÄGSSTRÅK IDENTIFIERADE I RSS SYSTEMANALYS

Brister när det gäller hastighetsgräns i de vägstråk som förbinder regionala kärnor (<100 km/h för persontrafik):

- E65 i tre korsningar på sträckan Rydsgård-Ystad, cpl Börringe kloster (avfart till Malmö Airport) samt vid korsning Perstorp. De två senare åtgärdas när E65 Svedala-Börringe byggs ut till motorväg (2023–2025). Är även brist för godstrafik (<80 km/h).
- Väg 23 Osby? Är även brist för godstrafik (<80 km/h).
- E6 infart till Trelleborg.
- E22 Fjälkinge-Gualöv, men den åtgärdas när sträckan byggs ut till motorväg (2022–2024)

Brister när det gäller mötesfrihet och hastighetsgräns (<100 km/h för persontrafik):

- Väg 21 Klippan-Hyllstofta samt genom Tyringe och Perstorp. Genom Tyringe och Perstorp är även brist för godstrafik (<80 km/h).
- Väg 23 Höör-Hässleholm. Genom Höör är brist för godstrafik (<80 km/h).
- Väg 13 Ystad-Höör. Genom Höör samt genom Sövestad och sträckan väster om Snogeholmssjön är brist för godstrafik (<80 km/h).
- Väg 19 Stora Herrestad–anslutning E22 Vä. För gods är ett flertal kortare stäckor även brist för godstrafik (<80 km/h).
- E22 Sätöfta-Vä, pågående motorvägsbyggnad i ny sträckning (klart 2021, eller tidigare)

Ytterligare brister när det gäller mötesfrihet och hastighetsgräns på delar av sträckorna (<80 km/h för godstrafik):

- Väg 19 Kristianstad-Broby
- Väg 24 Hässleholm-länsgränsen/Laholm
- Väg 15 genom Skåne

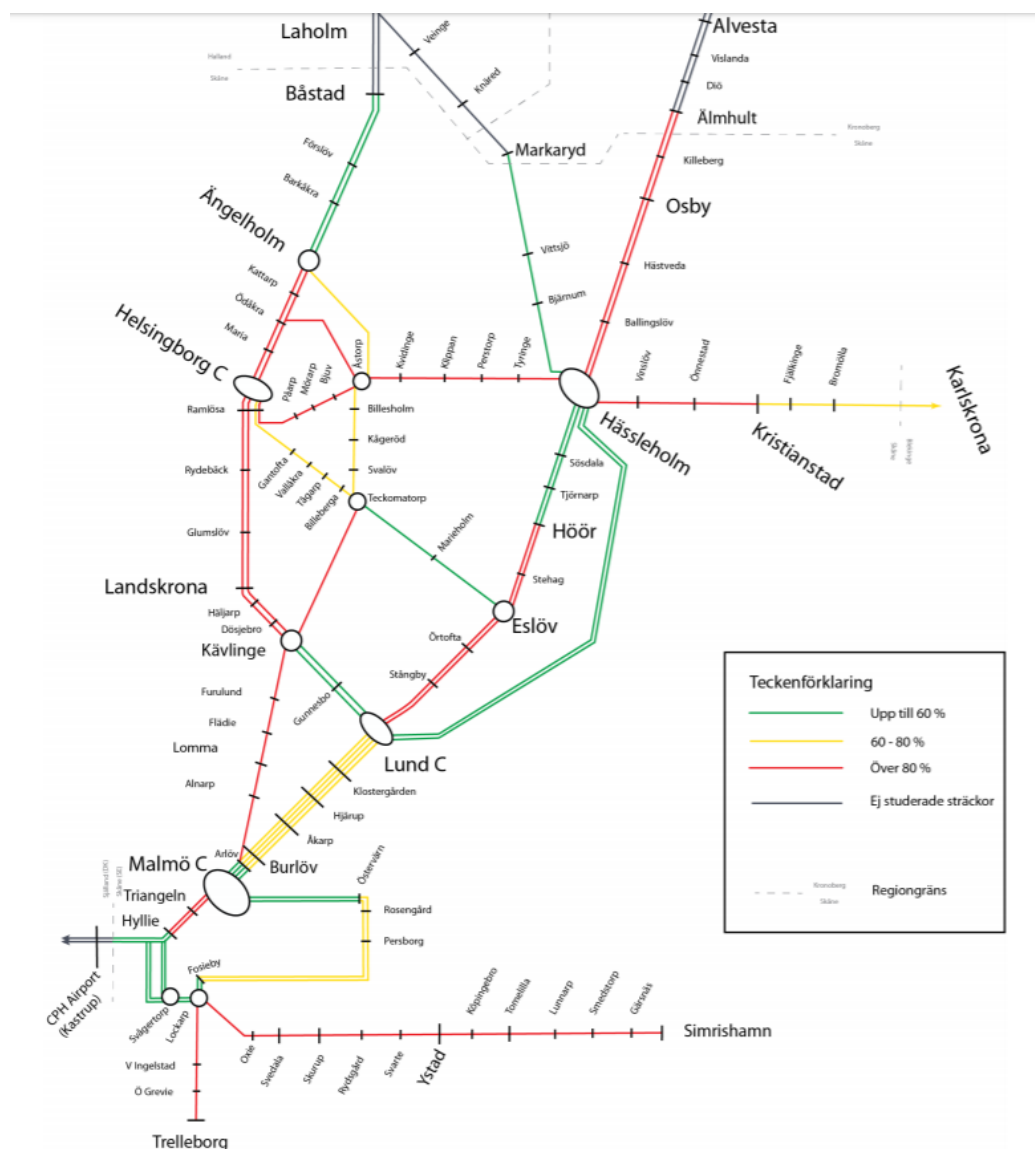
I järnvägssystemet finns brister avseende hastighet och kapacitet som påverkar tillgängligheten. Kapacitetsbristerna avser ett kapacitetsutnyttjande på >60 procent per dygn. För dessa stråk är kapacitetsutnyttjandet oftast över 80 procent under högtrafiktimmarna vilket innebär att banorna är fullt utnyttjade. Efter beslutade investeringar kvarstår kapacitetsbrister på Södra stambanan, Ystad- och Österlenbanan, Trelleborgsbanan och Öresundsbanan. Dessutom underskattas kapacitetsbristerna eftersom både Skånetrafiken och Västtrafik planerar för ett långsiktigt större tågutbud än vad som ingår i Trafikverkets kapacitetsberäkningar.

Brister när det gäller hastighet (<160 km/h) finns på Ystadbanan, Österlenbanan, hela Godsstråket genom Skåne, Rååbanan, Markarydsbanan, Skånebanan (Helsingborg-Hässleholm), Väst kustbanan

Helsingborg-Kattarp och för banan Älmhult-Olofström. Efter beslutade investeringar kvarstår alla brister i hastighetsgräns utom den för Skånebanan.

BILAGA 4. BRISTER IDENTIFIERADE I REGION SKÅNES TÅGSTRATEGI (REMISSVERSION)

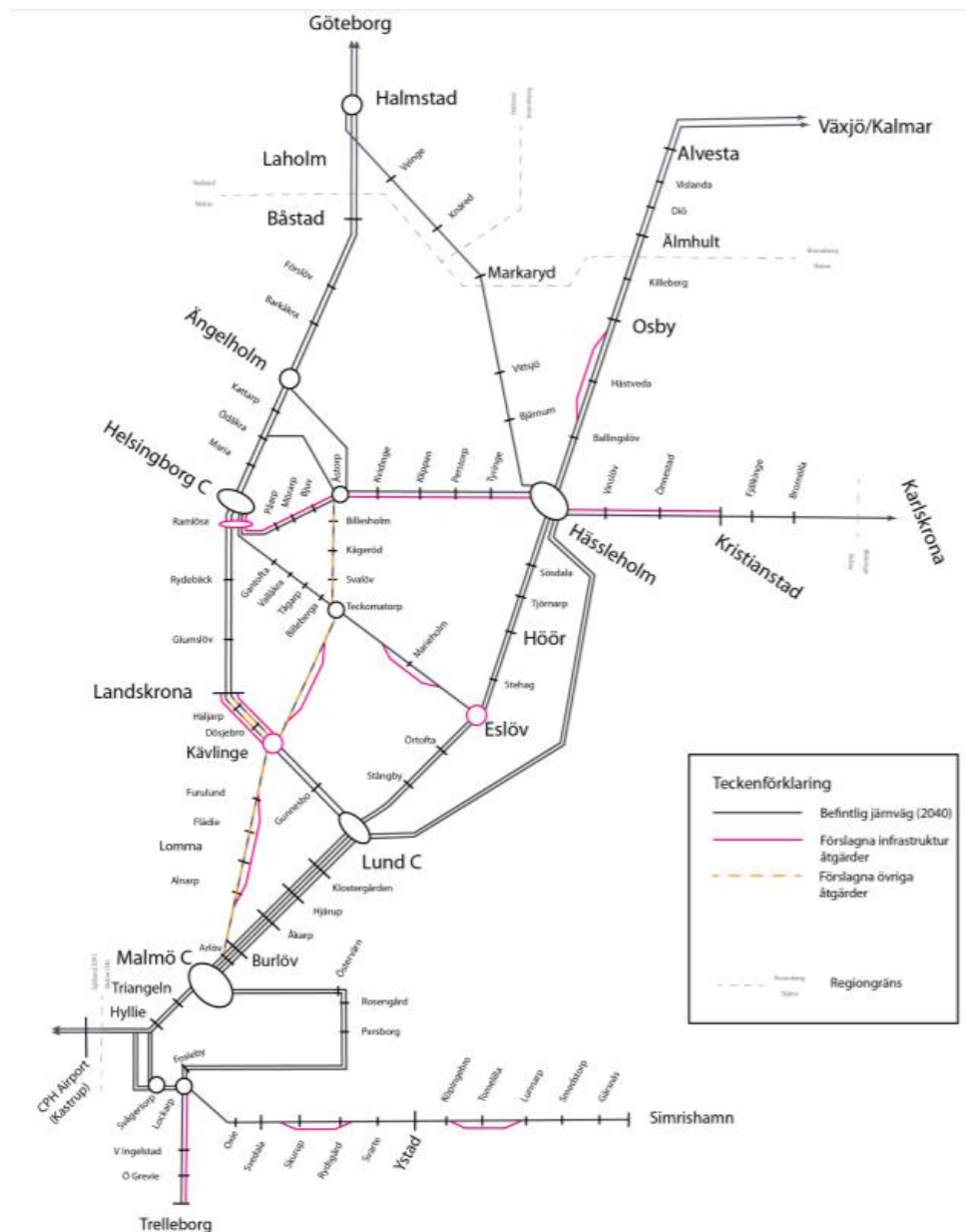
Kartan nedan visar kapacitetsutnyttjande i spårsystemet i Skåne 2040 med förslagen trafik och planerade utbyggnader. Gröna sträckor har ett utnyttjande upp till 60 procent vilket innebär att det finns möjlighet att köra fler tåg på sträckan. Gula sträckor har ett utnyttjande mellan 61 procent och 80 procent vilket innebär att sträckan blir störningskänslig och röda sträckor har ett utnyttjande på över 81 procent vilket i praktiken innebär att det inte finns någon ledig kapacitet och att sträckan har hög störningskänslighet och låg medelhastighet.



Figur 125 karta över kapacitetutnyttjande i spårsystemet i Skåne 2040 med förslagen trafik och planerade utbyggnader. Observera att analysen redovisas i remissversionen inte har omfattat landanslutning till Öresundsbron eller HH-förbindelsen.²²⁰

²²⁰ WSP (2020)

Kartan nedan visar var det finns behov av att bygga ut spåren (rosa linjer) samt var särskild tidtabelloptimering behöver genomföras på befintliga spår, för all trafik på sträckan, för att säkerställa robust drift (gulsvartrandiga linjer). Driftplatser (stationer/bangårdar) som behöver byggas ut med mer spårkapacitet visas med rosa ringar. Kartan är schematisk och visar inte exakt placering av mötesspår och förbigångsspår.



Figur 126 Behov av kapacitetshöjande åtgärder på järnväg i Skåne för att klara behovet av tågtrafik 2040. Infrastrukturbehoven redovisas i remissversionen exklusive landanslutning Öresundsbron och HH-förbindelsen.

Region Skånes uppdrag är att främja hälsa, hållbarhet och tillväxt i Skåne. Vår uppgift inom regional utveckling är att skapa förutsättningar för att lösa samhällsutmaningar som handlar om jobben, miljön och människors hälsa. Genom att arbeta med de sociala och fysiska faktorer som påverkar såväl tillväxten, klimatet som den enskilde skåningens hälsa, skapar vi en attraktiv och innovativ region. På så sätt gör vi dagligen skillnad för Skåne och skåningarnas framtid.