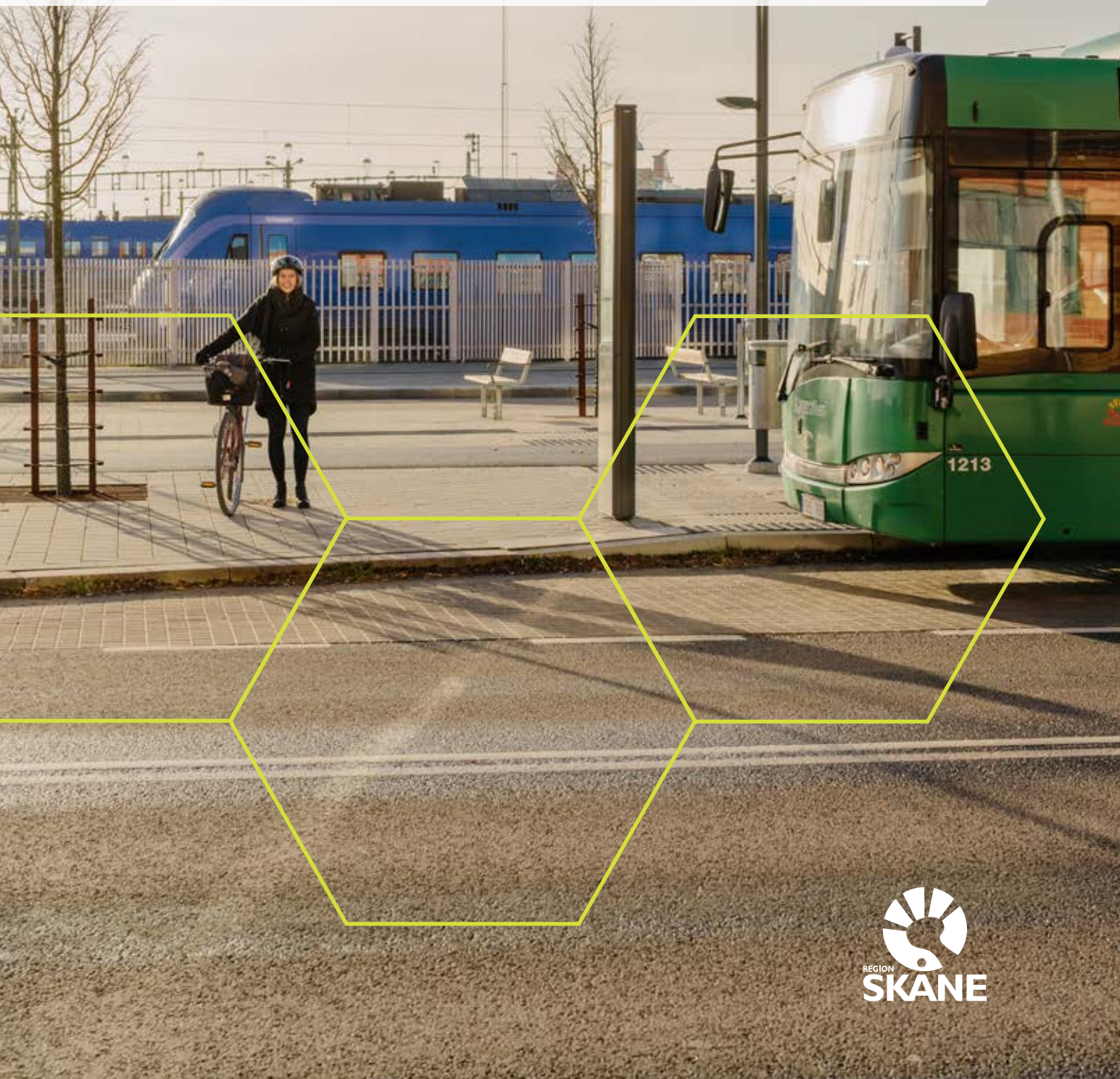


Strategi för ett
**HÅLLBART TRANSPORTSYSTEM
I SKÅNE 2050**



Projektansvarig:

Therese Andersson, Region Skåne.

Projektgrupp:

Emelie Petersson, Malin Aparicio, Johan Raustorp, Boel Kjellsdotter, Nicolas Cronberg, Anna Liljehov, Therese Lilja, Patrik Lindblom, Mattias Schiöth, Ola Solér, Region Skåne.

Referensgrupp:

Monika Strömbäck Sjöbo kommun, Martin Risberg Kristianstad kommun, Håkan Lindström Helsingborg kommun, Magnus Fahl Malmö stad, Christian Rydén Lunds kommun.

Har varit på remiss mellan januari till maj 2016 till Skånes kommuner, universitet, näringslivet, ideella föreningar och grannregioner.

Utgiven av: Region Skåne 2017

www.skane.se/infrastruktur

Layout: Wilma Designbyrå, Länge Leve Kommunikation.

Foto: Roger Nellsjö (omslag, sid 12), Johan Bävan (sid 6), Leif Johansson (sid 16, 30, 36), Johan Wessman News Øresund (sid 20).



skane2030.se

Förord

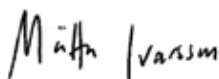
Skåne är en storstadsregion med ökande befolkningstillväxt och ett expansivt näringsliv. Den flerkärniga ortstrukturen är Skånes styrka, men detta ställer också krav på en välfungerande infrastruktur som kan binda samman.

Dagens infrastruktur byggdes för gårdagens transportsystem och behöver utvecklas för att kunna användas för morgondagens transporter. Transportinfrastruktur utgör kraftfulla fysiska strukturer som är långlivade och ger varaktiga effekter för hur vi kan leva våra liv. Det finns stora utmaningar inom klimat och miljö, integration och arbetsmarknad som bostadsbyggande kräver en förändring av i 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.

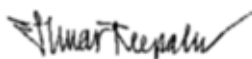
Hur transportsystemet utvecklas i Skåne är av största betydelse för hur vi ska uppnå globala, nationella och regionala mål. Infrastrukturutbyggnad, miljövänligare fordon och fossilfria drivmedel är centrala men räcker inte. För att kunna möta framtidens utmaningar och nå uppsatta mål kommer det att krävas en annan färdmedelsfördelning än idag för både person- och godstrafiken. Det kommer behövas tydliga prioriteringar och målstyrning för att nå dit.

I *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050* vill Region Skåne ange en riktning för hur transportsystemet i Skåne ska utvecklas för att nå de mål vi gemensamt satt upp. Den uppsatta färdmedelsfördelningen vi kommit överens om anger en tydlig riktning över hur transportsystemet ska utvecklas till att bli mer miljömässigt, ekonomiskt och socialt hållbart. Strategin ska vara vägledande för framtida satsningar i befintlig infrastruktur och nyinvesteringar i Skånes transportsystem. Strategin visar att det är av största vikt att planera mot en tydlig riktning och samtidigt som samverkan med övrig samhällsplanering sker på ett effektivt sätt.

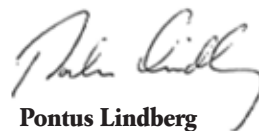
I omställningen mot ett hållbart transportsystem ska Skåne ligga i framkant och driva utvecklingen. Teknikutvecklingen kommer att påverka transportsystemet och bidra till att öka andelen hållbara resor och transporter. Skåne ska dra nytta av den starka innovationskraft som finns i regionen för utveckling av transportsystemet. Vi ska också arbeta vidare på att skapa ett transporteffektivt samhälle genom att integrera infrastruktur i samhällsplaneringen.



Mätta Ivarsson
Ordförande
Regionala utvecklingsnämnden



Ilmar Reepalu
1:e vice ordförande
Regionala utvecklingsnämnden



Pontus Lindberg
2:e vice ordförande
Regionala utvecklingsnämnden



Innehåll

Varför en strategi för ett hållbart transportsystem?.....	7
Transportsystemet idag.....	13
Utmaningar där transportsystemet spelar en stor roll.....	17
Färdmedelsfördelning i Skåne 2050.....	21
Riktlinjer för utveckling av transportsystemet.....	31
Prioriterade insatsområden för skånes transportsystem.....	37



Varför en strategi för ett hållbart transportsystem?

Med Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050 tydliggörs vägval, mål och prioriteringar för hur infrastruktursatsningar ska kunna användas som ett medel för att nå Skånes regionala utvecklingsmål. Strategin anger en politisk viljeinriktning för arbetet med Skånes transportsystem mot mååret 2050. Den visar hur Skåne genom sina regionala förutsättningar inom transportsystemet kan bidra till att de globala och nationella målen uppnås.

Nationell transportplan och regional transportinfrastrukturplan sker i en sammanhållen process där uppdraget/direktivet från regeringen till Trafikverket respektive länsplaneupprättarna presenterades i mars 2017. I direktivet angavs mer konkret kring uppdraget och förutsättningar för framtagandet av nya planer.

Strategins syfte är att fastställa en övergripande plan för en långsiktigt hållbar samhällsutveckling inom Skåne. Strategin ska samla, tydliggöra, konkretisera och ge en inriktning för planeringen av Skånes transportsystem avseende användning, utveckling och effektivare nyttjande av infrastrukturen. Planering av transportsystemet är ett komplext område som kräver att många aktörer samverkar och för en dialog för att skapa en god helhetslösning. En grundläggande uppgift för strategin är att enas om Skånes samlade behov samt skapa samsyn kring utvecklingen av transportsystemet.

Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050 syftar till att ange den strategiska inriktningen för kommande planperioder med nationell och regional infrastrukturplan. Strategin anger färdmedelsfördelning för 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 transport-

systemets utveckling på en övergripande och långsiktig nivå. Därav sträcker sig strategin längre än ordinarie planperiod av den nationella och regionala transportplanerna, som är tolvåriga.

Trafikverket har i uppdrag att upprätta förslag till nationell transportplan som beslutas av regeringen. Inför detta är det viktigt att Skåne har en gemensam bild för prioritering av nationella insatser som omfattas av den nationella transportplanen, vilket är ett av syftena med strategin. *Strategin* ska vara vägledande för prioritering av objekt i den *Regionala transportinfrastrukturplanen* för Skåne. Strategin ska revideras vart fjärde år inför varje ny planeringsomgång av den regionala och nationella transportinfrastrukturplanen för att kunna möta den tekniska utvecklingen, färdigställande av objekt samt förändringar i beteende och samhällsstrukturer. Strategin ska fungera som ett inspel till den nationella transportplanen för investeringar på det nationella väg- och järnvägsnätet. Regeringen som beslutar den nationella planen får genom strategin en samlad bild av Skånes behov för att utveckla transportsystemet. Innehållet i strategin kommer att konkretiseras och fördjupas ytterligare i ett antal andra dokument med olika fokus inom transportsystemet; mobilitetsplan, gods-, cykel-, bredbandsstrategierna, handlingsplan för fossilfria drivmedel samt trafikförsörjningsprogram och tågstrategiskt underlag.

FN:s globala mål om hållbar utveckling

FN:s globala hållbarhetsmål omfattar 17 mål med syfte att under de kommande 15 åren lösa identifierade områden. De tre utmaningar som står i fokus är att minska extrem fattigdom, att minska ojämlikheter och orättvisor i världen samt att minska klimatkrisen. Att avhjälpa klimatkrisen är tätt sammankopplat med planeringen av transportsystemet då resor och transporter utgör en stor del av utsläppen.

Parisavtalet som berör ekologisk hållbarhet är ett globalt klimatavtal från år 2015 där länder förbinder sig att begränsa utsläppen av växthusgaser. Målet är att hejda den globala uppvärmningen vid två grader, helst vid 1,5 grader.

EU:s klimatmål

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

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

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

Svenska miljö- och klimatmål

De svenska miljömålen består av ett generationsmål och sexton miljö kvalitetsmål med etappmål. Miljö kvalitetsmålen följs upp varje år.

Mål för den svenska klimat- och energipolitiken till år 2020 är:

- 40 procent minskning av klimatutsläppen jämfört med år 1990, för de utsläpp som inte ingår i EU:s system för handel med utsläppsrätter
- minst 50 procent förnybar energi
- 20 procent effektivare energianvändning jämfört med år 2008
- minst 10 procent förnybar energi i transportsektorn år 2030
- Fossilbränslefritt

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

En svensk miljömålsberedning för en bred politisk förankring

Den 16 juni år 2016 presenterade den parlamentariska miljömålsberedningen en överenskommelse med ett antal förslag för att skärpa klimatpolitiken i Sverige. Regeringen återkommer i början av år 2017 med en proposition om ett klimatpolitiskt ramverk, som tar sin utgångspunkt i Miljömålsberedningens förslag. Beredningen föreslår ett sektors mål för transportsektorn där utsläppen för inrikes transporter senast år 2030 ska vara minst 70 procent lägre än 2010 års nivå. Beredningen anser att det krävs kraftfulla styrmedel för att nå målet. I Sverige har utsläppen av växthusgaser från inrikes transporter minskat under flera år, men preliminära beräkningar tyder på att minskningen avstannade under år 2015. Detta kan delvis förklaras av ökad trafik med fossila drivmedel på vägnätet. Liksom tidigare år fortsätter energieffektiviteten under år 2015 hos nya personbilar att förbättras och andelen förnybar energi i vägtransportsektorn att öka.

Det övergripande generationsmålet för miljöpolitiken är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser.

Mål för att uppnå social hållbarhet

Enligt definitionen ur Folkhälsomyndighetens programförklaring har social hållbarhet en avgörande betydelse för det demokratiska samhället och är helt nödvändig ur ett samhällsekonomiskt perspektiv. Ett socialt hållbart samhälle är resilient men samtidigt förändringsbenäget, och ett samhälle där människor lever ett gott liv med god hälsa utan orättfärdiga skillnader. Det är ett samhälle med hög tolerans där människors lika värde står i centrum vilket kräver att människor känner tillit och förtroende till varandra och är delaktiga i samhällsutvecklingen. Infrastrukturen kan genom sin utformning bidra till ett mer sammanhållet samhälle där allas rätt till tillgänglighet värnas. En stor mångfald av resenärer med olika förutsättningar och behov, till exempel barn, unga, äldre, flickor, pojkar, kvinnor och män, ställer höga krav på ett tillgängligt samhälle och det är viktigt att samtliga transportslag och trafiksystemet som helhet utvecklas och anpassas så att alla kan använda det. Transportsystemet behöver tillgodose behoven hos människor med olika bakgrund och förutsättningar men tydlig och lättillgänglig information är viktigt för alla och särskilt för nyanlända och besökare.

Transportpolitiska mål

Det övergripande nationella transportpolitiska målet är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för invånarna och näringslivet i hela landet. Därutöver har riksdagen beslutat om att förtydliga det övergripande målet i två jämbördiga mål. Dels ett funktionsmål som berör tillgänglighet, dels ett hänsynsmål som berör säkerhet, miljö och hälsa. Målen är en utgångspunkt för alla statens åtgärder inom transportområdet, exempelvis hur myndigheterna ska prioritera bland olika önskemål och behov när de genomför sina uppdrag. Målsättningarna ska även vara ett stöd och inspiration för regional och kommunal planering.

Det öppna Skåne 2030

I *Det öppna Skåne* rör sig människor fritt över olika gränser. Mellan stadsdelar. Mellan städer. Mellan tätort och landsbygd. Mellan bebyggelse och natur. Mellan kommuner. Mellan regioner. Mellan länder. Men också mellan olika grupper och kulturer, mellan olika branscher, mellan jobb och utbildningar. Detta ställer krav på hur transportsystemet ska utvecklas för att gå mot ett mer hållbart resande.

Målen i den regionala utvecklingsstrategin *Det öppna Skåne 2030* är att sysselsättningen ska bli högre, kollektivtrafikens marknadsandel ska uppgå till minst 40 procent av den motoriserade trafiken, skåningarnas hälsa ska förbättras och skillnaderna mellan olika gruppers hälsa, utbildning och sysselsättning ska minska. Andra viktiga målsättningar är att Skåne ska nå de nationella miljömålen, bli klimatneutralt och fossilbränslefritt.

Det öppna Skåne 2030 adresserar därmed de fyra samhällsutmaningar som tas upp i Sveriges nationella strategi för regional tillväxt: demografisk utveckling, globalisering, social sammanhållning samt klimat, miljö och energi. Strategiska satsningar på transportsystemet är ett av medlen för att nå utvecklingsmålen i *Det öppna Skåne 2030*. Befintlig infrastruktur ska användas så effektivt som möjligt och nyinvestering i infrastruktur ska bidra till att stärka tillgängligheten och binda samman Skåne med robust, attraktiv kollektivtrafik. För att maximera nyttan av både befintliga strukturer och nya investeringar behöver resurser avsättas för att påverka användningen av infrastrukturen.

Strategier för Det flerkärniga Skåne

Strategier för Det flerkärniga Skåne är strategier för fysiska strukturer i Skåne. Strategierna kopplar samman det regionala utvecklingsarbetet med den kommunala översiktsplaneringen. Fem strategiområden har formulerats som utgår från målbilden om Det flerkärniga Skåne, där Skåne år 2030 är en attraktiv och livskraftig region med flera starka tillväxtmotorer och en mångfald av livsmiljöer – en livskraftig region med hållbara fysiska strukturer som sätter människan i centrum:

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

REGION SKÅNES STRATEGIER OM TRANSPORTSYSTEMET I ETT SAMMANHANG



De fem prioriterade ställningstagandena:

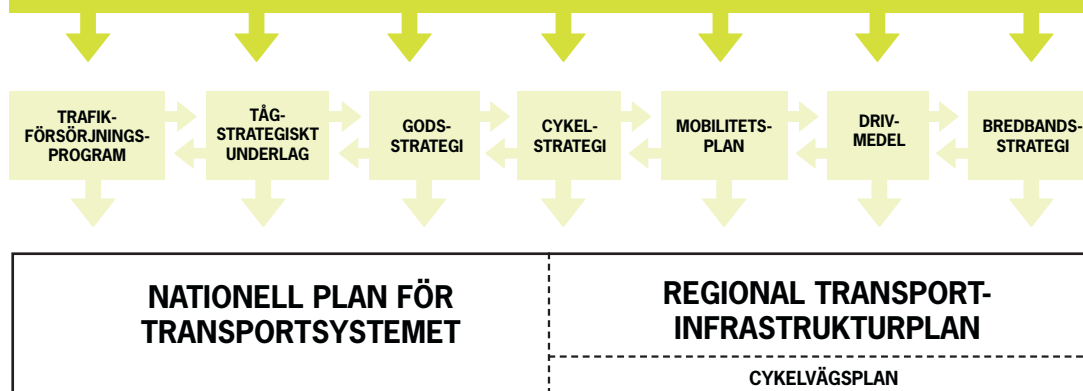
- Skåne ska erbjuda framtidstro och livskvalitet
- Skåne ska bli en stark hållbar tillväxtmotor
- Skåne ska dra nytta av sin flerkärniga ortstruktur
- Skåne ska utveckla morgondagens välfärdstjänster
- Skåne ska vara globalt attraktivt

STRATEGIER FÖR DET FLERKÄRNIGA SKÅNE

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

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

STRATEGI FÖR ETT HÅLLBART TRANSPORTSYSTEM I SKÅNE 2050



Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050 ska samla, tydliggöra, konkretisera och ge en inriktning för planeringen av Skånes transportsystem vad gäller användning, utveckling och effektivare nyttjande av infrastrukturen. Innehållet i strategin kommer att konkretiseras och fördjupas ytterligare i ett antal andra dokument med olika fokus inom transportsystemet; mobilitetsplan, gods-, cykel-, bredbandsstrategierna, handlingsplan för fossilfria drivmedel samt trafikförsörjningsprogram och tågstrategiskt underlag.

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

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

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

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

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

STRATEGI FÖR DEN HÅLLBARA GODS- OCH LOGISTIKREGION SKÅNE: Beskriver utvecklingen av Skåne som gods- och logistikregion, flödet inom, genom och till Skåne. Strategin beskriver nuläget och utvecklingen mot en mer hållbar godstrafik. Arbetet pågår, beslut beräknas år 2017.

CYKELSTRATEGI FÖR SKÅNE: Synliggör hur cykeln kan stärkas som ett eget trafikslag. Strategin tar ett helhetsgrepp och beskriver utbyggnad av infrastruktur, cykelturism, planering och innovation. Arbetet pågår, beslut beräknas år 2017.

MOBILITETSPLAN FÖR SKÅNE: För att öka andelen som går, cyklar och åker med kollektivtrafik samt för att möta den ökande befolkningens resbehov räcker det inte med ny infrastruktur och ökat utbud av kollektivtrafik, det krävs även attityd- och beteendepåverkande åtgärder. En plan för denna typ av åtgärder, och hur de samverkar med fysiska investeringar synliggörs i mobilitetsplanen och tar ett samlat grepp om arbetet med ett mer hållbart resande i Skåne. Arbetet pågår, beslut beräknas år 2017.

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

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

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

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

CYKELVÄGSPLAN FÖR SKÅNE: I RTI-planen finns en ansats om vilka insatsområden för cykel som är prioriterade. *Cykelvägsplanen* beskriver vilka objekt på det regionala vägnätet som ingår i potten *Riktade åtgärder*, regionala cykelvägar. Är en fördjupning till RTI-planen.



Transportsystemet idag

Transportsystemets utformning, funktion och användning ska bidra till att ge människor och gods en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet. Det finns många vägar i Skåne och det skånska järnvägsnätet är ett av Sveriges mest utbyggda och trafikerade. De regionala stråken har tagits fram med utgångspunkt i Strategier för Det flerkärniga Skåne och beskriver transportsystemet utifrån järnväg och väg för personresor, cykel, gods och kollektivtrafik. I Skåne finns ett mer finmaskigt nät som fördjupas och förtydligas i arbetet med cykelstrategi, trafikförsörjningsprogram, godsstrategi och regionala transportinfrastrukturplanen.

En gränsöverskridande storstadsregion

I Skåne bor det cirka 1,3 miljoner invånare. Det är en av Sveriges tre storstadsregioner och utgör tillsammans med Köpenhamn Öresundsregionen, en europeisk storstadsregion med 3,9 miljoner invånare. Dessa är till stor del sammanbundna av infrastruktur som möjliggör tät samverkan och integration, för att underlätta och skapa samarbete kring arbetskraft och arbetstillfällen, utbildning, kulturutbud, bostäder och rekreation.

Skåne utmärker sig genom att ha både en storstad och en flerkärnig ortstruktur med många självständiga orter på liten yta. Navet är Malmö, men även Helsingborg och Lund spelar betydande roller i sammanhanget. Siffrorna för handel, antal arbetsplatser, anställda och nystartade företag har fortsatt att öka i snabbare takt i dessa städer jämfört med andra kommuner. De tre skånska tillväxtmotorerna har tillsammans en mycket betydelsefull funktion för Skånes utveckling. Kristianstad är tillsammans med Hässleholm en potentiell tillväxtmotor och av Skånes cirka 250 tätorter har ytterligare tre större städer identifierats som regionala kärnor: Trelleborg, Landskrona och Ystad. Samspelet mellan Skånes regionala kärnor, tillväxtmotorer och orter i deras omland är avgörande för attraktivitet och konkurrenskraft, där tillgänglighet är en nyckelfaktor. Skånes 33 kommuner har olika funktioner och förutsättningar i den flerkärniga ortstrukturen, vilket är en styrka för Skåne.

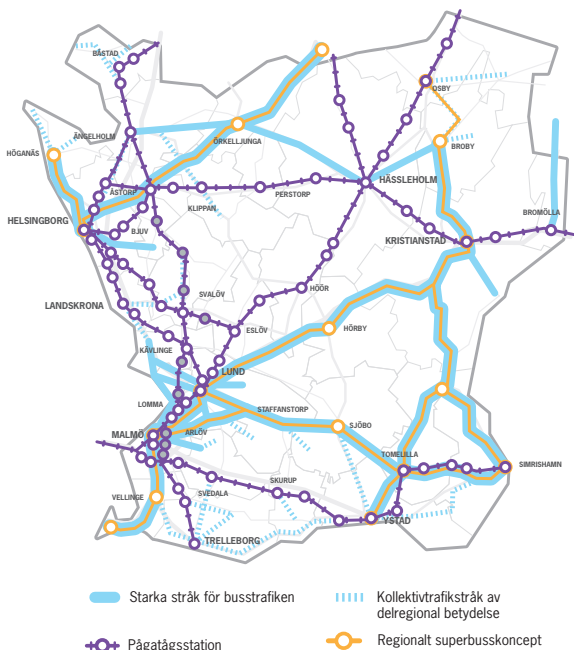
Transportsystemets binder samman det flerkärniga Skåne

För att Skåne ska kunna dra nytta av sin flerkärnighet och öka tillväxt och attraktivitet i regionen krävs en välfungerande infrastruktur. En ryggrad i detta är ett robust och kapacitetsstarkt järnvägsnät som binder samman Skåne. Den skånska infrastrukturen står inför flera stora utmaningar. I dagsläget utgör Skåne, som en transitregion en rejäl flaskhals för godstrafiken vilket påverkar hela Sverige negativt. Ett robust och kapacitetsstarkt järnvägsnät är en förutsättning för att nätet av gång, cykel och kollektivtrafik ska kunna fungera hela vägen för den enskilde resenären. Det måste vara enkelt att pendla in till tillväxtmotorerna och de regionala kärnorna med kollektivtrafik.

Skåne har ett finmaskigt nät av vägar och ett utbyggt järnvägsnät som utgör en viktig del av tillgängligheten för invånarna och näringslivet i Skåne. Väg och järnvägarna fyller olika funktioner i transportsystemet. Sjöfart och flyg fungerar som ett komplement, både för gods- och persontransporter. Utifrån Strategier för *Det flerkärniga Skåne* har identifierats regionala stråk för kollektivtrafik, gods, personresor som beskrivs i den befintliga *Regionala transportinfrastrukturplanen 2014-2025*. Stråken har utvecklats och kompletterats med bland annat cykel och kan komma att revideras inför nästa planomgång 2018-2029.

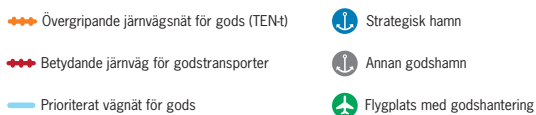
REGIONALA STRÅK FÖR KOLLEKTIVTRAFIKEN

Regionala stråk för kollektivtrafiken ska binda samman Skånes regionala kärnor och tillväxtmotorer med en robust och attraktiv kollektivtrafik, både på väg och järnväg. Målsättningen är att bygga en robusthet som stärker och förbättrar tillgängligheten mellan, inom och in till tillväxtmotorerna, regionala kärnor och kärnor. Kollektivtrafiken ska vara förstahandsvalet i stråken. Region Skåne arbetar med ett införande av Regionalt superbusskoncept som syftar till att kombinera fördelarna med spårburen trafik med konventionellt bussystem. Konceptet består av prioriteringar av kollektivtrafiken i form av fysiska och tekniska åtgärder, förbättrade fordon, bättre service med mera. Det kommer krävas åtgärder på det nationella, regionala och kommunala vägnätet och konceptet kommer att utvecklas successivt i dessa stråk. Regionalt superbusskoncept ska fortsätta genomföras under nästa planperiod 2018-2029. I Trafikförsörjningsprogram för Skåne fördjupas arbetet med kollektivtrafiken.



REGIONALA STRÅK FÖR GODSTRAFIKEN

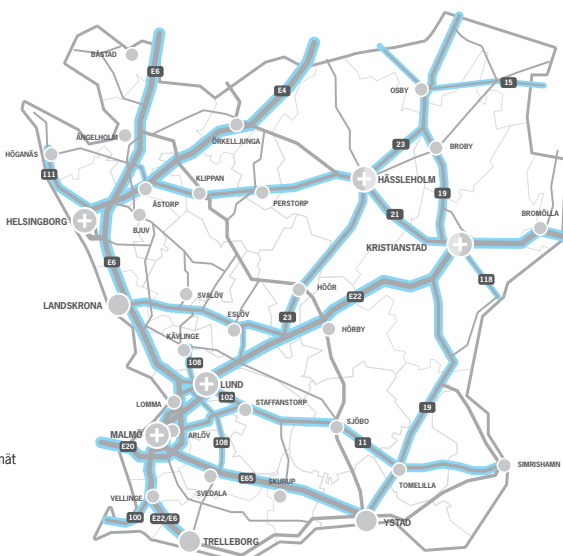
Regionala stråk för godstrafiken ska fungera som förstahandsvalet för den tunga trafiken, framförallt på väg. I Skåne finns några av Sveriges största hamnar. Malmö och Trelleborg är två av fem svenska hamnar som av EU klassas som CORE-hamnar, vilket innebär att de är särskilt viktiga inom det transeuropeiska transportnätet. Fyra av de fem största RoRo-hamnarna (lastbilshamnarna) i Sverige finns i Skåne, nämligen i Trelleborg, Helsingborg, Malmö och Ystad. De regionala stråken för godstrafiken ska ha en hög trafiksäkerhet, bidra till en god tillgänglighet. I arbetet med Strategi för den hållbara gods- och logistikregionen Skåne utvecklas och fördjupas arbetet med godstrafiken i Skåne.



REGIONALA STRÅK FÖR PERSONRESOR

Regionala stråk för personresor ska binda samman tillväxtmotorerna, regionala kärnor och kärnor. Regionala stråk för personresor ska ha en hög trafiksäkerhet och bidra till en god tillgänglighet och framkomlighet. Detta vägnät ska vara attraktivt och fungera som förstaval för vägtrafiken. I Nationell plan och Regionala transportinfrastrukturplanen för Skåne fördjupas arbetet med vägnätet för personresor.

— Europaväg — Landsväg — Riksväg — Prioriterat regionalt vägnät

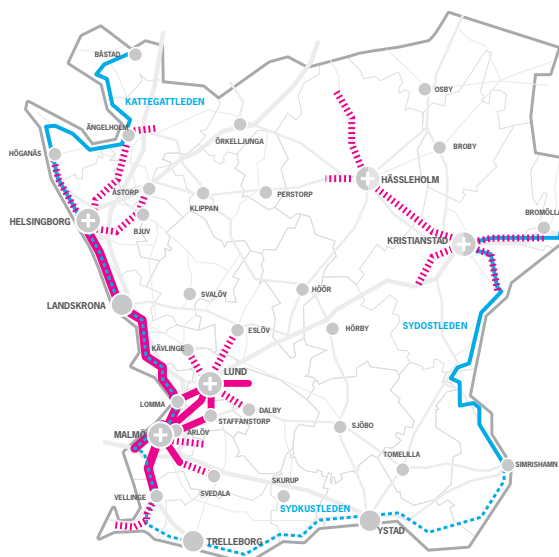


REGIONALA STRÅK FÖR CYKELN

De regionala stråken för cykel ska byggas ut för att hålla en hög trafiksäkerhetsstandard, vara snabba, gena och bekväma att cykla på.

Stråken har antingen redan idag stora cykelflöden eller har en betydande potential för en ökad cykeltrafik ifall de byggs ut till att hålla högre standard. I stråken ingår även de nationella turism- och rekreationscykellederna inklusive den planerade Sydkustleden.

— Cykelstråk med stor potential — Cykelstråk med medelstor potential
— Nationella cykelleder — Kommande nationell cykelled



För att bidra till en god tillgänglighet och framkomlighet med cykel är ambitionen att det i framtiden ska vara möjligt att cykla på ett lågtrafikerat vägnät eller på separat cykelväg mellan alla Skånes tätorter. Basnätet för cykling visar var det idag är möjligt och var det finns brister. Det prioriterade cykelnätet, lednätet och basnätet är en del i prioritering av nya cykelinvesteringar i kommande cykelvägsplan. I arbetet med Cykelstrategi för Skåne fördjupas arbetet med cykelvägar.

— Möjligt att cykla på lågtrafikerade vägar eller på separat cykelväg mellan orterna
— Bristande möjlighet att cykla mellan orterna





Utmaningar där transportsystemet spelar en stor roll

Framtiden är svår att förutsäga, framförallt till år 2050. Det är viktigt att ta i beaktning. Frågor som befolkningsökning, integration, globalisering, energi och klimat kommer att kräva en mer samordnad regional fysisk planering. Infrastrukturplanering behöver samordnas med planering av bostadsförsörjning, kollektivtrafik, arbetsmarknadsförstoring, satsningar på forskning och utveckling samt med insatser för ökad konkurrenskraft i det skånska näringslivet och exportnäringen. För Skåne gäller det att i planeringen av framtidens transportsystem både adressera utmaningarna samt att se möjligheterna för att uppnå en hållbar utveckling.

En växande befolkning

Skåne har sedan flera år haft en stark befolkningsökning och har en relativt ung befolkning. Befolkningen väntas fortsätta öka med cirka 13 procent till år 2024 och befolkningsökningen förväntas främst bestå av utrikes födda och unga infödda. Hela Skåne växer, men koncentrationen ökar främst i västra delen av regionen. Detta betyder inte att befolkningen minskar på landsbygden utan att den ökar mest i städerna, främst i de större. Utvecklingen gör att stora delar av transporterna koncentreras till större urbana områden, stråk och noder. I de större städerna ökar därmed trängseln vilket innebär att en omställning av transportsystemet är nödvändig för att städerna ska kunna fortsätta vara attraktiva.

Bostadsbristen ökar i Skåne

Idag råder brist på bostäder i stora delar av Skåne. För att komma i balans behöver det byggas minst 7 000 nya bostäder varje år. Behovet av antal bostäder kan komma att öka, som effekt av den senaste tidens invandring. Skåne har Sveriges lägsta skattekraft och sysselsättningsgrad vilket bland annat bidragit till att intresset för att bygga bostäder inte följt befolkningsutvecklingen, där stora delar av ökningen inte heller

är kapitalstarka grupper som kan efterfråga det som byggs. Bristen på tillgängliga bostäder riskerar bli ett hinder för nyanländas etablering och integrering på bostadsmarknaden och samhället i stort. För att spara den värdefulla skånska jordbruksmarken och skapa ett mer transporteffektivt samhälle är det centralt att det framtida bostadsbyggandet sker i strategiska lägen. Infrastrukturplaneringen måste därför samordnas med bebyggelseplaneringen med en helhetssyn avseende trafik-, bebyggelse- och grönstruktur.

Behov av ökad sysselsättning

Skåne kan utifrån sin position som en av Sveriges tre storstadsregioner bli en ännu starkare tillväxtmotor för Sverige. Generellt sett har sysselsättningen ökat i Skåne, aldrig har så många skåningar arbetat. Arbetsmarknadsregionen i Skåne är gränsöverskridande framförallt med Köpenhamn, även delar av Själland, till stor del på grund av Öresundsbron. Men befolkningsökningen är större, och sysselsättningsnivån har sedan 2002 varit den lägsta i Sverige. Trots att arbetslösheten är högre än genomsnittet för riket finns en stor efterfrågan på arbetskraft. En av förklaringarna till denna paradox är de eftersatta kommunikationerna mellan västra och östra Skåne, som gör att avståndet

mellan arbetssökanden och arbetstillfällen uppfattas som betydligt längre än det är. Trots detta har pendlingen ökat mellan västra och östra med över 80 procent de senaste 15 åren.

Skånes arbetsmarknad kan förstöras och främja en bättre matchning mellan arbetssökande och arbetstillfälle, inte bara i Skåne utan med angränsande regioner, genom en ökad tillförlitlighet och nya möjligheter till pendling med kollektivtrafik. Satsningar på en förbättrad kollektivtrafik kan bidra till att skapa en sammanhängande arbetsmarknad för Skåne.

Bättre utnyttjande av restid

Det är viktigt att pendlingstiden skall kunna användas som arbetstid, vilket ställer krav på en mer tillförlitlig och komfortabel kollektivtrafik. Samtidigt har transportsystemet en stor potential att öka den fysiska aktiviteten genom aktiv transport med gång och cykel, inte minst i anslutningsresor till kollektivtrafiken. Att öka andelen fysisk aktivitet i transportsystemet kan ge effekter på folkhälsan och vara en strategisk satsning för att hålla nere framtidens sjukvårdskostnader. Satsningar som ökar kollektivtrafiken resandet, kan ur detta långsiktiga perspektiv bli kostnadsneutrala.

Transporternas utsläpp av växthusgaser

Inrikes transporter i Sverige står för en tredjedel av landets totala utsläpp av växthusgaser och transportsystemet är i nuläget starkt beroende av fossila bränslen. De negativa konsekvenser transportererna ger upphov till måste på kort sikt minskas och på lång sikt stoppas helt. För att bygga ett hållbart transportsystem i Skåne behövs energieffektivisering, ny och bättre teknik och ett aktivt arbete med beteendepåverkan för att minska transporternas negativa klimat-, miljö- och hälsopåverkan. Detta gäller privatpersoners resor såväl som näringslivet och organisationer. Det finns en stor potential till effektivisering av transportererna genom effektivare transport- och logistikupplägg. Ett första steg är att minska tomkörning och ökad fyllnadsgrad i godstransporter, vilket ställer krav på transportköparen. Energikonsumtion har en avgörande betydelse för miljöpåverkan och påverkar transportkostnaderna.

Andelen fordon som drivs med fossilfria drivmedel ökar succesivt, men behöver öka i snabbare takt än idag. Utbyggnaden av infrastruktur för tankning och laddning av förnybar energi behöver fortsätta att utvecklas. Olika typer av fossilfria drivmedel måste riktas till varierande typer av transporter för att få en smidighet och god tillgänglighet i försörjningssystemet. För att minska transportsektorns miljöbelastning krävs en omställning till fossilfria drivmedel av fordonsflottan. Detta är en fråga som bör drivas med ekonomiska och rättsliga styrmedel på internationell och nationell nivå, där regionala aktörer kan stötta introduktionen och utvecklingen av ny teknik och nya bränslen.

Stora skillnader bland skåningarnas hälsa

I Skåne finns skillnader i hälsa, kopplat till utbildningsnivå, sysselsättning, boendemiljö, kön, etnicitet, levnadsvillkor och levnadsvanor. Personer som står utanför arbetsmarknaden har ofta sämre levnadsförhållanden än den förvärvsarbetande delen av befolkningen. Utbildning har en stor betydelse för möjligheten till jobb där olika delar av Skåne har betydande skillnader avseende utbildningsnivå.

Samtidigt som det finns stora skillnader inom Skåne är det mångfalden av livsmiljöer och människor, en av Skånes främsta styrkor. Invandringen är en stor tillgång för landet och regionen, och integration är en nyckelfråga för Skånes utveckling. För att kunna integrera och tillvarata skåningars kompetens är det viktigt att regionens möjligheter till utbildning och arbete är tillgänglig för alla. Det kräver investeringar i bostäder, utbildning och kollektivtrafik. Investeringar i Skånes infrastruktur och utformningen av transportsystemet kan jämna ut skillnaderna, och genom att binda samman olika områden kan alla samhällsgrupper få tillgång till större del av systemet.

Ojämnt samhälle

Satsningar på transportsystemet har länge utgått från ekonomiska och ekologiska aspekter, medan de sociala aspekterna inte tagits i beaktning i samma utsträckning. Idag blir det allt vanligare att diskutera infrastruktursatsningar som en social investering. Transportsystemet kan både skapa och motverka fysiska och sociala barriärer. För att lyckas generera socialt hållbara, attraktiva orter som erbjuder hög livskvalitet är det viktigt att planera utifrån människors behov. Sociala aspekter för olika grupper måste integreras genom hela planeringsprocessen och bland alla aktörer från åtgärdsvalsstudier till planläggningsprocessen för vägar och järnvägar samt den kommunala planprocessen. Detta för att påverka förutsättningarna för god hälsa, integration, jämlikhet, jämställdhet, trygghet och tolerans.

Större godsflöden på redan överbelastade system

I och med sitt läge är Skåne Sveriges viktigaste logistiknav för transporter och är porten till Europas näringsliv. Hur transportsystemet utvecklas har därför en avgörande betydelse för hela Sveriges konkurrenskraft. En tredjedel av landets import och export, mätt i värde, passerar genom Skåne varje år. Den internationella handeln sker främst med Sveriges grannländer tillsammans med Tyskland samt Holland.

Idag sker en ökning av utrikes transporter genom Skåne, en av anledningarna är ekonomisk tillväxt i de länder från vilka transportererna utgår ifrån. Polen är ett exempel som har en hög BNP-tillväxt. Norge har en stark ekonomi som fortsätter att utvecklas och därmed

en ökad efterfråga på importerat gods, vilket till stora delar transporteras via skånska hamnar, vägar och järnvägar.

Ökande transporter via Skånes hamnar kräver omställning mot hållbara lösningar

De skånska hamnarna har stor betydelse för tillväxten i Skåne och Sverige. Malmö och Trelleborg klassas av EU som särskilt viktiga inom det transeuropeiska transportnätet. Trelleborg, Helsingborg, Malmö samt Ystad är bland de fem största svenska lastbilshamnarna. Stor del av godset, via de skånska hamnarna, har sin slutdestination längre norrut men går med lastbil och tåg genom Skåne och vidare upp genom Sverige. För att klara ökade volymer och samtidigt leva upp till regionala och nationella miljö- och klimatmål, behöver en betydligt större andel av godset som kommer in via skånska hamnar och via Öresundsbron antingen transporteras med sjöfart närmre sin slutdestination, eller fraktas på järnväg. För detta krävs satsningar på Skånes spårbundna infrastruktur och att förutsättningar skapas för effektiva omlastningar mellan järnväg, sjöfart och väg. Närsjöfarten har potential att ersätta delar av det transportarbete som idag sker på lastbil genom Skåne. Till skillnad från kustsjöfarten har närsjöfarten potential att ge betydande kostnadsbesparingar, vilket skapar marknadsförutsättningar. Kombinerat med positiva miljöeffekter är det relevant för Skåne att genom informationsinsatser verka för en utveckling av närsjöfarten till hamnar norr om Skåne. Närsjöfarten har potential att ersätta delar av det transportarbete som idag sker på lastbil genom Skåne. Till skillnad från kustsjöfarten har närsjöfarten potential att ge betydande kostnadsbesparingar, vilket skapar marknadsförutsättningar.

Fler och större godstransporter i städerna

Godstransporterna i städer och orter består främst av varutransporter, bygg- och anläggningstransporter samt energi och avfallstransporter. Många kommuner i Skåne arbetar idag med att utveckla koncept för citylogistik och samdistribution av kommunernas egna transporter. Godstransporterna i städerna är en utmaning på grund av trängsel på vägarna, lokala miljö- och bullerproblem samt att de både ökar och blir fler genom den urbaniseringen som sker och förändrade köpmönster.

De viktigaste godsnoderna i Skåne är till stor del lokaliserade i eller nära anslutning till tätbebyggda områden. Det kan uppstå målkonflikter mellan gods- och hamnutveckling kopplat till stadsutveckling, där en samplanering krävs på både kommunal, regional och

nationell nivå. Detsamma gäller för hur logistikanläggningar kan utformas för att på ett bättre sätt bidra till att skapa attraktiva livsmiljöer, såväl rumsligt som miljömässigt. Kommunernas översiktsplanering är ett viktigt verktyg för att logistikanläggningar lokaliseras till områden där dessa kan utvecklas utan negativ påverkan på omgivningen samtidigt som tillgängligheten till området är viktigt.

En ökande digitalisering

Teknikutvecklingen inom transportsektorn går snabbt och det mesta talar för att det inte kommer att stanna av. Utvecklingen av nya IT-lösningar kommer påverka såväl fordon, infrastruktur som samhället i övrigt. IT-lösningar bidrar till stora nyttor, samtidigt finns det risker och säkerhetsbrister som behöver studeras noggrant. E-handeln är under stark utveckling och väntas ge stora förändringar i hur varor transporteras. Trådlös kommunikation kommer spela en allt större roll i olika samhällsfunktioner och kommer förenkla köp av exempel biljetter och förändra trafikledningssystem.

Ett transportsystem med många självkörande fordon ligger sannolikt inom denna strategis tidshorisont. Det skulle kunna innebära nya förutsättningar för kollektivtrafiken där förarkostnaderna är ganska höga, och i grunden förändra bilens roll i trafiksystemet men även godstrafiken. Transportplanering och regelverk behöver därför bli mer flexibla för att kunna möta framtidens behov och inte bli en bromskloss.

Nya styrmedel och lagar för att styra utvecklingen

Avgifter och subventioner förutsägs bli allt vanligare och andra typer av finansiering av ny infrastruktur kommer att ske i närtid. Olika typer av regelverk och styrmedel kan påverka och styra mot mer hållbara transporter. Styrmedel och åtgärder är också starkt beroende av vad som sker i övrigt. Ett möjligt styrmedel är en generell koldioxidskatt vilket kan ge flexibilitet för enskilda aktörer att välja olika typer av åtgärder, som beskrivs i Trafikverkets *Styrmedel och åtgärder för att minska transportstystemets utsläpp av växthusgaser*. Det är dock viktigt att ta i beaktning att det kan innebära ökade kostnader och minska konkurrenskraften för svenska logistikföretag. Regelverk som beslutas på europeisk och nationell nivå påverkar förhållandena i Skåne.



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

Färdmedelsfördelning i Skåne 2050

För att kunna möta framtidens utmaningar och nå de globala och nationella klimat- och miljömålen samt att kollektivtrafikens marknadsandel ska uppgå till minst 40 procent av den motoriserade trafiken, kommer det krävas en annan färdmedelsfördelning än idag. 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 behöva åka kollektivtrafik, cykla eller gå samt större andel av godstrafiken på sjöfart och järnväg. Den uppsatta färdmedelsfördelningen anger en tydlig riktning över hur transportsystemet ska utvecklas till att bli mer miljömässigt, ekonomiskt och socialt hållbart.

Omställning av transportsystemet

Infrastrukturen skapar strukturer som kan bidra till att binda samman städer, orter, regioner och länder och skapa goda förutsättningar för ett hållbart resande för både person- och godstransporter. Ett hållbart transportsystem av gods och människor mellan olika platser är en förutsättning för tillväxt och välfärd och till att skapa ett attraktivt Skåne, att bo och verka i. Transportbehovet ökar idag, det här ställer krav på att hantera transporternas negativa effekter; ökade miljöutsläpp, kapacitetsbrister i infrastrukturen och markanvändningskonflikter.

Där kapacitetsbrist i infrastrukturen uppstår ska kapacitetsökning ske främst genom en omprioritering till mer yteffektiva trafikslag för både gods- och persontrafiken. Godstransporterna i städerna är en utmaning på grund av trängsel på vägarna samt lokala miljö- och bullerproblem, godstransporterna i städerna bli allt större och fler. Dels behöver fyllnadsgraden öka och dels behövs en utveckling av citylogistiken och samdistributionen för godstransporterna.

Ett transportsystem med större kapacitet för hållbara färdmedlen skapar möjligheter för ett Skåne som är mer anpassat efter människan, är mer jämlikt, folkhälsosamt och tillgängligt. Med den förväntade befolkningsökningen fram till år 2050, framförallt i de större orterna. År 2050 har forskningen fört utvecklingen av drivmedel och framställningen av fordon åt mer hållbara alternativ, vilket kommer innebära mindre miljöpåverkan. Men trängsel och buller kommer kvarstå, om inte fler väljer mer yteffektiva färdmedel som kollektivtrafik, cykel eller gång.

Genom att kontinuerligt arbeta med attityd- och beteendepåverkan går det att skapa efterfrågan, acceptans och förutsättningar för mer resurseffektiva transportval. Med sådana insatser förstärks nyttan av både ny och befintlig infrastruktur samtidigt som efterfrågan på hållbara trafiklösningar ökar. Hur transportsystemet utformas har stor betydelse för hur det används och påverkar det vardagliga livet för invånarna och näringslivet i Skåne.

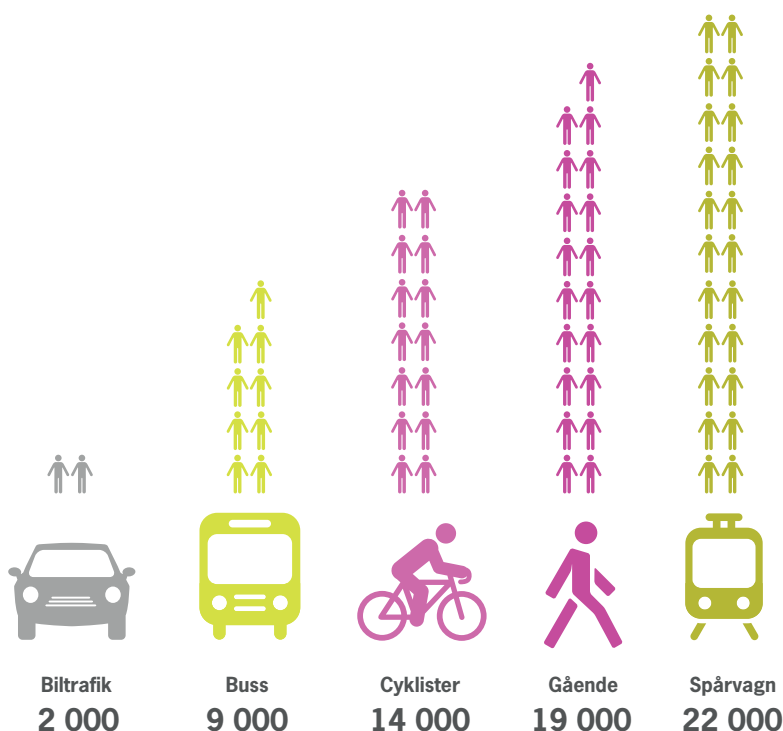
FÄRDMEDELSFÖRDELNING FÖR PERSONTRANSPORTER 2050

Ett transportslagsövergripande synsätt där färdmedlen och infrastrukturen kompletterar varandra snarare än konkurrerar bidrar till att planering behöver anpassas efter de geografiska förutsättningar som råder i Skåne. En central del i färdmedelfördelningen är målet om att kollektivtrafikens marknadsandel ska uppgå till minst 40 procent av den motoriserade trafiken, ska detta mål nås krävs det tydliga prioriteringar i riktning mot målet. I färdmedelsfördelningen är därför målet om 40 procent kollektivtrafik styrande och visar på en fördelning av gång, cykel, kollektivtrafik och bil år 2030 och 2050.

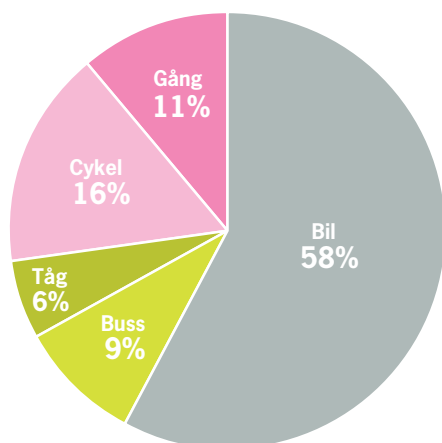
Den uppsatta färdmedelfördelningen kan inte nås av en enskild part utan det kommer innebära ett gemensamt arbete. Geografin har betydelse för vilka förutsättningar som finns, därför har färdmedelsfördelningen brutits ner i fyra nivåer för att visualisera att alla inte kan nå samma mål. Det handlar om att alla ska spänna bågen lika hårt. Det innebär att alla behöver göra en förflyttning mot en ökad andel

hållbara färdmedel vilket innebär en större andel kollektivtrafik, cykel och gång. Bilen är ett färdmedel som behöver användas till större del utanför tätbefolkade områden och har stor potential att kopplas till kollektivtrafiknoder genom attraktiva pendlarparkeringar vilket möjliggör en attraktiv och enkel resa. Hela-resan-perspektivet är viktigt för såväl resor som transporter och det är framförallt kopplingen mellan noder och färdmedel som behöver stärkas och göras attraktiv. I mer tätbefolkade områden finns det en större möjlighet att använda sig av kollektivtrafik, gång och cykel. Kollektivtrafiken, gång och cykel måste få en tydlig prioritering och ta en större plats med högre framkomlighet i transportsystemet. Satsningar som krävs behöver leda till attraktiva stadsmiljöer där gång och cykel är det vanligaste färd sättet och därefter kollektivtrafik. Detta i sin tur bidrar till mindre trängsel, buller, utsläpp och mer attraktiva livsmiljöer. Det kommer krävas både nyinvesteringar och attityd- och beteendepåverkan för att få till en förflyttning och påverka valet av transportmedel.

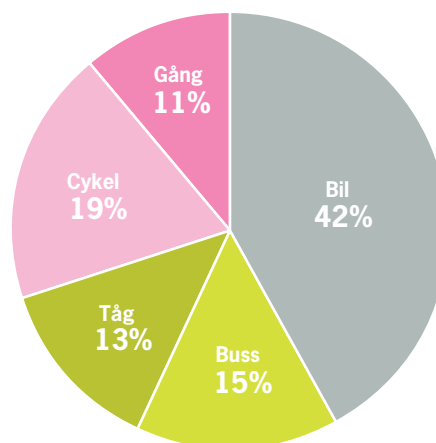
KAPACITET FÖR KÖRFÄLT 3,5 M
Personer per timme



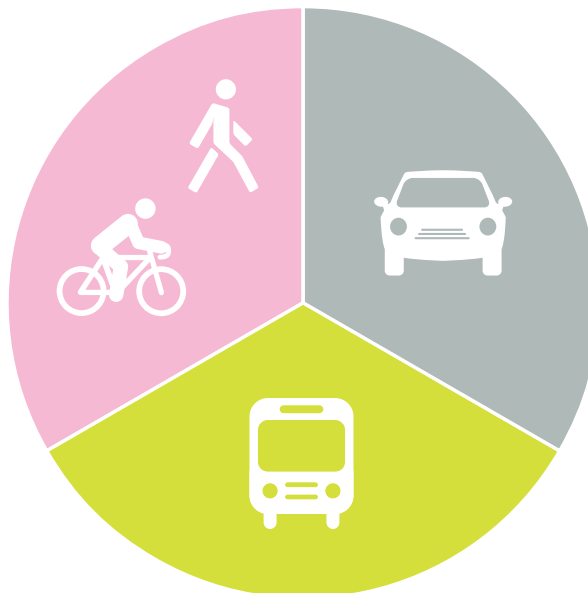
FÄRDMEDELSFÖRDELNING 2013
Andel delresor 2013



FÄRDMEDELSFÖRDELNING 2030
Andel delresor 2030



FÄRDMEDELSFÖRDELNING 2050
Andel delresor 2050



Förklaring av färdmedelsfördelning

Procentuell fördelning av antalet delresor som görs i Skåne uppdelat per antalet resor och trafikslag.

Förklaring av delresor

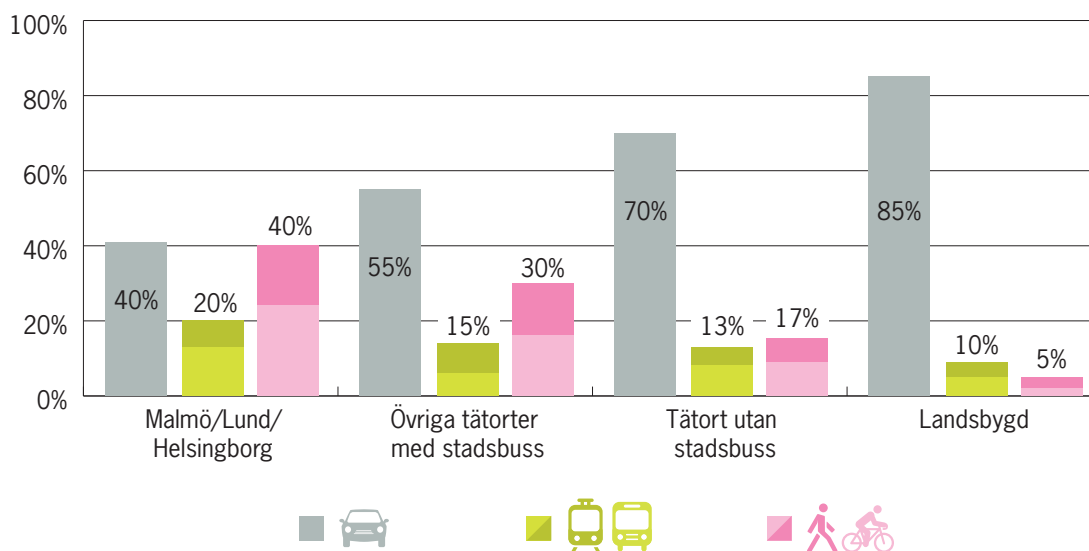
Resor kan mätas på olika sätt. Region Skåne utgår från delresor, det innebär alla resor som slutar med ett ärende. Att byta färdmedel räknas inte som ett ärende.

GEOGRAFIN SPELAR ROLL I VALET AV FÄRDMEDEL

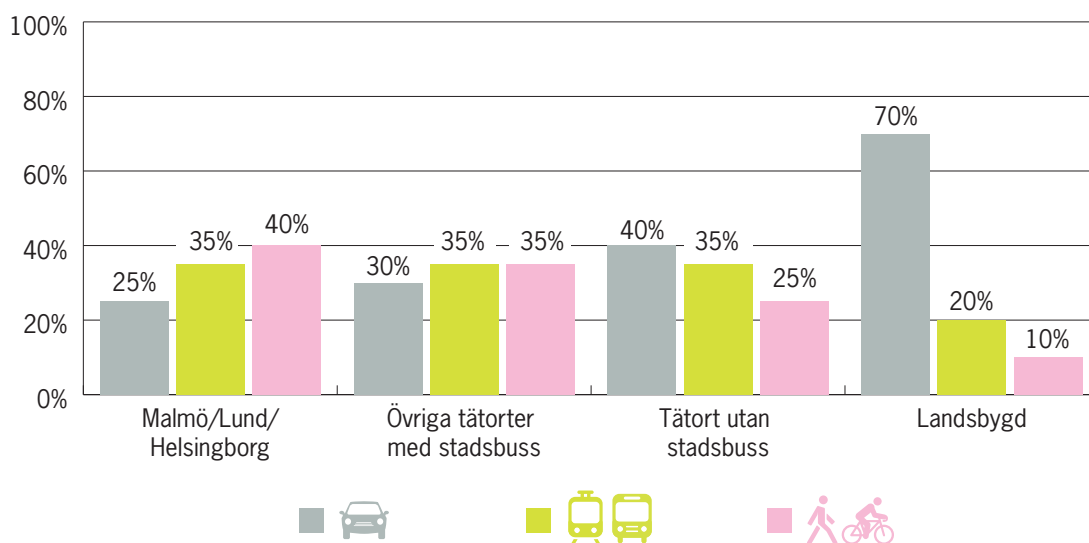
I Skåne finns det olika förutsättningar för valet av färdmedel, både geografiska och fysiska förutsättningar. På landsbygden är kollektivtrafiken mycket mindre utbyggd än i storstäderna och avstånden är längre, vilket medför att cykeln oftast inte är ett alternativ som huvudfärdmedel. Andra faktorer som har betydelse för möjliga färdmedel är närheten till en tillväxtmotor eller regional kärna spelar också stor roll i förutsättningarna och för de orter som ligger långs ett starkt kollektivtrafikstråk.

I arbetet med att nå den gemensamma färdmedelsfördelningen på en skånsk nivå behöver olika geografiska områden i Skåne arbeta mot olika målsättningar. Därför har färdmedelsfördelning konkretiserats utifrån geografisk uppdelning. För storstäderna Malmö, Lund och Helsingborg kan det innebära en andel kollektivtrafik på cirka 35 procent år 2050, medan ett likvärdigt mål för landsbygden kan innebära 70 procent bilresor. Summeras målbilderna för de olika geografiska uppdelningarna nås det övergripande färdmedelsfördelningen för Skåne.

ANDEL DELRESOR 2013



ANDEL DELRESOR 2050



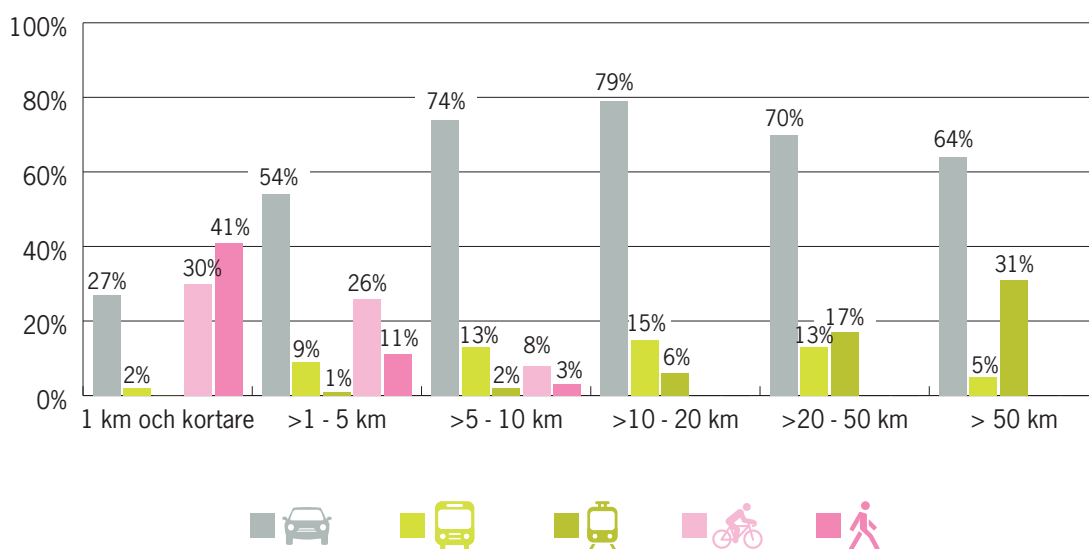
Källa: Trivector

RESANS LÄNGD SPELAR ROLL FÖR VALET AV FÄRDMEDEL

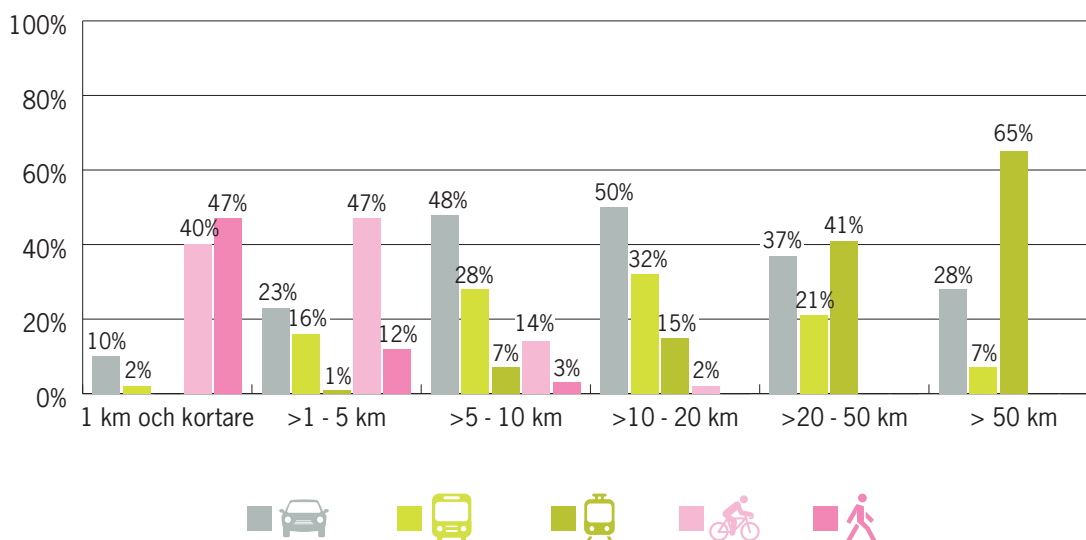
Valet av färdmedel beror till stor del på reslängden. Flertalet klimat- och miljömål är inte bara beroende av hur många resor som görs med olika färdssätt utan även hur långt man reser. Olika reslängder har också olika förutsättningar för vilket färdmedel som är möjligt. Ett annat sätt att illustrera målen är därför att bryta ned dem på olika reslängd. På korta resor under en kilometer ska gång och cykel vara det mest attraktiva

färdmedlet och på de längre resorna är tåget det mest attraktiva färdmedlet. Att uppnå färdmedelsförändring där fler väljer att gå och cykla skulle innebära bland annat folkhälsovinster, genom att fler är fysiskt aktiva. Teknikutvecklingen kommer påverka valet av transportmedel, elcykelmarknaden växer vilket bidrar att fler kan välja att cykla lite längre sträckor.

ANDEL DELRESOR 2013



ANDEL DELRESOR 2050



Källa: Trivector

VAD LIGGER TILL GRUND FÖR FÄRDMEDELSFÖRDELNINGEN

I arbetet med att omsätta de övergripande regionala målen till mål för färdmedelsandelar har ett antal antaganden gjorts. Antagandena är i första hand målstyrda utifrån regionalt uppsatta mål och beräkningarna har utgått från år 2013.

Befolkningen ökar från ca 1,27 miljoner 2013 till 1,5 miljoner 2030 respektive 1,8 miljoner 2050. Uppskattningen av befolkningen 2030 är hämtad från Det öppna Skåne 2030. Till 2050 har ett antagande gjorts om att ökningstakten under perioden 2013-2030 fortsätter i oförminskad skala fram till 2050.

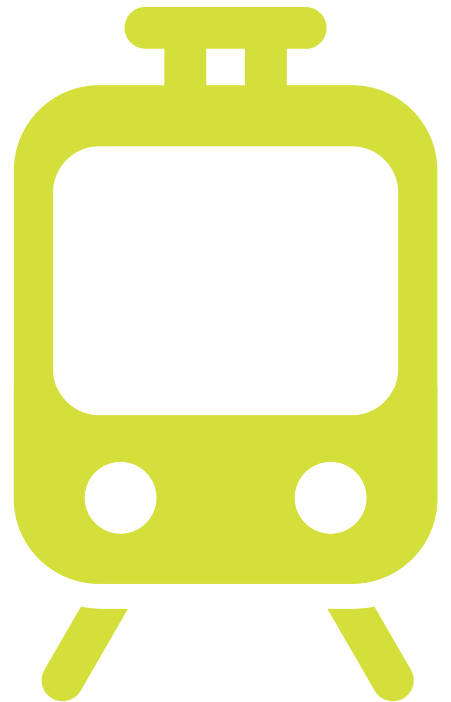
Målsättningen för färdmedelsfördelning år 2030 utgår från satta mål i regionala utvecklingsstrategin, Det öppna Skåne 2030, där anges mål om att **kollektivtrafiken marknadsandel** av den motoriserade trafiken ska uppgå till **minst 40 procent** och ett **klimatneutralt** och **fossilbränslefritt** Skåne år **2030**.

Målen i Fossilfrihet på väg (SOU 2013:84) ska uppnås vilket innebär biltransportarbetet bör minska med 10 % till 2030 och 15 % till 2050 förutsatt Trafikverkets utsläppsfaktorer och utredningens fördelning av bränsletyper.

Under perioden 2013-2050 antas **antalet resor** (per person och dag) som sker med motoriserade transporter vara konstant, medan antalet resor med icke-motoriserade färdmedel ökar.

Den **resta sträckan** med varje färdmedel är **konstant** 2013-2050, med undantag för tåg och cykel där den väntas öka något. Dock ökar den totalt resta sträckan per person och dag, eftersom bilresor (som i snitt är kortare) ersätts med tågresor (som i genomsnitt är längre).

Gångtrafiken ökar i absoluta tal, men inte procentuellt sett. **Cykeln** antas **öka** sina andelar **som huvudvärdmedel** i högre grad än gång. Cykeln tar resenärer framförallt från biltrafiken. Gång antas öka som anslutningsresa till kollektivtrafik, vilket inte syns i siffrorna nedan, som bara är redovisade på antal delresor.



FÄRDMEDELSFÖRDELNING FÖR GODS 2050

Skåne är porten mellan Skandinavien och Kontinentaleuropa samt har en omfattande och ökande transittrafik av gods till och från Sverige och Norge. Skånes transportgeografiska läge medför att omfattningen av godstransporter och logistikhantering är betydande och kommer fortsätta att öka. För att klara av de ökade mängderna kommer det krävas en annan färdmedelsfördelning jämfört med idag.

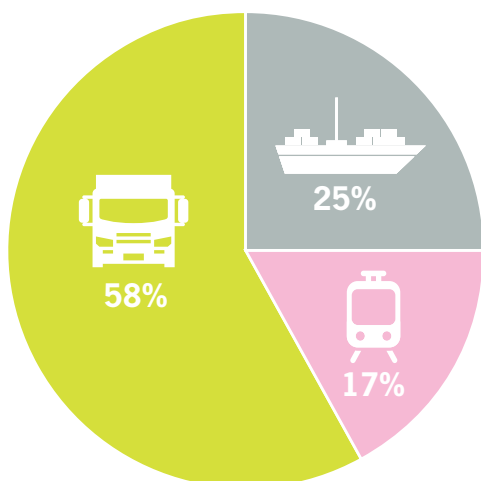
Val av trafikslag för godstransporter bör göras utifrån analyser kring kostnader, tid och krav på hantering. Avgörande för dessa parametrar är godsets karaktär, som generell är varugruppspecifikt, men även de aktuella transportrelationerna. Företagsspecifika logistikupplägg kan också vara avgörande för val av trafikslag. På längre sträckor är sjöfarts- och järnvägstransporter mer fördelaktiga än vägtransporter, som i sin tur är mer flexibla. För många kortväga transporter är lastbil det enda reella alternativet och transporter inom Skåne utförs i princip uteslutande med lastbil. Hälften av godsmängden som transporteras inom Sverige transporteras kortare än 50 kilometer och endast tre procent transporteras längre än 500 kilometer.

Att öka kapaciteten per fordonståg inom väg- och järnvägsnätet möjliggör förflyttning av större godsolymer utan ökad trafikmängd eller omfattande utbyggnad av infrastruktur. Effektiviseringsåtgärder som ger ökat kapacitetsutnyttjande i väg- och järnvägssystem-

et och tekniker som reducerar energiåtgången i systemen har förutsättningar att ge miljöeffektivitet och är av stor betydelse för att uppnå ett hållbart transportsystem.

För att stödja denna utveckling måste energieffektiva logistikupplägg främjas så att dessa kan vinna mark och bidra till både miljö- och utvecklingsmål samt färdmedelsfördelningen. Järnväg och sjöfart är energieffektiva alternativ till lastbilstransporter och har också potentialen att avlasta delar av vägnätet som idag är hårt belastat av främst transittrafiken med lastbil. För att det ska vara möjligt krävs dock förutsättningar för effektiva omlastningar mellan järnväg/sjöfart och väg. Om färdmedelsfördelningen ska kunna uppnås krävs ett integrerat synsätt på godstransporterna som beaktar frågornas bredd och komplexitet. För att kunna nå färdmedelsfördelningen i Skåne kommer det krävas att andra aktörer strävar mot samma mål både på nationell och internationell nivå, då det kommer innebära bland annat förändringar i styrmedel och regelverk. Genom en omställning av färdmedelsfördelning av godstrafiken är det också viktigt att arbeta med ny teknik, nya bränslen, effektivare transporter, mera transportsnåla lösningar, bättre logistik och trafikstyrning samt bättre godsperspektiv i den fysiska planeringen, för att nå ett hållbart samhälle.

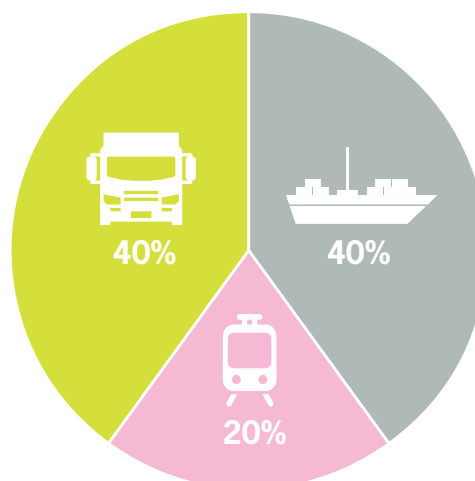
TRAFIKFÖRDELNING
Tonkilometer 2006



Hanterad godsmängd 2006: 52 000 ton

Tonkilometer: Mängd transporterat gods gånger transporterad sträcka.

TRAFIKFÖRDELNING
Tonkilometer 2050



Hanterad godsmängd 2050: 69 000 ton

VAD LIGGER TILL GRUND FÖR FÄRDMEDELSFÖRDELNINGEN

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

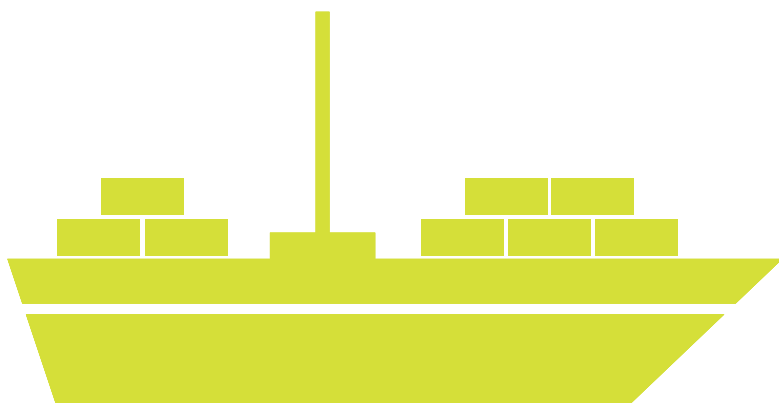
1. Planera och utveckla attraktiva och tillgängliga städer som minskar efterfrågan på transporter och ger ökad transporteffektivitet.
2. Infrastrukturåtgärder och byte av trafikslag
3. Effektivare fordon och ett energieffektivare framförande av fordon
4. Biodrivmedel
5. Eldrivna vägtransporter

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

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

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

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





Riktlinjer för utveckling av transportsystemet

Hur transportsystemet utvecklas i Skåne är av central betydelse för hur globala, nationella och regionala mål kan uppnås. För att uppnå färdmedelsfördelningen till år 2050 är det viktigt att steg för steg agera och prioritera i riktning mot målen. För att nå dit har det identifierats tre övergripande förutsättningar som påverkar möjligheten till utvecklingen av transportsystemet; ett transporteffektivt samhälle, ökad trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter och behålla kvalitén i befintlig infrastruktur. För att kunna nå färdmedelsfördelning har riktlinjer för prioritering tagits fram och ska fungera som vägledning för planeringen av transportsystemet.

Förutsättningar för ett hållbart transportsystem

Det är viktigt att planera utifrån ett systemperspektiv och inte prioritera utifrån enskild riktlinje. Tre övergripande områden har identifierats att ta hänsyn till som är genomgående för i de olika riktlinjerna och ska ses som förutsättningar som krävs för att nå en förändrad färdmedelsfördelning. För att öka nyttan i befintlig och nyinvesteringar är det av stor vikt att skapa förutsättningar som stödjer investeringarna. Det kan handla om placering av ny bebyggelse, öka trafiksäkerheten samt underhålla befintliga strukturer. Genom att skapa bättre förutsättningar och öka tillgängligheten, kan fler välja ett mer miljövänligare färdmedel som kollektivtrafik, cykel och gång.

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. År 2014 dödades 38 människor i Skåne och knappt 300 skadades svårt i trafiken. Hälften av de människor som omkom cyklade eller gick vid olyckstillfället, cirka en tredjedel åkte bil. Med tanke på att bilresor är vanligare än resor med gång och cykel löper alltså oskyddade trafikanter större risk att dödas i trafiken än bilister. Oskyddade trafikanter har varit en eftersatt grupp i arbetet med trafiksäkerhet, och åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten för denna grupp ska därför prioriteras. Utifrån attitydundersökningen som gjordes år 2015 visade resultatet att oro för stöld och olycka är faktorer som är avgörande varför bilister och kollektivtrafikresenärer inte cyklar.

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.

Riktlinjer för framtida investeringar i transportsystemet

Nyttan av infrastrukturen kommer först när den används. Därför är stödjande och kompletterande satsningar för att öka användningen och nyttan av ny och befintlig infrastruktur del av en infrastrukturinvestering. I kombination med byggandet av en ny cykelbana också satsa resurser på att öka cyklingen i allmänhet och på den nya sträckningen i synnerhet genom attityd- och beteendepåverkan är välinvesterade pengar. Målsättningen bör vara att maximera nyttan av både nya och redan gjorda investeringar.

Trafikverkets fyrstegsprincip är utgångspunkt i transportplaneringen, som innebär att planera resurseffektivt ur ett samhällsperspektiv. Enligt fyrstegsprincipen ska åtgärder prioriteras som innebär hushållning med resurser och begränsning av transportsystemets negativa effekter på miljön. Det kan även handla om en kombination av olika åtgärder enligt fyrstegsprincipen. Åtgärderna ska analyseras i följande ordning:

Steg 1, tänk om- åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av transportsätt.

Steg 2, tänk nytt- åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur och fordon.

Steg 3, bygg om- begränsade ombyggnadsåtgärder.

Steg 4, bygg nytt- nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder.

Det kommer 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 utvecklingen av transportsystemet i Skåne.

PÅVERKA RESANDET – STEG 1 OCH 2



Effektivare användning av transportsystemet

För att hantera de växande trafikmängderna, måste den skånska infrastrukturen användas mer resurseffektivt. Åtgärder för att påverka attityder och beteenden med syfte att förändra res- och transportsval 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*.



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 folkliv, trygghet och ökad attraktivitet. Riktlinjen konkretiseras i *Mobilitetsplan för Skåne*.



Bygg ut cykelinfrastrukturen

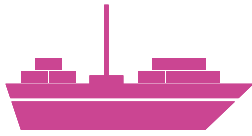
I enlighet med strategins färdmedelsfördelning ska cykel öka med tre procent fram till år 2030. Uppnås målet om tre procentenheters ökad färdmedelsandel för cykel kan det på sikt leda till vinst på 1,8 miljarder kronor om året till följd av en förbättrad folkhälsa i Skåne. Det innebär också en 58 procentig ökning av antalet resor. För att öka cykelns attraktivitet och för att kunna hantera ökade cykelmängder behöver cykelinfrastrukturen byggas ut och förbättras. Investeringar krävs för att det ska bli gont, 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 konkretiseras i *Cykelstrategi för Skåne*.



Binda samman Skåne med kollektivtrafik

För att binda samman Skåne och skapa en gemensam arbetsmarknad behöver tillgängligheten och framkomligheten förbättras, för att uppnå färdmedelsfördelningen år 2050. 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 *Trafikförsörjningsprogrammet för Skåne*.



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.

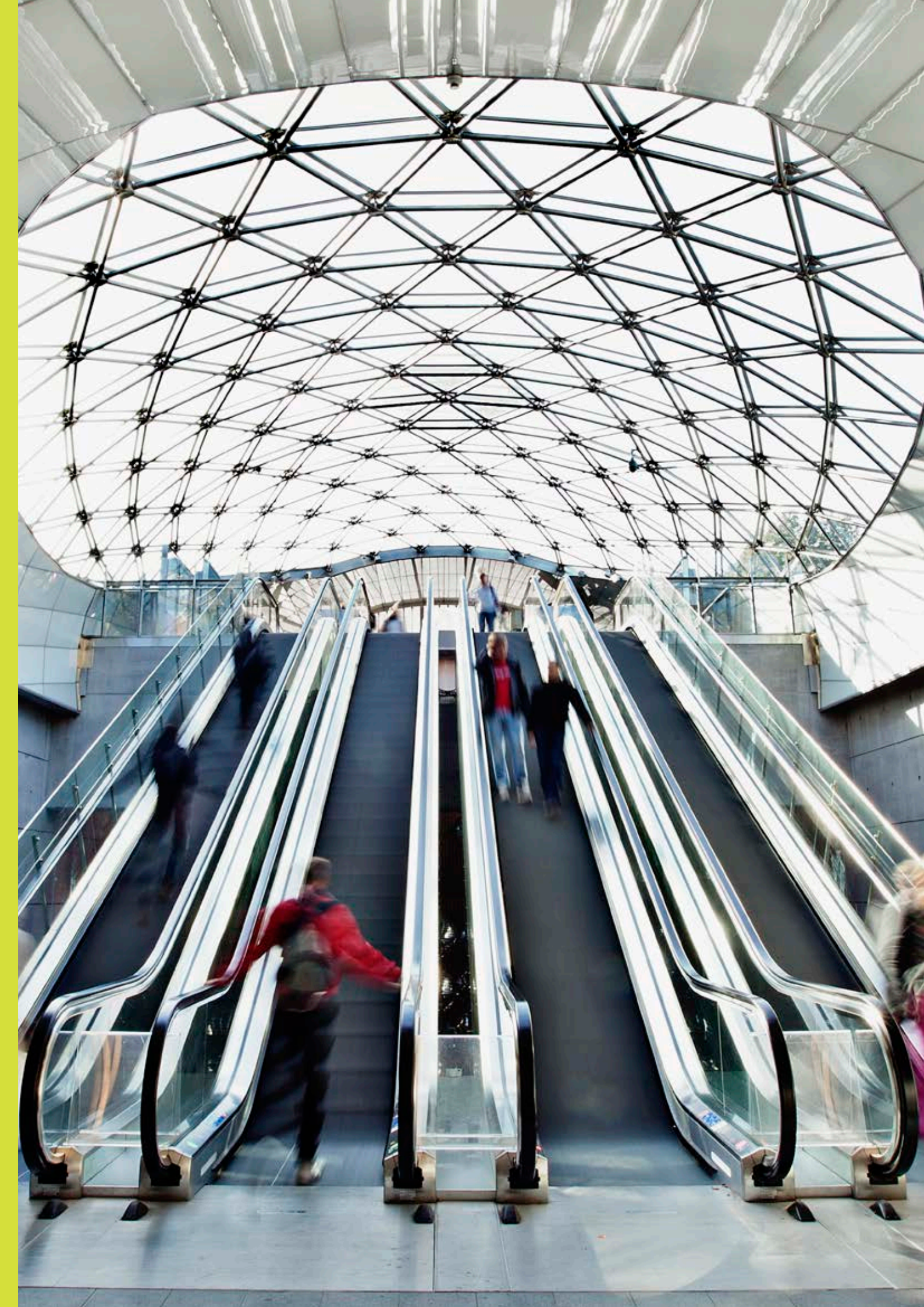
Godstransporterna i tätorter ska vara så energieffektiva som möjligt och bidra till att skapa en attraktiv och trivsamt stadsmiljö. Det innebär att de ska ske med så lite utsläpp och buller som möjligt. Genom satsningar på t.ex. omlastningsterminaler och samordnad citydistribution minskar lastbilstrafiken i städerna, miljö- och klimatbelastningen blir lägre, bullret minimeras och stadsmiljön blir mer attraktiv. Riktlinjen fördjupas i *Strategi för den hållbara gods- och logistikregion Skåne*.



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 pendelparkeringar 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 fördjupas i *Regionala transportinfrastrukturplanen för Skåne och Trafikförsörjningsprogrammet i Skåne*.



Prioriterade insatsområden för Skånes transportsystem

Skåne står inför många utmaningar och möjligheter. Ett attraktivt, tillgängligt, hållbart och pålitligt transportsystem möjliggör för boende, verksamma och besökare att resa och uppleva Skåne. Därför ställs höga krav på framförhållning, långsiktighet och prioritering i planeringen av transportsystemet. Färdmedelsfördelningen innebär en tydlig riktning i utvecklingen av transportsystemet för både person- och godstrafik. För att utveckla Skånes transportsystem krävs fokusering och prioritering på ett antal insatsområden i kommande inriktnings- och åtgärdsplanering.

Trafikverket har i uppdrag att upprätta förslag till nationell transportplan som beslutas av regeringen. Inför detta är det viktigt att Skåne har en gemensam bild för prioritering av nationella insatser som omfattas av den nationella transportplanen, vilket är ett av syftena med *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050*.

Region Skåne är länsplaneupprättare avseende Regionala transportinfrastrukturplan. För den regionala transportinfrastrukturplanen ska *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050* vara en utgångspunkt för prioritering av stråk, objekt och potter.

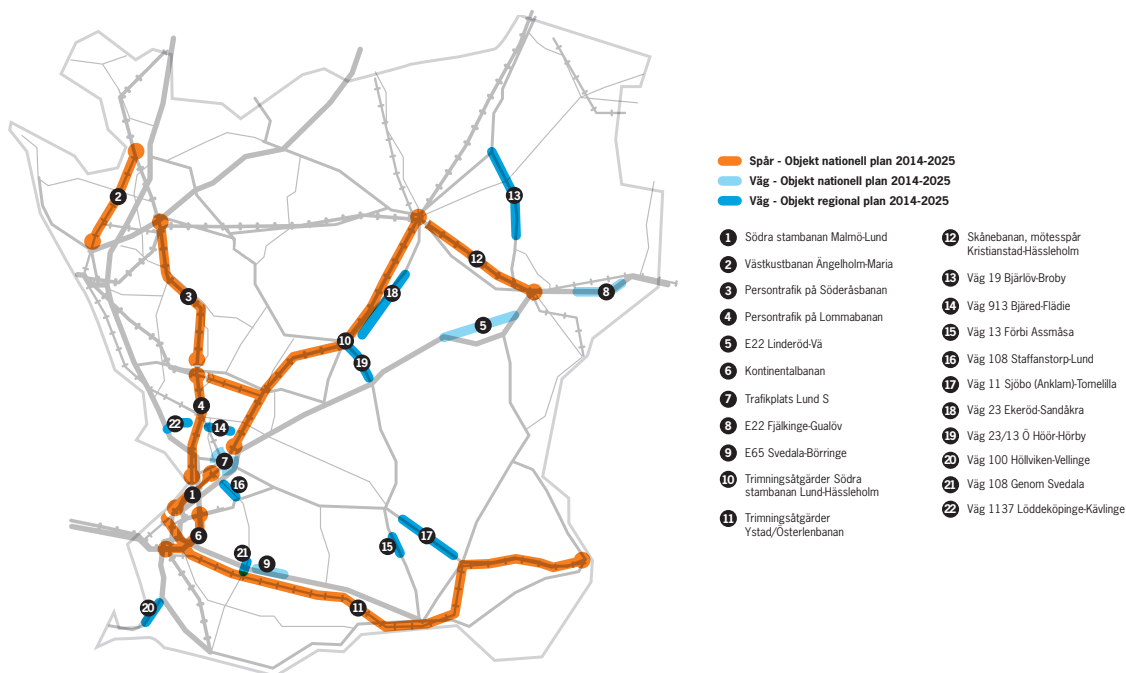
Positionspappret ”*Skånes utgångspunkter*” har beretts av Regionala utvecklingsnämnden och beslutats av Regionstyrelsen.

Regeringen har initierat nästa planeringsomgång, så kallad inriktnings- och åtgärdsplanering för infrastruktur åren 2018-2029. Nationell transportplan och regional transportinfrastrukturplan sker i en sammanhållen process där uppdraget/direktivet från regeringen till Trafikverket respektive länsplaneupprättarna presenterades i mars 2017. I direktivet angavs det mer konkret kring uppdraget och förutsättningarna för att ta fram nya planer. Sverigeförhandlingen är en del av kommande års infrastrukturplanering på nationell, regional och kommunal nivå. Skånebilderna är en central del i kommande prioriteringar men där fler satsningar krävs för att möta Skånes behov och bidra till att nå uppsatta färdmedelsfördelning. Nedan visar inriktningen inför kommande planperioder mot 2050.

SÄKERSTÄLL GENOMFÖRANDE AV OBJEKT I NATIONELL PLAN 2014-2025

Säkerställ att befintliga åtgärder i nuvarande nationell plan genomförs, bundna namngivna projekt: Södra stambanan Malmö-Lund, Västkustbanan Ängelholm-Maria, persontrafik på Söderåsbanan och Lommabanan och E22 Linderöd-Vä samt projekt Kontinentalbanan, Trafikplats Lund S, E22 Fjälkinge-Gualöv och

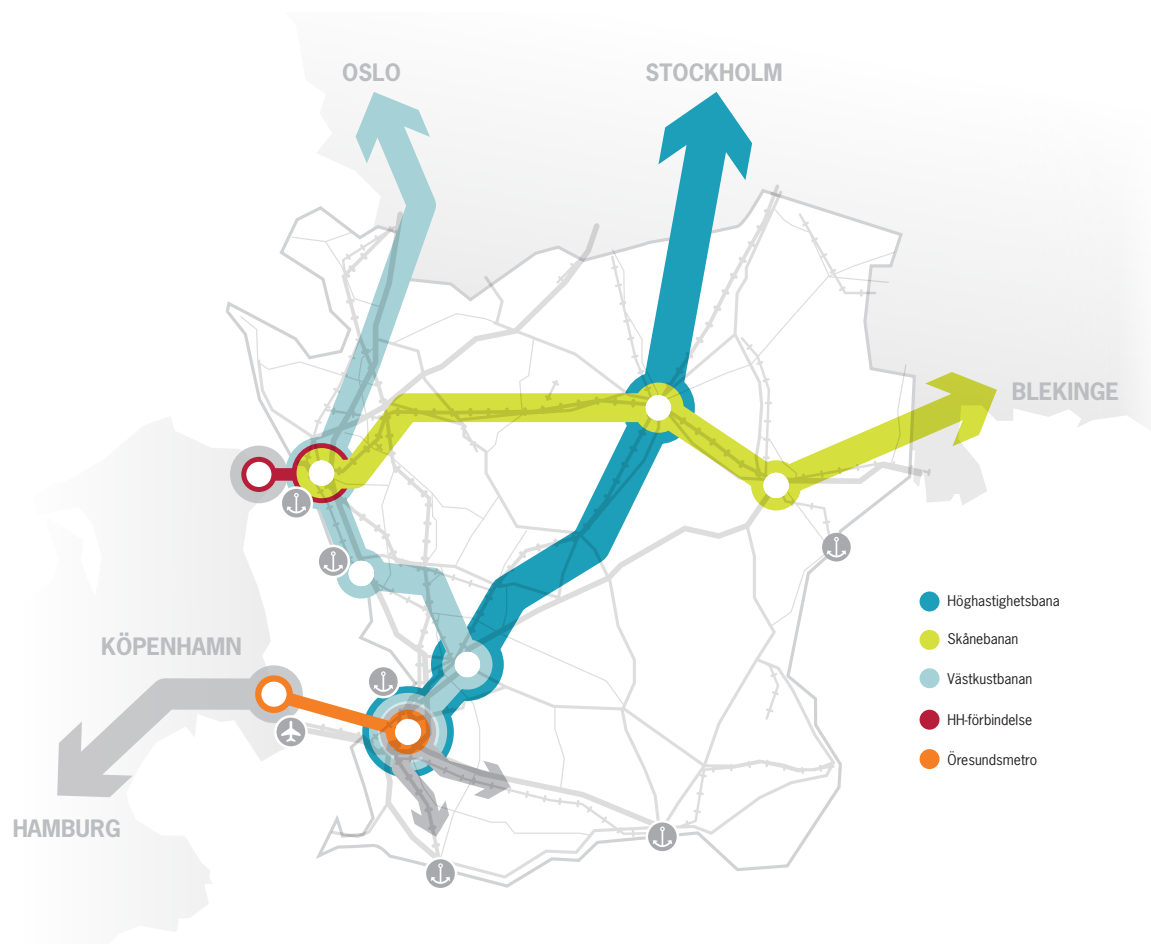
E65 Svedala-Böringe. Även utpekade trimningsåtgärder och hastighetshöjningar ska säkerställas på Ystad/Österlenbanan, Södra stambanan Lund-Hässleholm samt Skånebanan. Säkerställ att de åtta stråken för Regionalt superbusskoncept i Skåne genomförs.



PLATTFORMEN ÄR SKÅNEBILDEN

Överenskommelse inom Skånebildens 25 juni år 2015 ligger som plattform för de satsningar som krävs för att tillförsäkra behovet i Skåne, med effekter för hela Sverige.

- Høghastighetsbanans sträckning i Skåne ska i ett första utbyggnadssteg ha stationer i Malmö, Lund och Håssleholm.
- Byggnationen av høghastighetsbanan ska starta söderifrån, för att undanröja de stora flaskhalsarna i det nationella och regionala järnvägssystemet och i den av EU prioriterade ScanMed-korridoren.
- Skånebanan ska ha konkurrenskraftiga restider, för att koppla Helsingborg och Kristianstad till høghastighetsbanan samt för att koppla samman de två arbetsmarknadsregionerna i Skåne.
- Västkostbanan mellan Maria station och Helsingborg C ska ha dubbelspår, för ökad kapacitet och snabbare förbindelser på den för Skåne, Sverige och EU viktiga Västkostbanan.
- Den fasta förbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör ska påbörjas så snart det går. Öresundsmetron mellan Malmö och Köpenhamn är kopplad till utbyggnad av Köpenhamns metro. Vår uppfattning är att den fasta förbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör ska byggas före metron, men att metron kan byggas oberoende av om en HH-förbindelse har beslutats.



Effektivare användning av transportsystemet

Utifrån lagd infrastrukturproposition kommer det troligtvis inte finnas stora möjligheter till stora byggnationer av nya vägar och järnvägar under planperioden. Vilket kommer medföra att infrastrukturen behöver nyttjas på ett mer yt- och resurseffektivt sätt för att klara av ökade flöden av människor och gods. Genom att stärka åtgärder inom attityd- och beteendepåverkan som syftar till att få fler att resa hållbart kan en resurseffektiv användning av ny och befintlig infrastruktur bidra till en förbättrad folkhälsa och minskad miljö- och klimatbelastning.

Arbetet med attityd- och beteendepåverkan behöver lyftas och stärkas i planeringen av transportsystemet. Dagens situation där förordningen 1997:263 sätter begränsningar för hur den Regionala transportinfrastrukturplanen kan finansiera åtgärder. Idag får finansiering endast ske i koppling till ett objekt, vilket är motstridigt i enlighet med fyrstegsprincipen. Det här innebär att det krävs en förändring inför kommande plan.

Smarta lösningar som kan få skjuts av digitalisering och innovationer inom transportplaneringen utgör också resurseffektiva lösningar som kan göra stor skillnad. Teknikutvecklingen kommer att påverka transportsystemet och kan bidra till att öka andelen hållbara resor och transporter. Intelligent transport-system, ITS, som till exempel variabla hastigheter och realtidsinformation, är ett kraftfullt verktyg för att skapa snabbare och säkrare transporter och samtidigt minska belastningen på miljön. Skåne medverkar gärna till ett pilotarbete avseende väg med intelligent trafikstyrning, realtidsinformation och dynamisk hastighetsreglering för att förebygga trängsel och skapa en säkrare vägsträckor

Cykeln behöver stärkas

Satsningar på kollektivtrafik i kombination med att stärka cyklingen i Skåne förutsätts leda mot uppsatta färdmedelsfördelningen där social hållbarhet och folkhälsan premieras. Cykeln i Skåne ska få en betydande roll i omställningen till ett hållbart transportsystem med goda effekter för rekreation/turism, jämlikhet, folkhälsa samt attraktivare livsmiljöer med minskad trängsel, buller och utsläpp. Säkerheten för cyklister ska förbättras. Genom tydliga prioriterade stråk för cykeln går det att binda ihop tätorter, möjliggöra pendling samt öka attraktiviteten för cykelturism och rekreativa cykelleder. Det skapar också möjligheter till att avlasta såväl väg- som järnvägsavsnitt samt goda kopplingar till hållplatser och stationer utgör cykeln en viktig del i attraktiviteten i kollektivtrafiken samt för att möjliggöra en bekväm och snabb ”hela resan” från dörr till dörr. Cykeln behöver lyftas och stärkas som ett eget färdmedel i kommande plan samt

vara förstahandsvalet av färdmedel på kortare resor i enlighet med färdmedelsfördelning om reslängd. Det här innebär en större satsning på cykeln i Skåne, där investeringar behöver göras för att säkerställa en god framkomlighet för cykeln. Ett finmaskigt tillgängligt cykelnät behöver säkerställas.

Ökad kapacitet och robusthet i järnvägen

Kapacitetssituationen på järnvägen i Skåne är ansträngd, detta accentueras av bland annat eftersatt underhåll. Kapacitetsåtgärder på Skånes järnvägssystem behöver säkerställas för ökad trafikering och robusthet med syfte att möjliggöra utvecklad regional kollektivtrafik. Södra stambanan är en av Sveriges viktigaste järnvägsförbindelser för såväl persontransporter som gods där åtgärder krävs i Skåne, främst mellan Lund och Hässleholm, för att upprätthålla funktionalitet och stärka den regionala och nationella trafiken.

Bristande underhåll, framför allt i järnvägssystemet, orsakar stora problem för resenärerna och näringslivet vilket hindrar utvecklingen av ett hållbart transportsystem. Resurserna till underhåll och reinvestering behöver öka. Skånes transportsystem behöver både tillförsäkra transporter av människor som av varor. Genom att satsa på järnväg i kombination med ett kompletterande nät av regionalt superbuskoncept möjliggör Skåne en tillgänglighet som fler kan ta del av, på ett miljö- och klimatvänligare sätt.

Ökad framkomlighet och robusthet för busstrafiken

Kollektivtrafiken i Skåne ligger i framkant, målsättningarna är höga. Fler skåningar ska ges möjlighet att resa kollektivt. En attraktiv och pålitlig kollektivtrafik ställer krav på infrastruktur och underhåll samt att hela resan från dörr till dörr tas i beaktning. Kapacitetsförstärkningar krävs för prioriterad framkomlighet för kollektivtrafiken i Skånes tre tillväxtmotorer Malmö, Lund och Helsingborg samt den gemensamma tillväxtmotorn Hässleholm/Kristianstad. Högklassig kollektivtrafik i och förbättrade kollektivtrafikkopplingar till Skånes största städer är avgörande för att nå en förändrad färdmedelsfördelning.

Kapacitetsförstärkning och förbättrad tillgängligheten på några av Skånes största stationer och bytespunkter för kollektivtrafik; Malmö C, Lund C, Helsingborg C och Hässleholm C för att tillhandahålla en attraktiv och robust kollektivtrafik i en god miljö. Säkerställ tillgängligheten genom gena och säkra gång- och cykelanslutningar och pendlarparkeringar till kollektivtrafiken. Säkra och utveckla kommunikationerna med kollektivtrafik till de skånska flygplatserna och Köpenhamns flygplats.

Hantera ökade flöden av gods

Godsstråket genom Skåne är en viktig del av Skånes godstransportnät. Järnvägsnätet kan minska belastningen på omkringliggande vägnät och möjliggöra en förflyttning till mer järnvägstransporter av gods och bidra till att nå färdmedelsfördelning för godstrafiken. Under planperioden behöver det säkerställas att åtgärder genomförs för ökad robusthet och kapacitet för att möjliggöra ökad trafikering för godstrafik på järnvägen i Skåne.

Närsjöfarten har en stor potential, därför behövs det utredas om möjligheter av överflyttning till sjöfart från land där Skånes största hamnar spelar en viktig roll; Malmö, Trelleborg, Helsingborg och Ystad. Tillgängligheten till Skånes största hamnar behöver utredas, en god tillgänglighet är viktig för stadsutveckling och näringslivet. En lösning söks för Dragongatan i Ystad. Nya lägen för utvecklad bangårdskapacitet behöver medge smidiga transportrörelser mot norra Sverige, Göteborg/Oslo och mot Tyskland. Det är viktigt att utveckla förståelsen för denna problematik hos nationella myndigheter. Region Skåne behöver därför utreda frågan i samverkan med andra aktörer. TEN-T utgör ryggraden i den europeiska transportinfrastrukturen. Företrädare för Skåne och Öresundsregionen bör utveckla ett förhållningssätt till möjligheten till inflytande för urbana knutpunkter och betydelsefulla noder. Med Fehmarn Bält-förbindelsen förväntas antalet godståg öka kraftigt, vilket kan komma att innebära ökad efterfrågan på kapacitet i brytpunkterna, där internationella godståg sätts samman. Malmö godsbangård är en central internationell knutpunkt för godstågstrafiken. Bangården har även en viktig funktion för trafik till kombiterminalen och hamnen. Framtidens rangerbehov är beroende av framtida fördelning mellan vagnslast, systemtåg och kombitåg.

Säkerställa framkomlighet för hållbara persontransporter

Bra tillgänglighet är en förutsättning för Skånes utveckling. Skånes vägsystem för personresor ska binda samman tillväxtmotorerna, regional kärnor och kärnor. De ska ha en hög trafiksäkerhet, och bidra till en god tillgänglighet och framkomlighet. Delar

av Skånes vägsystem är idag hårt belastat, särskilt Europavägarna i västra Skåne avseende både person- och godstransporter. Inom planperioden behöver det säkerställas investeringar i väginfrastrukturen för att upprätthålla framkomlighet, trafiksäkerheten och tillgänglighet för persontransporter. Det kommer innebära en vidgad syn på trimningsåtgärder av väginfrastrukturen så som nya eller förbättrade påfarter/avfarter trafikplatser, breddning av körbanor, trafikstyrning, realtidsinformation och dynamisk hastighetsreglering/körbaneutnyttjande etc. I utvecklingen av vägsystemet är Region Skåne positiva till att skapa moderna och intelligenta vägar och utföra olika pilotprojekt inom det området. E6:an i Skåne kan drivas som ett pilotprojekt. Det kan även bli aktuellt med fler körfält. På de regionala lands- och riksvägarna finns behov av att hantera den långsammare trafiken så som till exempel jordbruksmaskiner.

Möjligheter för bilen att kopplas till kollektivtrafiken ska tillgodoseas, bland annat genom fler attraktiva pendelparkeringar. Skåne ska arbeta för en innovativ teknikutveckling kopplat till persontransporter. Framtidens transportinfrastruktur kräver satsningar på teknik och nya lösningar för att möta de krav på förändringar om ett hållbart och fossilbränslefritt samhälle för att ställa om transportsystemet.

Investeringsbehov för Skåne mot 2050

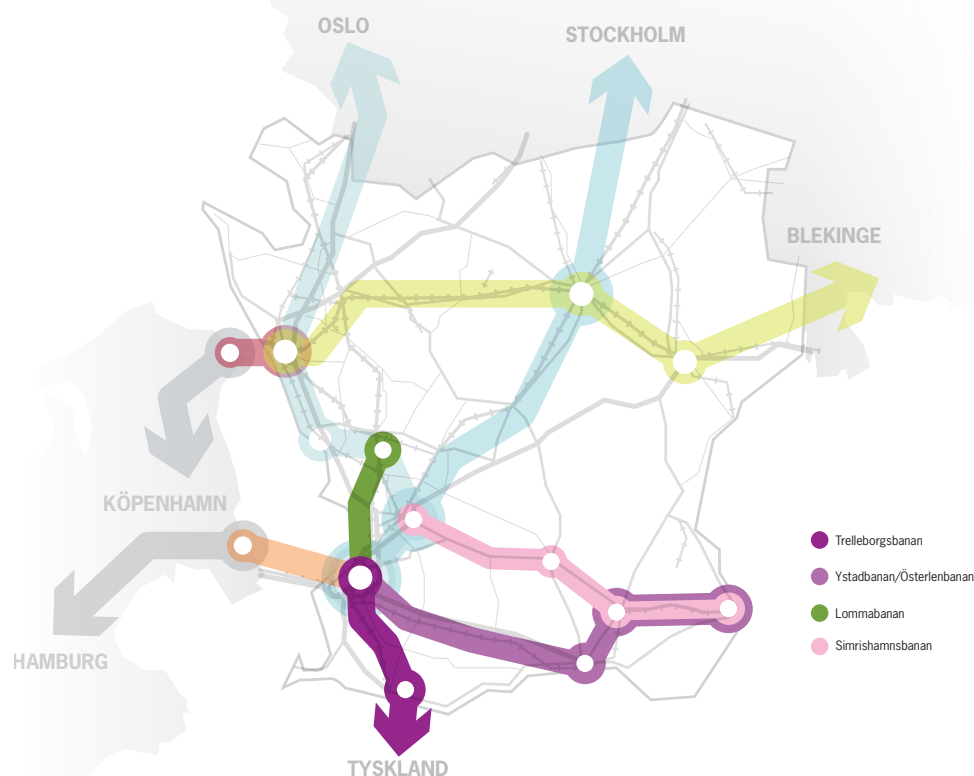
Det är både viktigt att planera långsiktigt samtidigt som det är svårt att förutspå kommande trender, teknikutveckling, strukturer etcetera varför en framtidsbild förblir mer diffus ju längre fram den ligger. För att nå färdmedelsfördelningen och andra uppsatta mål och

ambitioner kommer det krävas flera planperioder avseende nationell och regional transportinfrastrukturplan. Det krävs framförhållning, långsiktighet och tydliga prioriteringar för att nå ett hållbart transportsystem. Skånes behov är större än en planperiod, nedan Skånes behov med sikte mot 2050. Skåne kräver fortsatta satsningar.

UTVECKLING AV JÄRNVÄGSINFRASTRUKTUREN

Säkerställ att befintliga åtgärder i nuvarande nationell plan genomförs, bundna namngivna projekt: Södra stambanan Malmö-Lund, Västkustbanan Ängelholm-Maria, persontrafik på Söderåsbanan och Lommabanen och E22 Linderöd-Vä samt projekt Kontinentalbanan,

Trafikplats Lund S, E22 Fjälkinge-Gualöv och E65 Svedala-Böringe. Även utpekade trimningsåtgärder och hastighetshöjningar ska säkerställas på Ystad/Österlenbanan, Södra stambanan Lund-Hässleholm samt Skånebanan. Säkerställ att de åtta stråken för Regionalt superbusskoncept i Skåne genomförs.



- **Södra Stambanan/Stråket Malmö-Hässleholm** – fyra spår hela sträckan. På längre sikt kan det finnas behov av ytterligare kapacitetsåtgärder så som förlängda mötesspår, fler spår m.m.
- **Västkustbanan** – dubbelspår hela vägen. Västkustbanan behöver på sikt utvecklas för att möjliggöra en kortare restid mellan Köpenhamn-Oslo.
- **Skånebanan** – dubbelspår på hela sträckan för kortare restider och utökad kapacitet/turtäthet
- **Lommabanen/Malmöpendeln** – fler/förlängda mötesspår/nya stationer m.m. för utökad turtäthet
- **Trelleborgsbanan** – partiella dubbelspår/dubbelspår för robusthet, kortare restid och utökad kapacitet/turtäthet
- **Ystadbanan/Österlenbanan** – dubbelspår/partiella dubbelspår/förlängda mötesspår m.m. för robusthet, kortare restid och utökad kapacitet/turtäthet
- **Nya Öresundsförbindelser** – utbyggnad av fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör ska påbörjas så snart det går samt en utbyggnad av Öresundsmetron mellan Malmö och Köpenhamn som är kopplad till utbyggnad av Köpenhamns metro.
- **Simrishamnsbanan** – på längre sikt finns det behov av en ny järnvägskoppling.

Ett nästa steg att utveckla den fasta förbindelsen Helsingör och Helsingborg är att komplettera den med kapacitet för godstrafik. När stråken för Regionala Superbusskonceptet har nått kapacitetstak behövs en utveckling av dessa starka stråk avseende spårbinden trafik, till exempel Helsing-

borg-Höganäs och Malmö-Vellinge (Falsterbonäset) med flera. Nya järnvägskopplingar i Skåne med syfte att binda samman Skåne kan bli aktuella, där framförallt investeringar i en framtida Simrishamnsbana, Sydostlänken och Sturupspendeln till Malmö Airport kan bli aktuella.

UTVECKLING AV VÄGINFRASTRUKTUREN

Det kommer krävas investeringar i väginfrastrukturen för att upprätthålla framkomlighet, tillgänglighet och trafiksäkerheten. Ytterligare kapacitetsförstärkningar

avseende prioriterad framkomlighet för kollektivtrafiken i och mellan Skånes tillväxtmotorer, regionala kärnor och kärnor kan bli aktuella.



- **E22** utbyggd enligt plan till motorväg hela sträckan i Skåne. På sikt behov av ytterligare ombyggnad mellan Malmö-Lund för förbättrad tillgänglighet, trafiksäkerhet och framkomlighet.
- **E6** behov av ombyggnader för förbättrad tillgänglighet, trafiksäkerhet och framkomlighet.
- **E65** behov av ombyggnader för förbättrad tillgänglighet, trafiksäkerhet och framkomlighet.
- Genomförande av **Regionalt Superbusskoncept** – åtgärder avseende trafiksäkerhet, tillgänglighet och prioriterad framkomlighet för bussen på de vägstråk som är aktuella. Avser såväl nationella som regionala vägar.
- Förbättrad tillgänglighet till **Skånes största hamnar** Helsingborg, Malmö, Trelleborg och Ystad där långsiktig lösning söks för hamnarnas framtida verksamhet vilket på sikt innebär ombyggnader för förbättrad tillgänglighet, trafiksäkerhet och framkomlighet. En lösning söks för Dragongatan i Ystad.
- **Väg 11** – utveckling av hela stråket avseende ombyggnader för förbättrad tillgänglighet, trafiksäkerhet och framkomlighet. Behov kopplat till genomförande av Regionalt Superbusskoncept
- **Väg 19** – utveckling av hela stråket avseende ombyggnader för förbättrad tillgänglighet, trafiksäkerhet och framkomlighet. Behov kopplat till genomförande av Regionalt Superbusskoncept
- **Väg 13** – utveckling av hela stråket avseende ombyggnader för förbättrad tillgänglighet, trafiksäkerhet och framkomlighet.
- **Väg 23** – utveckling av hela stråket avseende ombyggnader för förbättrad tillgänglighet, trafiksäkerhet och framkomlighet.
- **Väg 108** – utveckling av hela stråket avseende ombyggnader för förbättrad tillgänglighet, trafiksäkerhet och framkomlighet.
- **Väg 21** – utveckling av hela stråket avseende ombyggnader för förbättrad tillgänglighet, trafiksäkerhet och framkomlighet.
- **Väg 15** – utveckling av hela stråket avseende ombyggnader för förbättrad tillgänglighet, trafiksäkerhet och framkomlighet.
- **Väg 17** – utveckling av hela stråket avseende ombyggnader för förbättrad tillgänglighet, trafiksäkerhet och framkomlighet.





