

REGIONAL TRANSPORTINFRASTRUKTURPLAN FÖR SKÅNE 2022–2033



Projektansvarig

Håkan Samuelsson, Region Skåne

Projektgrupp:

Tobias Moberg, Magnus Andersson, Ludvig Widestam, Lisa Daring Janson, Linnea Roddar, Agnes Björk, Martin Risberg, Nicolas Cronberg, Jenny Rasmus, Henrik Jørgensen, Ebba Blomstrand, Region Skåne

Referensgrupp:

Madeleine Wahlund, Tomelilla kommun, Sissi Stureson, Kristianstad kommun, Tommy Johansson, Östra Göinge kommun, Andreas Ekberg, Helsingborgs stad, Andreas Nordin, Malmö stad, Peter Jüterot, Lunds kommun.

Layout:

KAN, Länge Leve Kommunikation

Beslutad av Regionfullmäktige 20220927
www.skane.se/infrastruktur

Innehåll

Förord	4
Välkommen till Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2022–2033	7
Sammanfattning	8
Läsanvisning	9
Den regionala transportinfrastrukturen	10
Förutsättningar	13
Det öppna Skåne 2030	14
Skåne i omvärlden	18
Planuppdraget	20
Framtidens utmaningar	22
Satsningar regional transportinfrastruktur i Skåne	28
Satsningar 2022–2033	30
Namngivna regionala vägobjekt	32
Kollektivtrafik	37
Samfinansiering av nationell plan	39
Cykelinfrastruktur	42
Trafiksäkerhet och miljö	46
Övrigt	47
Sammanställning	48
Brister i den skånska infrastrukturen	51
Genomförda åtgärdsvalsstudier 2018–2022	54
Pågående åtgärdssvalstudier	71
Prioriterade brister att utreda 2022–2033	76
Planens effekter och påverkan	85
Regionala och nationella mål	86
Hållbar utveckling och bostadsbyggande	96
Strategisk miljöbedömning	104
Process, genomförande och uppföljning	110
Framtagandeprocess	112
Genomförande	116
Uppföljning	117
Länkar	118

Förord

I en orolig tid och en osäker omvärld är robusta hållbara transporter av största vikt. Skåningarnas möjligheter att kunna ta sig till arbete, familj och fritid är avgörande för regionens framtid och försörjning. I denna plan tar vi stora kliv framåt för en infrastruktur som underlättar för skåningarnas vardag.

Skåne utmärker sig genom att ha både en storstad och en flerkärnig ortstruktur med många självständiga orter på liten yta. Skånes geografi ställer krav på ett effektivt transportsystem för att kunna hantera person- och godstransporter. Skånes 33 kommuner har olika funktioner och förutsättningar i den flerkärniga ortstrukturen, vilket är en styrka för Skåne. Det ställer också krav på en flexibel infrastruktur som kan möta olika former av möjligheter och utmaningar. Inte minst när det gäller vägar då många är beroende av bilen för att kunna få familjepusslet att gå ihop.

Transportsystemets användare är människan, och dess syfte är att transportera människor och varor. Oavsett vem som gör resan och om resan är lång eller kort, ska alla ha möjlighet att utnyttja och ta del av transportsystemet. Med vetskap om brådskan att minska utsläppen av växthusgaser är strävnan att nå resurseffektiva och hållbara sätt att transportera essentiell.

Skåne är porten till Europa och världen. Hela landet är beroende av en infrastruktur i Skåne som klarar transport av både gods och människor. I takt med att världen globaliseras och att exempelvis Fehmarn Bält-förbindelsen färdigställs ställs högre krav på den skånska infrastrukturen och att regionen är förbered inför framtiden.

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

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

Anna Jähnke
Ordförande Regionala utvecklingsnämnden





Välkommen till Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2022–2033

Den regionala transportinfrastrukturplanen för Skåne 2022–2033 pekar ut riktningen och satsningarna som ska bidra till ett sammanbundet Skåne och skapa förutsättningar för mobilitet och tillgänglighet i hela regionen. Den regionala transportinfrastrukturplanen för Skåne 2022–2033 har tagits fram av Region Skåne i nära dialog med Skånes kommuner, Trafikverket och andra berörda aktörer. I detta kapitel hittar du en kort sammanfattning över planens intentioner och inriktning, en läsanvisning samt en kort introduktion till den regionala transportinfrastrukturplaneringen.

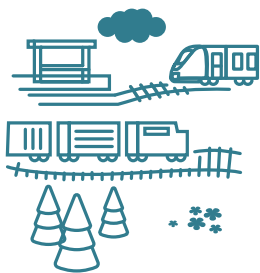
Sammanfattning



1 898 miljoner kronor avsätts för finansiering av namngivna regionala vägobjekt. För de namngivna objekten prioriteras det regionalt viktiga vägnätet som stödjer det flerkärniga Skåne. Under planperioden prioriteras att färdigställa stråk och genomförandet av namngivna objekt i föregående plan 2018-2029. Genom att objekten har ökat i kostnader med över 500 miljoner blir utrymmet för nya objekt minimerat. Cirka 80 till 100 miljoner kronor till cykelåtgärder ingår i åtgärder kopplat till namngivna objekt. Namngivna objekt är kostnadsberäknade till över 50 miljoner kronor.



1 078 miljoner kronor avsätts för finansiering av kollektivtrafikåtgärder som fördelas mellan statliga vägar, statligt bidrag till kommunala vägar och storstadsavtal Malmö. Åtgärderna ska bidra till att uppfylla målet till ökad andel resor som görs i Skåne med kollektivtrafik och främja ett hållbart transportsystem. Satsningarna sker enbart vägnätet för bussar – åtgärder på järnväg finansieras inom Nationell plan och delvis genom samfinansiering i denna plan.



946 miljoner kronor är avsatta för samfinansiering av den Nationella planen för satsningar av stor regional betydelse. Genom samfinansiering av den Nationella planen ökar möjligheterna för Trafikverket att prioritera viktiga satsningar och åtgärder i Skåne, som annars kanske inte hade kunnat prioriteras. Syftet är att främja robustheten i Skånes järnvägsnät och öka kapaciteten för regionala tåg.



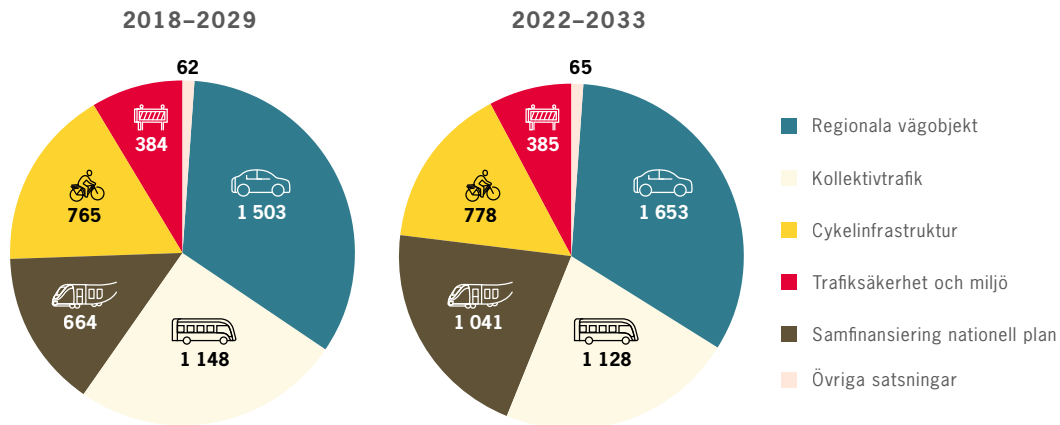
Totalt 780 miljoner kronor avsätts för finansiering av cykelvägar och uppgradering av befintlig cykelinfrastruktur. Satsningen innehåller fyra olika delar; byggande av nya statliga cykelvägar, statligt bidrag till kommunal cykelinfrastruktur, statligt bidrag till kommunala supercykelvägar samt standardhöjningar på befintliga cykelvägar på statligt vägnät. En utgångspunkt för prioriteringen är [Cykelstrategi för Skåne](#).



385 miljoner kronor avsätts för finansiering av åtgärder som bidrar till ökad trafiksäkerhet och förbättrad miljö. Medlen fördelas mellan statliga vägar och statligt bidrag till kommunala vägar. Åtgärder som prioriteras inom potten är oftast mindre och enklare åtgärder som bidrar till att öka trafiksäkerheten, minska barriäreffekter av motorfordonstrafik samt andra miljöåtgärder för att minska motorfordonstrafikens negativa miljöpåverkan på människa och natur.



65 miljoner kronor avsätts för övriga satsningar. Här ingår satsningar som innehåller finansieringsmedel till enskilda vägar, driftbidrag till Skånes utpekade regionala flygplatser för persontrafik samt en symbolisk avsatt pott för så kallade steg 1 & 2-åtgärder.



Läsanvisning

Förutsättningar	Satsningar	Brister	Strategisk miljöbedömning	Process och genomförande	Transport-systemet i Skåne
Det öppna Skåne 2030	Satsningar 2022-2033	Genomförda åtgärdsvalsstudier	Vad är en strategisk miljöbedömning?	Framtagandeprocess	Nationellt och internationellt
Skåne i omvärlden	Namngivna regionala vägobjekt	Pågående åtgärdsvalsstudier	Planens påverkan	Genomförande	Persontransporter
Planuppdraget	Kollektivtrafik	Prioriterade brister	Planalternativ	Uppföljning	Godstransporter
Framtidens utmaningar	Samfinansiering		Miljökonsekvensbeskrivningen		Järnvägar
	Cykelinfrastruktur				Vägar
	Trafiksäkerhet och miljö				Sjöfart
	Övrigt				Luftfart
	Sammanställning				

FÖRUTSÄTTNINGAR

Under Förutsättningar beskrivs utgångspunkterna för arbetet med framtagandet av planen. Här beskrivs Region Skånes övergripande mål och visioner under paraplyet ”Det Öppna Skåne 2030”, övrigt strategiskt underlag, hur den regionala transportinfrastrukturplanen styrs, framtidens transporter samt de övergripande utmaningarna för transportinfrastrukturens utveckling i Skåne.

SATSNINGAR

Under Satsningar presenteras de åtgärder och insatser som den regionala transportinfrastrukturplanen pekar ut. Här beskrivs vad åtgärden ska omfatta, uppskattade kostnader och när planeringen och entreprenader ska genomföras.

BRISTER

Kapitlet *Brister* pekar ut de viktigaste bristerna i det skånska transportinfrastruktursystemet. Här beskrivs hur dessa under kommande planperiod bör utredas för att skapa ett fullgott planeringsunderlag för användning av exempelvis de utpekade potterna och för framtida regional transportinfrastrukturplan.

EFFEKTER

Här beskrivs vilka effekter genomförandet av planen förväntas få utifrån ett brett hållbarhetsperspektiv samt utifrån de nationella transportpolitiska målen och Skånes regionala målsättningar. I detta kapitel redovisas också den strategiska miljöbedömningen och miljökonsekvensbeskrivningen.

PROCESS OCH GENOMFÖRANDE

Hur den regionala transportinfrastrukturplanen har arbetats fram och vad som händer efter att planen har antagits samt hur Region Skåne, Trafikverket och andra berörda aktörer arbetar tillsammans med syfte att uppfylla planens intentioner och de utpekade satsningarna beskrivs här.

Den regionala transportinfrastrukturen

Sedan år 1997 har Region Skåne det regionala utvecklingsansvaret för Skåne. Detta innefattar bland annat ansvar för att ta fram och fastställa en strategi för Skånes långsiktiga utveckling, men även att upprätta och fastställa planer för regional transportinfrastruktur. I rollen som regional kollektivtrafikmyndighet har Region Skåne också ansvar för kollektivtrafikens utveckling, bland annat genom framtagande av ett trafikförsörjningsprogram för Skåne. Genom Skånetrafiken erbjuds hållbara resor till alla som bor, verkar och reser i Skåne.

Den regionala transportinfrastrukturplanen ska visa Skånes samlade infrastrukturåtgärder på statlig infrastruktur tillsammans med den nationella planen under planperioden 2022–2033 samt hur dessa bidrar till att nå de transportpolitiska målen och klimatmålen. Framtagande av planen har skett i dialog med Skånes kommuner, Trafikverket och Länsstyrelsen. Planen ska bidra till att möjliggöra infrastruktur till en hållbar utveckling av transportsystemet. Satsningar på järnvägsnätet och på Europavägarna som sker i Skåne beskrivs i den nationella planen.

Det är Trafikverket som är mottagare och som innehar uppdraget att genomföra den regionala transportinfrastrukturplanen. Trafikverket planerar i samråd med regionen och kommunerna hur de åtgärder som pekas ut i planen ska genomföras. Planeringsprocessen för exempelvis en ny cykelväg eller ett förlängt mötesspår på järnvägen är lång och kräver att man tar fram en planhandling, en så kallad vägplan eller en järnvägsplan. Läs mer om processen från planering till byggande på [Trafikverkets hemsida](#).

Den regionala transportinfrastrukturplanen regleras av [förordning \(1997:263\)](#) och pekar ut vilka satsningar som ska göras under en 12-årsperiod för att utveckla regionens transportinfrastruktur. Planen revideras vart fjärde år. Förordningen anger vad planen får respektive måste omfatta. Samtidigt är planen också en handlingsplan med syfte att uppfylla målen i den regionala utvecklingsstrategin och transportstrategin. Transportinfrastrukturen är hela det statliga vägnätet förutom europavägarna och järnvägarna. Förutom utpekade satsningar på det statliga vägnätet har den regionala transportinfrastrukturplanen möjlighet att genom avtal samfinansiera övriga infrastruktursatsningar som ingår i den nationella planen, det vill säga järnvägssatsningar och utveckling av europavägar. Planen kan samtidigt delge medfinansiering till kommuner eller andra aktörer för att utveckla infrastrukturen på till exempel det kommunala vägnätet. Medel kan också användas som driftsbidrag till flygplatser i regionen samt underhåll av enskilda vägar.

[Föregående regional transportinfrastrukturplan](#) sträckte sig från 2018 till 2029 och innehöll satsningar på totalt 4 526 miljoner kronor i 2017 års prisnivå.

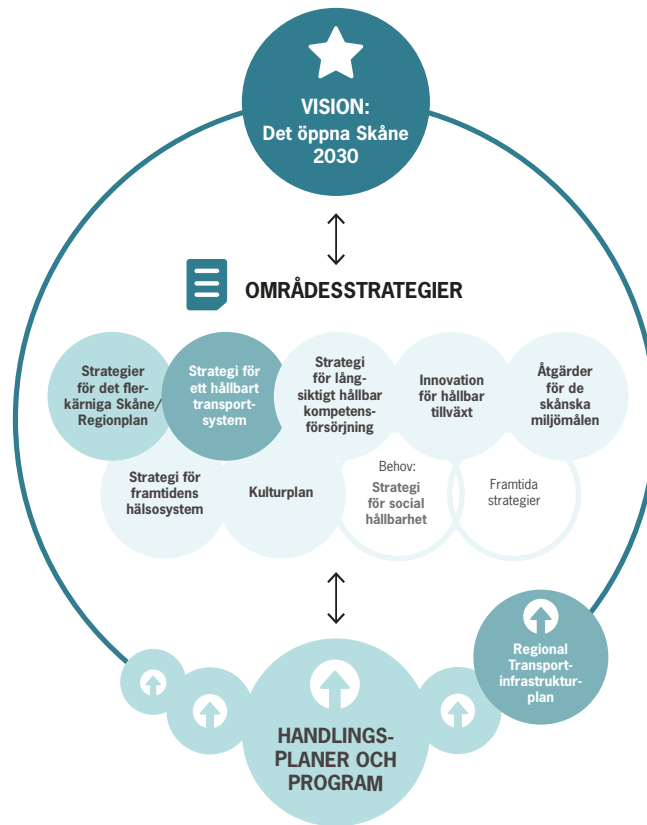
Mer om hur den regionala transportinfrastrukturplaneringen går till går att läsa i kapitlet *Process och genomförande*.





Förutsättningar

I detta kapitel presenteras de allmänna förutsättningar som ligger till grund för planens inriktning och utpekade satsningar. Här beskrivs den regionala utvecklingsstrategin och tillhörande strategier och handlingsplaner som påverkar utvecklingen av Skånes transportinfrastruktur. Vidare beskrivs Skånes relation till omvärlden och de viktigaste samarbetena som finns inom transportinfrastrukturuområdet. Under Planeringsförutsättningar går det att läsa vilka formella beslut som står till grund för framtagandet av den regionala transportinfrastrukturplanen och under Framtidens utmaningar presenteras de stora förändringar som transportinfrastrukturens utveckling står inför.



Det öppna Skåne 2030

Skånes regionala utvecklingsstrategi heter *Det öppna Skåne 2030* och är regionens mål- och visionsdokument som beskriver hur Skåne ska utvecklas. Region Skåne samordnar de regionala utvecklingsfrågorna i Skåne och leder dessutom arbetet med att ta fram och utveckla den regionala utvecklingsstrategin. Allt arbete med regional utveckling ska utgå från dessa visionsmål och ska bidra till att uppfylla dessa.

Utvecklingsstrategin pekar ut sex visionsmål för Skånes utveckling:

- 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 vara globalt attraktivt

Den regionala utvecklingsstrategin är central i regionens arbete med att förbättra förutsättningarna för människor att bo och verka i Skåne. Utvecklingsstrategin är också en precisering av de nationella och internationella målsättningar som vi behöver arbeta med för att nå. Bland annat har Agenda 2030 och de 17 globala målen för hållbar utveckling beaktats i arbetet med framtagandet av den regionala utvecklingsstrategin.

DET ÖPPNA SKÅNE 2030

”Skåne är hållbart, vilket innebär att både människan och platsen mår bra. Skåne är en förebild i klimatarbetet och en motor för teknikutveckling och innovation där åtaganden enligt Parisavtalet är en drivkraft.

Här har alla människor likvärdiga möjligheter att förverkliga sina mål i livet. Att vara delaktig i samhället och engagera sig i den gemensamma framtiden är en självklarhet. Demokratin fungerar genom att ett brett spektrum av uppfattningar välkomnas.

Här finns livskvalitet, trygghet och framtidstro. Mångfalden är ett starkt signum, vilket innebär respekt för allas livsval och åsikter. I Det öppna Skåne rör sig människor fritt över gränserna mellan regioner och länder. Integrationen tillvararar nya kompetenser för Skånes utveckling. Här finns något för alla: människor, upplevelser, arbete, kultur, rekreation, idrott, kapital, nya idéer, entreprenörskap, utbildning, god miljö, natur, dofter och smaker. Allt byggt på en grund av miljömässig, social och ekonomisk hållbarhet, de tre hållbarhetsdimensionerna i FN:s Agenda 2030 som utgör grunden för hållbar utveckling.”



REGIONPLAN FÖR SKÅNE 2022–2040

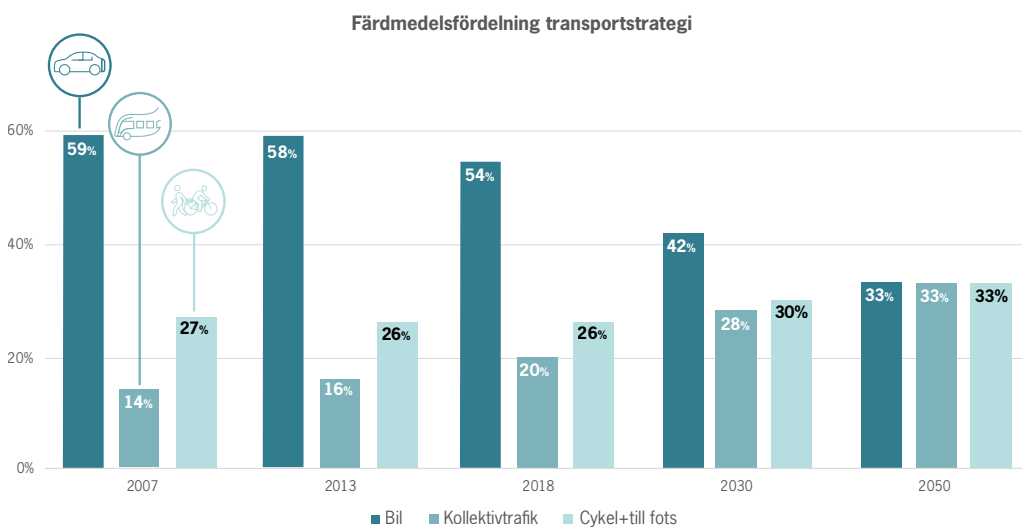
Regionplanen är en strategisk plan som omfattar hela Skåne. Den ska visa Skånes samlade vilja och ge förutsättningar för utvecklingen av de fysiska strukturerna. Tillsammans med de kommunala översiktsplanerna utgör regionplanen en samlad bild över hur Skåne ska växa och utvecklas genom fysisk planering. Regionplanen är det fysiska uttrycket av den regionala utvecklingsstrategin Det öppna Skåne 2030 och kopplar samman det regionala utvecklingsarbetet med den kommunala översiktsplaneringen.

Målbilden för regionplanen är att agera som ett verktyg i arbetet med att utveckla Skåne som en flerkärnig arbetsmarknads- och bostadsregion för minskad klimatpåverkan och anpassning i ett förändrat klimat. Regionplanen ska bidra till att uppnå ett långsiktigt hållbart samhälle där biologisk mångfald och ekosystemtjänster är förutsättningar för den goda livsmiljön. Regionplan för Skåne är en gemensam grund som underlättar samordning av fysiska strukturer över kommungränserna och bidrar till att skapa ett sömlöst Skåne för invånarna. Det är ett arbete där Region Skåne och de skånska kommunerna tillsammans planerar det framtida Skåne i mellankommunala och regionala frågor. Regionplanen antogs av regionfullmäktige den 14 juni 2022.

STRATEGI FÖR ETT HÅLLBART TRANSPORTSYSTEM I SKÅNE 2050

[Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050](#) är den övergripande strategin som beskriver hur transportsystemet i Skåne ska utvecklas för att främja ett hållbart transportsystem. Strategin är vägledande för prioritering av satsningar baserade på den uppsatta färdmedelsfördelningen. Strategin anger också en tydlig riktning för utvecklingen mot en hållbar omställning av transportsystemet.

Strategin för ett hållbart transportsystem pekar ut inriktningen för hur färdmedelsfördelningen i regionen ska se ut år 2030 respektive år 2050. Totalt ska andelen resor som sker med bil minska, samtidigt som andelen resor som sker antingen med kollektivtrafik, cykel eller till fots öka. Samtidigt kommer Skånes befolkning öka, vilket innebär att det kommer göras fler resor totalt sett. Antalet bilresor kommer därför i framtiden vara konstant, även om andelen minskar. För den regionala transportinfrastrukturplanen innebär detta att åtgärder som främjar resor med kollektivtrafik och med cykel samt åtgärder som bidrar till att öka valmöjligheterna till hållbara trafikslag ska prioriteras.



Andel resor med bil, kollektivtrafik samt cykel/till fots i Skåne 2007–2018 samt mål för färdmedelsfördelning år 2030 och 2050.

Där det i framtiden uppstår kapacitetsbrist i transportinfrastrukturen, ska kapacitetsökning ske huvudsakligen genom omprioritering som främjar yteffektiva färdmedel som gång, cykel och kollektivtrafik. Det innebär att dagens infrastruktur behöver användas på ett bättre sätt för att hantera framtidens behov av transporter och resor. Att bygga nya vägar eller att bredda befintliga vägar ska enbart ske för att öka kapaciteten eller skapa nya förutsättningar för kollektiv- och cykeltrafiken.

För att precisera inriktningen och de strategiska vägvalen för bland annat kollektivtrafiken, godstrafiken och cyklingen i Skåne finns ett antal fördjupade strategier. Dessa strategier är framtagna i dialog och samverkan med regionens berörda aktörer inom området och syftar till att peka ut de områden som Skånes utvecklingsaktörer skall verka inom för att uppnå målen för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050.

KLIMAT- OCH ENERGISTRATEGI FÖR SKÅNE

Klimat- och energistrategi för Skåne ska ge vägledning för regionens klimat- och energiarbete. Strategin slår fast att Skåne ska vara ledande i omställningen till ett samhälle med hög livskvalitet och minimal klimatpåverkan samt att Skåne ska verka för att regionen i framtiden är en fossilbränslefri och klimatneutral region. Transportsektorn i Skåne står för cirka en tredjedel av alla utsläpp av växthusgaser.

Strategin fastslår att de totala utsläppen av växthusgaser ska vara minst 80 procent lägre år 2030 jämfört med år 1990 och transportsektorns utsläpp ska vara 70 procent lägre år 2030 jämfört med år 2010. År 2030 ska också minst 30 procent av alla resor göras med cykel eller till fots samt andelen resor med kollektivtrafik vara minst 28 procent.

TRAFIKFÖRSÖRJNINGSPROGRAM FÖR SKÅNE 2020-2030

Region Skåne upprättar tillsammans med Skånes kommuner och Trafikverket och övriga aktörer ett trafikförsörjningsprogram för kollektivtrafikens utveckling. Programmets förutsättningar regleras i Kollektivtrafiklagen (2010:1065). Nuvarande program gäller för åren 2020–2030. Trafikförsörjningsprogrammets inriktning är ett viktigt underlag i åtgärdsplaneringen för att kunna genomföra rätt insatser som främjar kollektivtrafikens utveckling i regionen och uppfylla målet om en ökad andel resor med kollektivtrafik i framtiden.





Skåne i omvärlden

Skåne är Sveriges tredje största region med nästan 1,4 miljoner invånare. Regionen gränsar till Halland, Kronoberg och Blekinge i norr samt till Danmark och Själland i väster. Skåne är kopplat till kontinenten med färjeförbindelser till Tyskland, Polen och Litauen samt till Bornholm. Skånes unika förbindelser med omvärlden skapar förutsättningar regionens transportinfrastruktur.

Skåne genomkorsas av Sveriges mest trafikerade järnväg, Södra stambanan, som förbinder norra Sverige med Skåne och norra Europa. Europavägarna E4, E6, E20, E22 och E65 passerar alla genom Skåne och utgör i Skåne noder för såväl lokal som nationell och internationell trafik. I Skåne ligger flera av Sveriges största hamnar, för såväl gods- som passagerartrafik. Skåne förbinds också med grannregionerna genom nationella turistcykelleder. I Skåne ligger Sveriges fjärde största flygplats och gränsar till Copenhagen Airport som är Europas trettonde största flygplats, sett till antalet resenärer år 2019.

Skåne är också en gränsregion och regionen samarbetar inom flera olika nätverk och internationella samarbeten för att främja utbyten, handel och skapa förutsättningar för transporter och resor. Detta innebär att det varje dag passerar en mångfald av människor och godstransporter genom Skåne med målpunkter såväl i Europa som resterande delar av Sverige och Norden. För att möjliggöra dessa transporter, och samtidigt skapa ett motståndskraftigt system som fungerar även när delar av systemet är ur funktion, ställs stora krav på kapacitet och tillgänglighet i Skånes transportsystem. Öppnandet av Fehmarn Bältförbindelsen, en ny väg- och järnvägstunnel mellan Danmark och Tyskland, kommer att innebära en ökad tillgänglighet till norra Tyskland vilket i sin tur kommer öka trycket på Skånes transportinfrastruktur.

Region Skåne har tagit fram en systemanalys för transportsystemet i Skåne som syftar till att sammanställa och beskriva situationen för transportsystemet i Skåne och den utveckling som pågår i Skåne som har betydelse för transportinfrastrukturen. Systemanalysens funktions- och bristanalys tar utgångspunkt i de mål som den regionala utvecklingsstrategin och Region Skånes områdesstrategier anger. Systemanalysen är ett kunskapsunderlag i förberedelsearbetet till kommande åtgärdsplanering i nationell och regional transportinfrastrukturplan.

REGIONSAMVERKAN SYDSVERIGE

Regionsamverkan Sydsverige är ett samarbete mellan Region Blekinge, Halland, Jönköping, Kalmar län, Kronoberg och Skåne kring bland annat arbetsmarknad och kompetensförsörjning, bredband och digitalisering, infrastruktur och kollektivtrafik samt kultur. Samarbete sker på politisk nivå och tjänstemannanivå, där både styrande och oppositionspolitiker medverkar. Målsättningen är att skapa en grund för ökad tillväxt och hållbar utveckling i Sydsverige och Sverige. Regionsamverkan Sydsverige samverkar med staten, kommunerna, näringslivet och andra aktörer för att på bästa sätt ge förutsättningar för Sydsveriges och därmed för hela Sveriges utveckling. Infrastruktur, kollektivtrafik, bebyggelseplanering, näringslivsutveckling, forskning och innovationer hänger nära samman och samspelar för att gemensamma mål ska kunna nås och resurserna användas effektivt.

GREATER COPENHAGEN

Greater Copenhagen är en samarbetsorganisation för tillväxt och utveckling i Nordens största metropolregion med 4,4 miljoner invånare i Sydsverige och Östra Danmark. Geografiskt består regionen av Halland och Skåne i Sverige samt Själland med öar i Danmark, sammanlagt fyra regioner och 85 kommuner. Visionen är att Greater Copenhagen ska bli ett centrum för hållbar tillväxt och livskvalitet genom att erbjuda en rörlig, samarbetsinriktad och tillgänglig miljö. I Greater Copenhagen's trafikcharter beskrivs vår gemensamma vision för hur en välfungerande, stabil och hållbar infrastruktur kan bidra till att stärka rörligheten, skapa hållbar ekonomisk tillväxt och bidra till grön omställning.

Planuppdraget

Den regionala transportinfrastrukturplanen styrs av en rad olika beslut från nationell nivå. Det är regeringen som fattar beslut om att ta fram ett inriktningsunderlag för infrastrukturplaneringen, lägger fram förslag till proposition för ekonomisk ram till infrastruktur samt beslutar om direktivet som regionerna ska förhålla sig till i framtagandet av de så kallade länsplanerna (i Skåne kallad regional transportinfrastrukturplan).

VAD STYR FRAMTAGANDET AV PLANEN?

Region Skåne får tillsammans med samtliga övriga regioner ett uppdrag av regeringen att upprätta så kallad länsplan för regional transportinfrastruktur. Kraven på innehållet i respektive länsplan regleras i *Förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur*. Där framgår det tydligt att det inom varje län ska upprättas en länsplan för ledning när medel för investeringar och förbättringsåtgärder ska fördelas. Länsplanerna ska, med hänsyn till de regionala förutsättningarna, bidra till att de transportpolitiska målen uppnås.

I förordningen framgår det även att länsplanen ska upprättas med hänsyn till de samlade transportbehoven för respektive region.

Det framgår även att en länsplan ska avse en tidsram på tolv år och omfatta:

- Investeringar i statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet.
- Åtgärder i sådana anläggningar m.m. för vilken statlig medfinansiering kan beviljas enligt 2 § förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.
- Åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur.
- Åtgärder i andra icke statligt finansierade anläggningar av betydelse för det regionala transportsystemet som bör redovisas i planen.
- Samt möjligheter att ge bidrag till icke-statliga flygplatser som bedöms vara strategiskt viktiga för regionen enligt bestämmelserna i förordning (2019:667).

Länsplanen får avse investeringar och förbättringsåtgärder för vilka Trafikverket har ansvaret enligt förordningen (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur.

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

INRIKTNINGSUNDERLAG

Trafikverket presenterade i november 2020 [Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022–2033 och 2022–2037](#). I inriktningsunderlaget beskrivs myndighetens förslag för den långsiktiga inriktningen för utvecklingen av infrastrukturplaneringen. Trafikverket understryker vikten av att vårda den befintliga infrastrukturen genom ökade anslag för drift och underhållsmedel för såväl den statliga väginfrastrukturen som för järnvägarna. Trots ökade ramar bedömer Trafikverket att det finns marginellt utrymme för att peka ut nya satsningar och stora investeringar inom den befintliga planen.

Trafikverket har i inriktningsunderlaget i uppdrag att utreda hur transportsektorns klimatmål kan nås genom den strategiska transportinfrastrukturplaneringen. Det är Trafikverkets bedömning att målen kan nås på ett kostnadseffektivt sätt genom omfattande elektrifiering, biodrivmedelsanvändning, en dämpning av den ökade vägtrafiken samt högre bränslepriser.

Inriktningsunderlaget gick ut på remiss och en rad aktörer, inklusive Region Skåne, fick möjlighet att svara på underlaget. Tillsammans med dessa svar utgör inriktningsunderlaget det formella beslutsunderlaget till regeringens infrastrukturproposition.

INFRASTRUKTURPROPOSITION

I april 2021 presenterade regeringen proposition [Framtidens infrastruktur – hållbara investeringar i hela Sverige \(2020/21:151\)](#). Propositionen föreslog inriktning samt ramarna för den kommande nationella transportinfrastrukturplanen 2022–2033. Av propositionen framgår den preliminära ekonomiska ramen och inriktningen på satsningar i transportinfrastrukturen för planperioden år 2022–2033. Planeringsramen för planperioden är 799 miljarder kronor, vilket är en ökning med 176,5 miljarder kronor jämfört med planeringsperioden år 2018–2029. Medlen skall enligt propositionen fördelas enligt nedan:

- Utveckling av transportsystemet: **437 miljarder kronor**
- Vidmakthålla inkl. reinvesteringar av statliga järnvägar: **165 miljarder kronor**
- Vidmakthålla inkl. reinvesteringar av statliga vägar samt statligt medfinansiering till enskilda vägar: **197 miljarder kronor**

Efter riksdagens beslut om propositionen fortsätter arbetet med åtgärdsplanering, där de aviserade anslagen ska forma en nationell plan.

DIREKTIV TILL ÅTGÄRDSPLANERING

[Regeringen uppdrog i juni 2021](#). Trafikverket och länsplaneupprättarna att initiera åtgärdsplaneringen och ta fram nationell plan och regionala planer för utveckling av transportsystemet. Direktivet fastslår de preliminära ramarna för de regionala transportinfrastrukturen och övriga krav som åtgärdsplaneringen ska eller bör uppfylla.

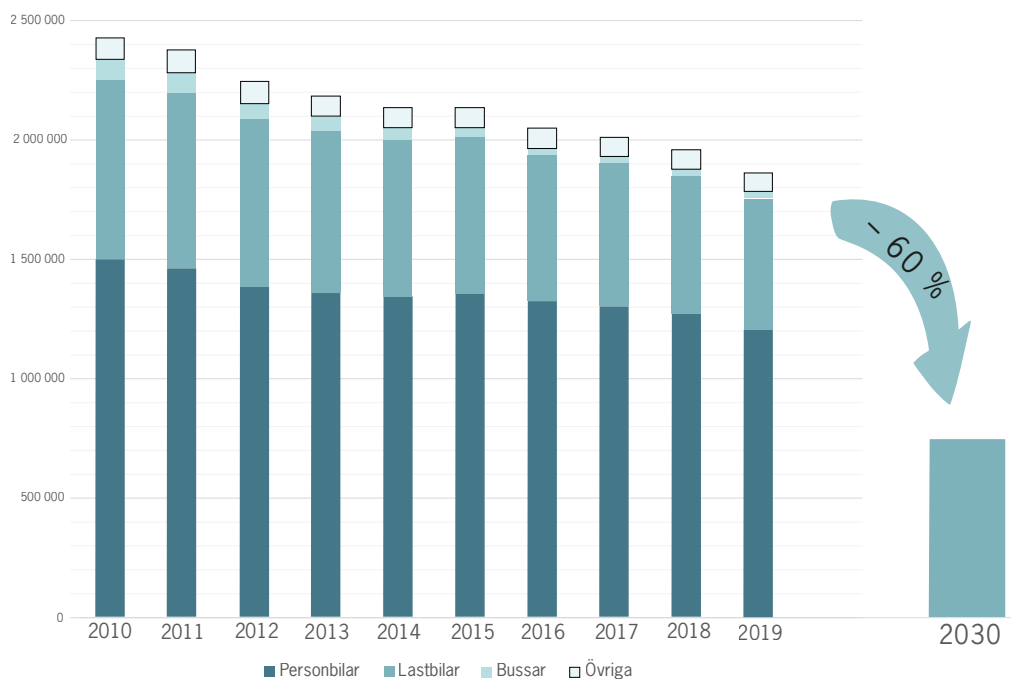
Direktivet fastslår att den av regionen upprättade regionala transportinfrastrukturplanerna ska beskriva vilka åtgärder som bör prioriteras för att bidra till uppfyllanden av de transportpolitiska målsättningarna samt klimatmålen. Prioriteringarna bör även göras utifrån att kunna möta betydande industriinvesteringars behov samt behovet av ökat bostadsbyggande. Åtgärder som kan påverka efterfrågan på transporter samt val av transportsätt samt åtgärder som ger en effektivare användning av befintlig infrastruktur kan övervägas. Föreslagna åtgärder knutna till persontransporter bör bidra till att främja andelen resor som sker med kollektivtrafik ökar.

Framtidens utmaningar

Transportinfrastrukturen skapar förutsättningar för hur människor och gods kan förflytta sig i samhället. Idag står transportsektorn inför en rad stora utmaningar som behöver överbryggas för att skapa ett hållbart transportsystem för framtidens generationer. Utsläppen från transporterna utgör en stor del av Skånes totala utsläpp av växthusgaser. Dessa måste minska. Risken för framtida extrema väderhändelser som negativt påverkar infrastrukturen ökar för varje år. Samtidigt är transportsystemet ojämlikt uppbyggt och infrastrukturen skapar stora barriärer som i vissa delar av Skåne leder till bostadssegregation. Såväl dödsolyckorna som allvarliga olyckor på våra vägar minskar i stadig takt, ändå avled totalt 39 personer i Skåne år 2020 till följd av olyckor på vägar. Hur planerare och politiker idag väljer att adressera dessa utmaningar kommer påverka förutsättningarna för ett hållbart transportsystem imorgon.

UTSLÄPP AV VÄXTHUSGASER OCH TRANSPORTSEKTORNS KLIMATPÅVERKAN (DIAGRAM)

År 2020 minskade utsläppen av växthusgaser i Sverige, både inom transportsektorn och totalt sett. De minskade utsläppen berodde till största delen på minskad ekonomisk aktivitet. I Sverige minskade utsläppen från transportsektorn med 5,3 procent.



Utsläpp av växthusgaser (ton CO₂e / år) från transportsektorn i Skåne 2010–2019 samt mål 2030.

Sedan 2010 har utsläppen av växthusgaser från transportsektorn i Skåne minskat stadigt, med i genomsnitt 2,9 procent varje år. För att nå målen om transportsektorns minskade utsläpp av växthusgaser till år 2030 behöver dock utsläppen minska med minst 8 procent per år och totalt över 60 procent jämfört med år 2019.

I Skåne, liksom övriga Sverige, står personbilar för majoriteten av utsläppen av växthusgaser och antalet personbilar i trafik ökar konstant. I slutet av år 2020 fanns det i Skåne cirka 661 000 registrerade personbilar, varav 90 procent var bensin- eller dieseldrivna. Enbart cirka 1 procent av fordonsflottan i Skåne utgjordes av renodlade elbilar utan förbränningsmotor. Under 2021 har antalet nyregistrerade elbilar ökat något, men det är fortfarande bensinbilar som står för majoriteten av de nyregistrerade fordonen i Skåne.

De minskade utsläppen från transportsektorn år 2020 kan vara början på en positiv trend. Men för att accelerera utsläppsminskningen krävs omfattande åtgärder, särskilt för att minska biltrafikens utsläpp. Elektrifiering av fordonsflottan och skapandet av tillgänglig laddningsinfrastruktur är ett viktigt steg. Samtidigt utgör biogas ett betydelsefullt komplement till elektrifieringen av fordonsflottan. Dessutom krävs också att resor flyttas över till mer energieffektiva och resurssnåla transportslag som kollektivtrafik och cykel. I Skåne har andelen resor med kollektivtrafik och cykel ökat sedan 2007, men fler resor behöver flyttas över för att minska transportsektorns energiintensitet.

Den regionala transportinfrastrukturplanen är ett av flera tillgängliga verktyg för att bidra till minskade utsläpp av växthusgaser i transportsektorn. Satsningarna i planen är dock begränsade till enbart infrastruktur. För att nå målen med att minska utsläppen till 2030 krävs, utöver en omställning av infrastrukturens förutsättningar, en bred samordning av samhällsomdanande förändringar.

STILLASITTANDE OCH MINSKAD AKTIVITET

Vår moderna vardag innebär att majoriteten av alla människor i samhället spenderar största delen av sin vakna tid stillasittande. Bristen på aktivitet och ökat stillasittande kan i det långa loppet leda till ökad risk för allvarliga sjukdomar och i vissa fall sjukdomar med dödligt utfall. Vardagsmotion och aktivitet påverkar också vår kognitiva förmåga och de allra flesta människor både mår och presterar bättre bara efter 15-20 minuters aktivitet och rörelse.

Hur transportsystemet utformas påverkar i allra högsta grad människors möjlighet till en mer rörelse och aktivitet i vardagen. Resor till fots eller med cykel ses som viktiga delar i människors vardagsmotion och bara att välja cykeln till arbetet några dagar i veckan kan för flertalet vara grundstenen för en bättre hälsa. Även kollektivtrafikresor ses som aktiva resor, då i princip varje resa med buss eller tåg börjar och slutar med en promenad eller cykeltur.

För att skapa en attraktiv trafikmiljö i Skånes städer är cykeln en nyckelkomponent. I Skåne finns, med svenska mått mätt, en stor potential för ökad cykling tack vare korta avstånd och många tätbefolkade områden. Skåne har här en speciell möjlighet att utnyttja. Cykeln som transportmedel har en stor potential i omställningen till ett hållbart transportsystem. Hälften av alla resor som görs med bil i Skåne är kortare än 10 km. Många av dessa resor skulle kunna göras med cykel. I många fall är dock cykelinfrastrukturen bristfällig och begränsad och även om viljan att cykla finns, saknas ibland förutsättningarna rent fysiskt. För varje bilresa som ersätts av en cykelresa eller en resa till fots skapas därför också en samhällsekonomisk vinst genom minskad sjukfrånvaro och på sikt även minskad belastning i sjukvården.

Cykelvägar längs med statligt vägnät prioriteras i den regionala transportinfrastrukturplanen. Även medfinansiering till utbyggnad och upprustning av den kommunala cykelinfrastrukturen sker inom ramen för den regionala planeringen och därför finns det stora möjligheter att utveckla Skånes cykelvägnät genom satsningar i den regionala transportinfrastrukturplanen.

TRANSPORTERNAS NEGATIVA MILJÖPÅVERKAN

Förutom utsläpp av växthusgaser, producerar transportsektorn en rad negativa miljökonsekvenser som påverkar förutsättningarna för människor och natur. Utsläpp av kväve- och svaveloxider, marknära ozon samt partiklar leder, särskilt i våra städer, till höga koncentrationer i luftmiljön. Bara bilar och lastbilars utsläpp av partiklar i städer bidrar bedöms leda till att cirka 7 600 personer i förtid avlider i Sverige varje år och samhälls-ekonomiska kostnader motsvarande 56 miljarder kronor årligen. Då Skånes befolkning motsvarar cirka 13 procent av den svenska befolkningen skulle detta innebära cirka 1 000 förtida dödsfall i Skåne årligen samt cirka 7 miljarder kronor i samhällsekonomiska kostnader.

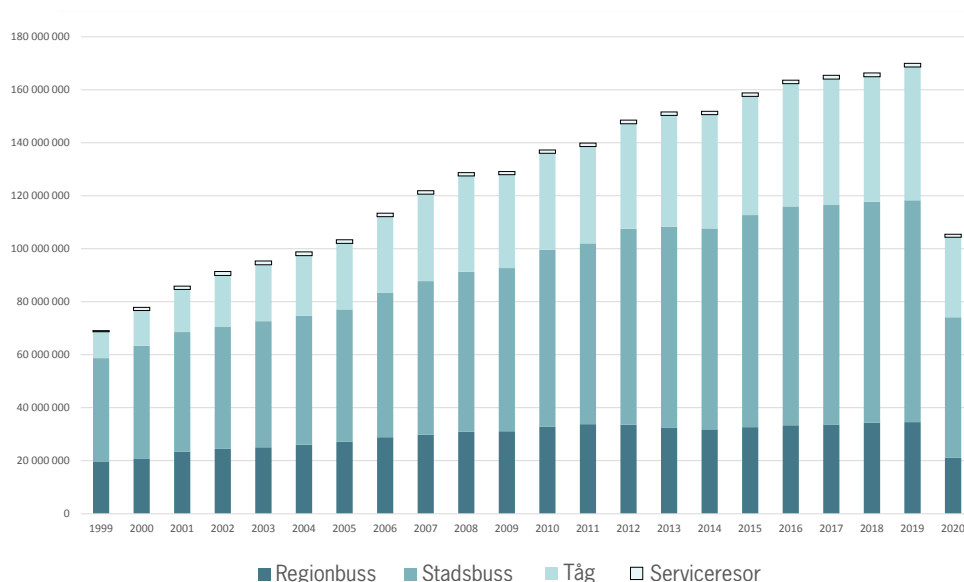
Våra stora vägar utgör också barriärer för fauna och utmaningar för biologisk mångfald. Saknas det möjligheter för småvilt och djur att passera en väg, minskar djurartens naturliga habitat och på sikt kan detta leda till försämrade livsmöjligheter för djurarter. Buller från vägtrafiken stör också naturens egna ljudmiljö och särskilt fågellivet har visat sig påverkas negativt av trafikens höga bullernivå.

Det är huvudsakligen i våra städer, där trafiken är som mest intensiv, som höga halter av partiklar och luftföroreningar uppstår. Hur städerna är uppbyggda och hur lufttillströmningen ser ut i staden påverkar förutsättningarna för fler luftföroreningsfria miljöer i våra städer.

I Skåne byggs och planeras för flera ekodukter på kritiska platser där det visat sig att en väg utgör kritisk barriärer för vår skånska fauna. Vägtrafikens buller är dock svårare att avhjälpa med infrastrukturåtgärder. Med fler elbilar på vägarna minskar också utsläppen av vissa hälsoskadliga luftföroreningar, men inte alla. Hälsoskadliga partiklar från vägtrafiken formas huvudsakligen när gummi skrapas mot asfalt, och detta kommer fortfarande ske trots att hela fordonsflottan elektrifieras. Även om bullret minskar i städerna, då elbilar är tystare vid hastigheter under 40 km/h, påverkas inte bullernivåerna nämnvärt på våra landsvägar där hastigheterna ofta är 80 km/h och uppåt.

KOLLEKTIVTRAFIKEN EFTER PANDEMIN

Antalet resor som görs med kollektivtrafik har i Skåne ökat konstant sedan 1990-talet. År 1999 gjordes cirka 70 miljoner kollektivtrafikresor och 2019 hade denna siffra stigit till 170 miljoner. Att antalet kollektivtrafikresor ökar i Skåne är en förutsättning för att närma sig Skånes mål om en hållbar omställning av transportsystemet.



Antal resor med kollektivtrafik i Skåne 1999–2020, fördelat på trafikslag.

Men när covid-19-pandemin svepte över världen våren 2020 förändrades våra resmönster radikalt. Nationsgränser stängdes och enbart helt nödvändiga resor fick göras. De som kunde arbeta hemifrån uppmanades att göra så för att minska smittspridningen. Kollektivtrafiken, som utgör stommen i Skånes hållbara transportsystem, förlorade på några månader över 90 procent av alla resenärer och när år 2020 kunde summeras hade antalet resor med kollektivtrafiken minskat med nästan 40 procent, eller cirka 70 miljoner resor. De minskade antalet resor har bidragit till dämpa smittspridningen och hjälpt sjukvården att hantera den ökade belastningen på grund av pandemin.

Samtidigt som vardagen sakta men säkert återgår till ett mer normalt tillstånd, finns det vissa samhällsförändringar som kommer bestå efter pandemin. Synen på resor, mobilitet och samhällets resiliens är några förändringar som kan påverka förutsättningarna för framtidens transportsystem och inte minst kollektivtrafiken. Blir det i framtiden norm att inom vissa yrkesgrupper arbeta hemifrån, kan dagens höga kapacitetsutnyttjande i rusningstrafiken i tåg- och busstrafiken reduceras.

I dagens kollektivtrafiksystem utgör de regionalt viktiga stråken stommen i systemet. Det handlar om stråk med hög tillgänglighet och täta avgångar av både buss och tåg. För att kunna erbjuda god tillgänglighet i hela Skåne behöver nya koncept utvecklas som är anpassade till landsbygdens förutsättningar. I detta arbete kan kombinerad mobilitet och samordning mellan olika resor och trafikslag vara viktiga pusselbitar.

SOCIOEKONOMISK BOENDESEGREGATION OCH TRANSPORTFATTIGDOM

Skåne är en stor region, men också en region där det finns stora klyftor mellan olika människors levnadsförutsättningar. Tillgänglighet och mobilitet påverkar den socioekonomiska boendesegregationen till den grad att människors frihet och möjlighet till studier, arbete och fritid avgörs av hur och var man bor och hur stor disponibel inkomst man har.

För att skapa en region där alla har liknande möjligheter att förverkliga sina mål, behöver transportfattigdomen i Skåne minska och tillgängligheten och mångfalden av transportmöjligheter öka. Som boende eller besökare i Skåne ska man inte behöva vara låst till ett enda trafikslag, utan ges möjlighet att välja det trafikslag som passar en bäst, oavsett ekonomiska eller geografiska begränsningar. Planeringen behöver utgå från att ge människor möjlighet att resa såväl med kollektivtrafiken, som att kunna cykla eller köra bil. Den fysiska transportinfrastrukturen skapar möjligheter för ökad tillgänglighet, men kan också i vissa fall begränsa tillgängligheten eller minska exempelvis tryggheten om den planeras på fel sätt. I samhällsplaneringen är det därför viktigt att utgå från alla människors förutsättningar för att kunna röra sig fritt.

FRAMTIDENS GODS- OCH VARUTRANSPORTER

För att skapa en attraktiv region som attraherar nya invånare och lockar företag att etablera sig är välfungerande godstransporter en förutsättning. Effektivare logistik- och transportlösningar ger goda möjligheter för ett brett och diversifierat näringsliv som gynnar Skånes tillväxt. Skåne är med sitt geografiska läge i Sverige och Europa ett mycket viktigt nav för godstransporter. En tredjedel av Sveriges import och export, mätt i värde, passerar genom Skåne varje år. Vid störningar av transportinfrastrukturen i Skåne märks detta på varu- och distributionskedjor i hela Europa och påverkar Sveriges konkurrenskraft. Trafikverket bedömer samtidigt att godsflödena kommer öka kraftigt i framtiden, till år 2040.

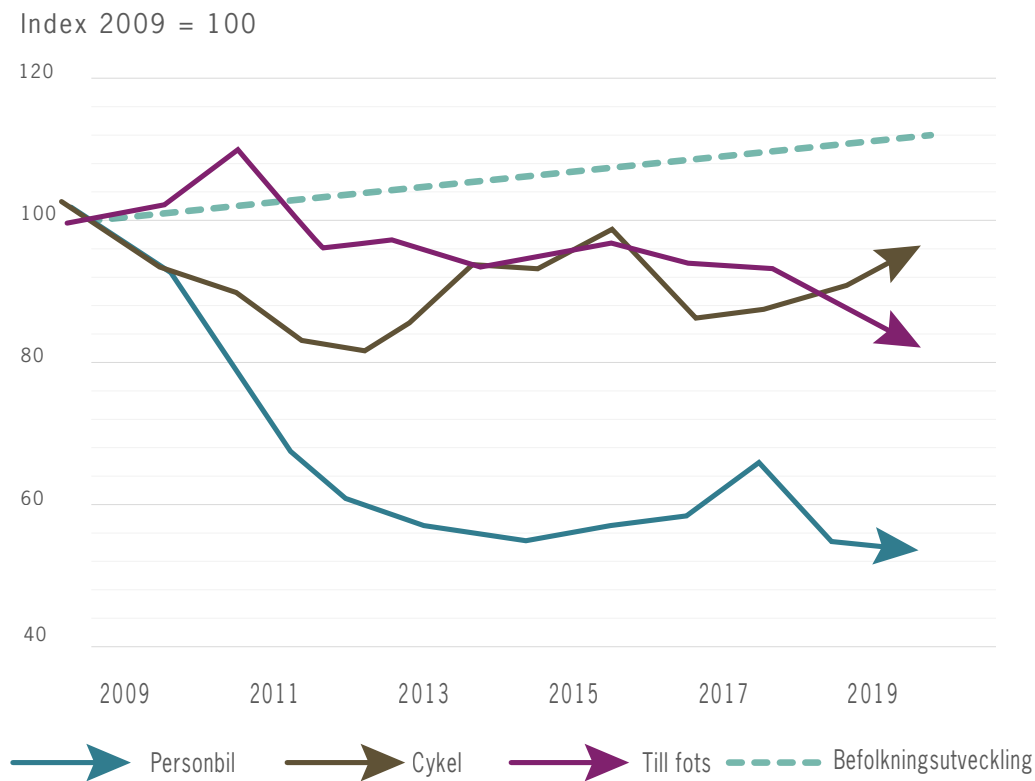
Samtidigt medför ökade transporter även mindre positiva effekter, såsom negativ miljö- och klimatpåverkan, kapacitetsbrister i infrastrukturen och markanvändningskonflikter, vilka också måste hanteras. De senaste årens omvärldsförändringar påverkar företagens supply chain liksom distributionen. Nya logistiktrender och ökat fokus på resiliens är ställer ytterligare krav på transporterna.

Den regionala transportinfrastrukturplanen innehåller satsningar på de skånska vägarna och järnvägarna som bidrar till att överbrygga de utmaningar som står för dörren. För att nå målen om transportsektorns minskade utsläpp samtidigt som vi planerar och skapar förutsättningar för attraktiva städer samtidigt som vi skapar förutsättningar för att bo på landsbygden, ställs stora krav på framtidens gods- och varuleveranser. Mer gods behöver färdas så långt som möjligt med båt, som är ett av mest energieffektiva transportslagen. Samtidigt behöver många av de transporter som idag sker på väg flyttas till järnväg. Det är dock trångt på spåren och godstågen behöver samsas om samma spår som såväl våra snabbtåg som långsamma regionala tåg.

Nästan alla godsleveranser startar eller slutar i en stad, vilket innebär att förutsättningarna för multimodala transporter behöver förbättras/utökas. Liksom för persontransporterna är det vägtransporterna, dvs lastbilstransporterna, som svarar för den största delen av växthusgasutsläppen från godstransporterna. Elektrifiering/biodrivmedel och effektivisering av godstransporterna är exempel på åtgärder som tillsammans med överflyttning skapar förutsättningar för såväl de långväga som regionala godstransporterna att utvecklas i ett framtida hållbart godstransportsystem.

TRAFIKSÄKERHET OCH TRYGGHET

Framtidens motorfordonstrafik kommer i större utsträckning vara elektrifierad och automatiserad. Detta innebär stora möjligheter att kunna styra trafikflöden, minska olyckor och skapa mer attraktiva och tillgängliga städer och landsbygder.



Döda och allvarligt skadade i olyckor med personbil, cykel och till fots 2009–2020 i Skåne, index = år 2009)

Under 2000-talet har ett stort antal vägar i Skåne försetts med mitträcke, vilket varit en nyckel i strategin om att minska antalet allvarliga olyckor mellan motorfordon. Dessa vägar har huvudsakligen varit de större riksvägar som genom relativt enkla åtgärder kunnat breddas utan större ombyggnationer. I Skåne har antalet personer som omkommit i personbil till följd av en olycka minskat från 54 personer år 2000 till 15 personer år 2020. Tyvärr kan inte samma positiva trend urskiljas för fotgängare och cyklister. Antalet cyklister och fotgängare som varje år avlider eller skadas i trafiken är ungefär detsamma idag som för 20 år sedan. Detta kan delvis förklaras med att det faktiskt är fler som cyklar idag, men en anledning är också i att det inte skett samma teknikutveckling och anpassning av infrastrukturen för cyklister och fotgängare.

Målet att främja en omställning till ett hållbart transportsystem innebär att trafiksäkerheten och tryggheten öka även för de oskyddade trafikantgrupperna. Ökade andelar självkörande och autonoma personbilar, automatiskt begränsade hastigheter i tätbebyggda områden och utökade satsningar på cykel- och fotgängarinфраstruktur är viktiga komponenter för att skapa ett tryggt och säkert trafiksystem.

Satsningar regional transportinfrastruktur i Skåne

Region Skåne har av regeringen fått i uppdrag att upprätta en ny regional transportinfrastrukturplan för åren 2022–2033. Planen avser investeringsåtgärder på i huvudsak det statliga regionala vägnätet i Skåne. Trafikverket upprättar samtidigt en nationell transportplan för investeringar i järnvägsnätet och det nationella stamvägnätet. Det finns en bred samsyn kring de viktigaste prioriteringarna. Genomförandet av namngivna objekt under planperioden 2018–2029 är en utgångspunkt, fortsatta satsningar på kollektivtrafik och cykel är en annan. Planen innehåller också en ökad satsning på samfinansiering av nationell plan för att realisera Skånebildens. Den av regeringen angivna budgetramen täcker inte Skånes behov av ny infrastruktur.



Satsningar 2022–2033

Den regionala transportinfrastrukturplanen visar, tillsammans med Nationell plan för transportsystemet, vilka statlig investeringar på infrastrukturen som ska göras i Skåne under kommande tolvårsperiod. Den regionala transportinfrastrukturplanen innehåller statliga medel utifrån och del av den nationella planen.

Samfinansiering: Gemensam finansiering mellan infrastrukturplaner, till exempel när medel från den regionala planen samfinansierar åtgärder i den nationella planen.

Medfinansiering: Gemensam finansiering med andra medel utöver den regionala transportinfrastrukturplanen. Exempelvis kan en kommun medfinansiera ett vägobjekt i den regionala planen.

Statlig medfinansiering: Finansiering ur nationell eller regional plan till åtgärder med en annan offentlig huvudman. Finansiering till satsningar kan till exempel sökas av regionens kommuner och den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

EKONOMISK RAM

Utifrån ramen på 5 152 miljoner kronor har Region Skåne upprättat Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2022–2033, med följande utgångspunkter:

Namngivna regionala vägobjekt	1898	Samfinansiering nationell plan	946
13 Förbi Assmåsa (Sjöbo)	5	Skånebanan Attarp	72
19 Bjärlöv–Broby	355	Väst kustbanan Ängelholm- Maria	70
108 Staffanstorp–Lund	127	E6 ITS	27
1022, Hammar–Skillinge, gång- och cykelväg	79	Kävlinge-Arlöv, etapp 2 (Lommabanen)	60
11 Sjöbo (Anklam)–Tomelilla	260	913 Bjärrred-Flädie planskild korsning Lommabanen	67
100 Kungstorp–Stora Hammar	130	Väst kustbanan Maria-Helsingborg	300
100 Stora Hammar–Falsterbo	100	Trimningspaket Järnväg	350
23 Tjörnarpsandåkra	520	Cykelinfrastruktur	780
108 Genom Svedala	207	Statliga cykelvägar	450
23 Ö Höör Höör/Hörby	100	Standardhöjning statliga cykelvägar	60
21 Klippan–Hylltofta	15	Statlig medfinansiering kommunala cykelvägar	180
Kollektivtrafik	1078	Statlig medfinansiering regionalt prioriterade stråk	90
Statliga regionala vägar	350	Trafiksäkerhet och miljö	385
Statlig medfinansiering kommunala vägar	500	Statliga regionala vägar	225
Storstadsavtal Malmö	228	Statlig medfinansiering kommunala vägar	160
		Övrigt	65
		Investeringsåtgärder enskilda vägar	27
		Driftsbidrag till flygplatser	36
		Steg 1 & 2 åtgärder	2
		Summa	5152

Tabellen visar fördelningen av budgetram.

1 898 miljoner kronor avsätts för finansiering av regionala vägobjekt. Under planperioden prioriteras att färdigställa stråk och genomförandet av namngivna objekt i föregående plan. Ökade kostnader har också inneburit att tidigare kollektivtrafikobjekt och cykelvägobjekt blivit namngivna åtgärder.

1 078 miljoner kronor avsätts för finansiering av kollektivtrafikåtgärder som fördelas mellan statliga vägar, statligt bidrag till kommunala vägar och storstadsavtal Malmö. Åtgärder för genomförande av SkåneExpressen, övriga kollektivtrafiksatsningar, tillgänglighetsanpassning och storstadsavtal Malmö prioriteras inom planperioden.

946 miljoner kronor avsätts för samfinansiering av satsningar i nationell transportplan.

780 miljoner kronor avsätts för finansiering av ny samt upprustning av befintlig cykelinfrastruktur. Medlen fördelas mellan statliga vägar och statligt bidrag till kommunala vägar.

385 miljoner kronor avsätts för finansiering av åtgärder som bidrar till ökad trafiksäkerhet och förbättrad miljö. Medlen fördelas mellan statliga vägar och statligt bidrag till kommunala vägar.

65 miljoner kronor avsätts för finansiering av åtgärder på enskilda vägar, driftbidrag till flygplatser och steg 1 & 2-åtgärder i enlighet med fyrstegsprincipen.

Namngivna regionala vägobjekt

Namngivna regionala vägobjekt		1898
13 Förbi Assmåsa (Sjöbo)		5
19 Bjärlöv–Broby	 	355
108 Staffanstorp–Lund	 	127
1022, Hammar–Skillinge, gång- och cykelväg		79
11 Sjöbo (Anklam)–Tomelilla	 	260
100 Kungstorp–Stora Hammar	 	130
100 Stora Hammar–Falsterbo	 	100
23 Tjörnarp–Sandåkra		520
108 Genom Svedala	 	207
23 Ö Höör Höör/Hörby		100
21 Klippan–Hylltofta		15

Tabellen visar fördelning av medel till namngivna regionala vägobjekt.

1 898 miljoner kronor avsätts för finansiering av namngivna regionala vägobjekt. Namngivna objekt är objekt som kostnadsberäknade till över 50 miljoner kronor. För de namngivna objekten prioriteras det regionalt viktiga vägnätet som stödjer det flerkärniga Skåne. Under planperioden prioriteras att färdigställa stråk och genomförandet av namngivna objekt i förgående plan. Objekten har ökat i kostnader med över 500 miljoner från föregående planperiod 2018-2029. Tillkommande objekt har tidigare varit prioriterade inom kollektivtrafik- eller cykelvägsplaneringen men har en total kostnad som överstiger 50 miljoner kronor och är därför namngivna i planen. Utöver Hammar-Skillinge är cirka 80 till 100 miljoner kronor avsatta till cykelåtgärder inom de övriga namngivna objekten. Enligt direktivet för den nationella planen ska Trafikverket föreslå och motivera en lämplig omfattning av samfinansiering till de regionala transportinfrastrukturplanerna avseende trafiksäkerhetsåtgärder på det regionala vägnätet. Samfinansieringen kan användas till ytterligare satsningar för att öka trafiksäkerheten på det statliga vägnätet. Väg 21 Klippan-Hyllstofta är den åtgärd som ligger längst fram i Trafikverkets planering för att kunna byggstartas under perioden 2022-2033. 15 miljoner finns därför avsatta för att kunna påbörja planeringen av åtgärden. Skulle samfinansieringen från nationell plan täcka mer än kostnaden för väg 21 Klippan-Hyllstofta är det väg 19 Härlöv-Karpalund som ska börja planeras för genomförande.

VÄG 13 FÖRBI ASSMÅSA (SJÖBO)

Väg 13 förbinder nordvästra Skåne med sydöstra Skåne och tillhör det regionalt viktiga vägnätet för godstrafik och kollektivtrafiken. Sträckan norr om Assmåsa gård har dåliga grundförhållanden och den befintliga vägen har sättningar, vilket innebär risk för att vägen sjunker alternativt kollapsar. Trafikmängden är cirka 3450 fordon/dygn, varav 14 procent är tung trafik. Vägens bredd på sträckan varierar mellan 6 till 7,5 meter. Väg 13 har också dålig linjeföring vilket resulterar i otillfredsställande framkomlighet och trafiksäkerhet. På den aktuella, cirka 2,5 km långa sträckan, planeras en ny 8 meter bred väg med hastighetsstandard 80 km/h. Ombyggnaden sker dels på befintlig väg och dels via nybyggnad intill befintlig väg. Den bredare vägrenen underlättar för cyklister att röra sig längs sträckan och till den befintliga hållplatsen i norr anordnas en ny gång- och cykelväg. Kostnaden för åtgärderna under perioden 2022-2033 är 20 miljoner kronor, varav 5 miljoner kronor belastar den regionala transportinfrastrukturplanen 2022-2033. Resterande belastar anslaget för bärighetsåtgärder i Nationell plan. Byggnation pågår med färdigställande under 2023.

VÄG 19 BJÄRLÖV–BROBY

Väg 19 är en viktig nordsydlig regional förbindelse mellan Kristianstad och norra delarna av Skåne samt en viktig länk till Kronoberg. Längs den aktuella sträckan varierar vägbredden mellan 7 till 13 meter, med merparten av sträckan inom spannet 7 till 9 meter. Trafikflödet har uppmätts till 3 800–6 400 fordon/dygn. Den tunga trafiken utgör ungefär 10 procent. Vägen är smal i förhållande till trafikbelastning och trafiksäkerheten bedöms som låg. Kollektivtrafiken påverkas även negativt av trängseln och av att vägen inte är optimal utformad. Åtgärden innebär en ombyggnad till mötesfri landsväg 2+1 med hastighetsstandard 100 km/h för förbättrad tillgänglighet, trafiksäkerhet och framkomlighet. Åtgärder som förbättrar framkomligheten för SkåneExpressen ingår i projektet. Mellan Bjärlöv och Hanaskog kommer cyklisterna att hänvisas till den gamla vägen och mellan Hanaskog och Broby upprustas den gamla banvallen till cykelbana. Den preliminära kostnaden för åtgärderna längs den 16 km långa sträckan är 444 miljoner kronor varav 355 miljoner belastar planperioden 2022–2033. Vägplan är fastställd och byggstart är beräknad till år 2024.

VÄG 108 STAFFANSTORP–LUND

Väg 108 tillhör det regionalt viktiga vägnätet för persontrafik och fyller en viktig lokal funktion mellan Staffanstorps och Lund. Befintlig väg 108 trafikeras av 11 000 till 14 500 fordon/dygn och saknar mötesseparering. Vägstandarden är låg i förhållande till vägens funktion och mängden fordon som trafikerar vägen vilket medför långa köer under rusningstrafik. Föreslagna åtgärder är en ombyggnad i befintlig sträckning till mötesfri väg 2+2 med särskilt fokus på kollektivtrafiken samt upprustning av delar av den befintliga gång- och cykelvägen. Vägen ska ha hastighetsstandard 100 km/h. Åtgärden samordnas med ombyggnad av trafikplats Lunds södra/E22. Vägplanen är fastställd. Den preliminära kostnaden är 127 miljoner kronor och belastar planperioden 2022–2033. Beräknad byggstart är år 2024.

VÄG 1022 HAMMAR–SKILLINGE, GÅNG- OCH CYKELVÄG

Förbättrade cykelmöjligheter mellan Hammar och Skillinge är en viktig förutsättning för att färdigställa Sydkustleden. Sydkustleden är en nationell cykelled som sträcker sig från Simrishamn längs med Skånes kust via bland annat Trelleborg och Malmö till Helsingborg. I Simrishamn ansluter Sydkustleden till Sydostleden, som löper vidare norrut till Växjö. I Helsingborg börjar Kattegattleden som fortsätter vidare norrut till Göteborg. Ändamålet med projektet är att skapa en sammanhängande, tillgänglig och trafiksäker cykelväg för att förbättra förutsättningarna för att cykla samt öka trafiksäkerheten för gång och cykeltrafikanter mellan Hammar och Skillinge. Den preliminära kostnaden för åtgärden är 105 miljoner kronor varav 79 miljoner belastar den regionala transportinfrastrukturplanen 2022–2033. Simrishamns och Ystad kommun finansierar 25 procent av den del som anläggs inom respektive kommun. Arbeta med vägplan pågår. Planerad byggstart är år 2024.

VÄG 11 SJÖBO (ANKLAM)–TOMELILLA

Väg 11 tillhör det regionalt utpekade nätet för persontrafik, godstrafik och kollektivtrafik. Den aktuella sträckan ingår i planerna för utveckling av SkåneExpressen och utgör en regional länk mellan Skånes sydvästra och sydöstra delar. Vägen är relativt ny med ett körfält i vardera riktningen och hastighetsstandard 90 km/h, med undantag från korsningen med väg 19 där hastigheten är 70 km/h. Befintlig väg trafikeras av cirka 4 700 fordon per dygn. Vägen är försedd med mitt- och sidräfflor men saknar mötesseparering, vilket innebär att trafiksäkerheten är bristfällig. Det finns också brister för oskyddade trafikanter längs väcksträckan och i korsningspunkter. Objektet har studerats i en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) under åren 2016/2017. Föreslagen åtgärd avser att mötteseparera befintlig väg för att höja trafiksäkerheten samt att öka framkomligheten för kollektivtrafiken. Åtgärder för att främja cykling studeras inom projektet. Arbeta med vägplan pågår. Den preliminära kostnaden för åtgärderna är 260 miljoner kronor och belastar planperioden 2022–2033. Beräknad byggstart är år 2025.

VÄG 100 STORA HAMMAR-KUNGSTORP

Väg 100 är en prioriterad regional väg som sträcker sig från Skanör, via Ljunghusen och Höllviken och slutar som motortrafikled som mynnar i E6/E22 mot Malmö. Vägen utgör den enda länken mellan dessa orter. Objektet har studerats i en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) under åren 2016/2017. Stråket har brister kopplat till trafiksäkerhet och tillgänglighet. Det råder bristande framkomlighet under tider med höga trafikflöden, såsom vid pendlingstider morgon och kväll. De planerade åtgärderna att väg 100, mellan cirkulationsplats Stora Hammar och trafikplats Kungstorp, breddas med ett körfält i norrgående körriktning. Vägsträckan får då dubbla körfält i båda körriktningarna. Breddningen av vägen sker längs vägens södra sida. Vidare planeras en ny busshållplats med två hållplatslägen i anslutning till handelsområdet vid Toppengallerian, inklusive en anslutande gång- och cykelväg samt en planskild gång- och cykelport under väg 100. De planerade åtgärderna möjliggör ett genomförande av SkåneExpressen och ökar attraktiviteten för att åka kollektivtrafik i stråket Malmö-Falsterbonäset. Arbeta med vägplan pågår. Den preliminära kostnaden för åtgärderna är 130 miljoner kronor och belastar planperioden 2022-2033. Beräknad byggstart är tidigast år 2024.

VÄG 23 TJÖRNARP–SANDÅKRA

Väg 23 är en del av en viktig interregional förbindelse från sydvästra Skåne till Småland. Vägen är särskilt viktig för regionala transporter och ingår i landtransportnätet för långväga godstransporter. Trafikmängden uppgår till 6 600–7 600 fordon per dygn och den tunga trafiken utgör mellan 16 och 18 procent av all trafik. Dagens vägsträcka mellan Tjörnarp och Sandåkra saknar mitträcke och separerad gång- och cykelväg på delar av sträckan. Den befintliga vägstandarden är inte tillfredställande i förhållande till trafikmängden och sträckan är olycksdrabbad. Objektet har studerats i en åtgärdsvalsstudie under år 2016/2017. Föreslagen åtgärd är en ombyggnad i befintlig sträckning av väg 23 mellan Höör/Tjörnarp och Hässleholm/Sandåkra. Vägen utformas som en mötesfri landsväg 2+1 och hastighetsstandard 100 km/h. Möjligheten för oskyddade trafikanter att röra sig längs sträckan studeras och en gång- och cykelport i norra Mellby planeras. Arbetet med vägplan pågår. Den preliminära kostnaden för åtgärderna är 520 miljoner kronor och planerad byggstart är tidigast år 2026.

VÄG 100 FALSTERBO-STORA HAMMAR

Väg 100 är en prioriterad regional väg som sträcker sig från Skanör, via Ljunghusen och Höllviken och slutar som motortrafikled som mynnar i E6/E22 mot Malmö. Vägen utgör den enda länken mellan dessa orter. Objektet har studerats i en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) under åren 2016/2017. Stråket har brister kopplat till trafiksäkerhet och tillgänglighet. Det råder bristande framkomlighet under tider med höga trafikflöden, såsom vid pendlingstider morgon och kväll. Åtgärderna innebär att en fyrfältsväg byggs från Cirkulationsplats Stora Hammar till Falsterbokanalerna. En fyrfältsväg anläggs också genom Skanörs Ljung. Åtgärder för kollektivtrafiken inkluderar nya hållplatslägen för SkåneExpressen samt ett separat busskörfält genom Skanör Ljung i södergående riktning för att prioritera bussens framkomlighet. De planerade åtgärderna möjliggör ett genomförande av SkåneExpressen och ökar attraktiviteten för att åka kollektivtrafik i stråket Malmö-Falsterbonäset. Arbetet med vägplan pågår. Den preliminära kostnaden för åtgärderna är 100 miljoner kronor och belastar planperioden 2022-2033. Beräknad byggstart år 2026.

VÄG 108 GENOM SVEDALA

Väg 108 är en regionalt viktig väg för persontrafik som i Svedala korsar järnvägen Ystadbanan i plan. Vägen är ett viktigt komplement till E6 och förbinder många lokala målpunkter. Vägsträckan trafikeras av mellan 4 000 och 8 000 fordon per dygn och har delvis en låg standard med begränsad omkörningsmöjligheter och en hög andel trafikolyckor. Järnvägs korsningen medför störningsmoment med begränsad framkomlighet och utgör en trafiksäkerhetsrisk. Bristen studeras för närvarande i en åtgärdsvalsstudie som förväntas avslutas under 2022. Planerat byggstart är i slutet av planperioden 2022-2033. Den preliminära kostnaden för projektet är 207 miljoner kronor som belastar planperioden 2022-2033.

VÄG 23 & 13 Ö HÖÖR/HÖÖR–HÖRBY

Väg 23 är en del av en viktig interregional förbindelse från sydvästra Skåne till Småland. Vägen är särskilt viktig för regionala transporter och ingår i landtransportnätet för långväga godstransporter. Trafikmängden uppgår till 6 600–7 600 fordon per dygn. På stora delar av väg 23 är framkomligheten begränsad med många anslutningar. Vägen går även genom det känsliga Ringsjösundet där det råder förbud för transport med farligt gods. Objektet har studerats i en åtgärdsvalsstudie under åren 2016/2017. Under 2021 gjordes ett omtag och en ny åtgärdsvalsstudie startades upp. Den pågående åtgärdsvalsstudien förväntas avslutas under 2023. Vilka åtgärder som föreslås är därför inte klart vid tiden för antagandet av den regionala transportinfrastrukturplanens för perioden 2022-2033. Den preliminära kostnaden för åtgärderna är ännu oklar. För planperioden 2022–2033 avsätts 100 miljoner. Beräknad byggstart är som tidigast år 2031.

VÄG 21 KLIPPAN-HYLLSTOFTA

Väg 21 fyller en viktig funktion i att binda samman Skånes nordvästra och nordöstra delar samt vidare mot Blekinge. Den är utpekad som en funktionellt prioriterad väg för godstransport och dagliga samt långväga personresor med bil. Sträckan mellan Klippan och Hyllstofta är den sista delen av stråket som saknar mittseparering och var tidigare utpekad som en brist i Regionala transportinfrastrukturplan 2018-2029. Objektet studerades i en åtgärdsvalstudie (ÅVS) under 2019. Sträckan saknar mittseparering och har begränsade omkörningsmöjligheter - med köbildning och olyckor som följd. Åtgärderna innebär att befintlig väg mötessepareras med utbyggnad av omkörningssträckor, så kallad gles 2+1-väg. Objektet avses att finansieras genom samfinansiering av nationell plan. Regeringen avser i nationell plan avsätta medel för samfinansiering till de regionala transportinfrastrukturplanerna avseende trafiksäkerhetsåtgärder på det regionala vägnätet. Samfinansieringen kan användas till ytterligare satsningar för att öka trafiksäkerheten på det statliga vägnätet. Totalkostnaden för objektet beräknas till 200 miljoner varav 15 miljoner belastar planperioden 2022-2033. Resterade medel finansieras av samfinansiering från den nationella planen. Beräknad byggstart är i slutet av planperioden 2022-2033.

Kollektivtrafik

Kollektivtrafik	1078
Statliga regionala vägar	350
Statlig medfinansiering kommunala vägar	500
Storstadsavtal Malmö	228

Tabellen visar fördelningen av medel för kollektivtrafik.

1 078 miljoner kronor avsätts för finansiering av kollektivtrafikåtgärder som fördelas mellan statliga vägar, statligt bidrag till kommunala vägar och storstadsavtal Malmö. Åtgärderna ska bidra till att uppfylla målet för att öka andelen resor som görs med kollektivtrafik i Skåne, samt främja ett hållbart transportsystem. Satsningarna är enbart riktade mot vägnätet för bussar – åtgärder på järnväg finansieras inom Nationell plan och delvis genom samfinansiering i denna plan.

STATLIGA VÄGAR

Åtgärderna finansieras till 100 procent genom den regionala transportinfrastrukturplanen och åtgärderna kan endast vara på det statliga vägnätet.

Åtgärderna syftar till att förbättra tillgängligheten och framkomlighet för busstrafiken i Skåne. En riktad satsning kommer under planperioden att göras på SkåneExpressen vilket innebär åtgärder för att öka framkomlighet, kapacitet, pålitligheten, prioriteringar i korsningar samt busskörfält. Exempel på större satsningarna som finansieras av denna pott är Väg 11 Tomelilla anpassning för SkåneExpressen där Region Skåne, Trafikverket och Tomelilla kommun har skrivit en avsiktsförklaring under 2017 för genomförande under planperioden för 2022-2033. Tomelilla kommun medfinansierar åtgärden till hälften. Utöver satsningar för förbättrad tillgänglighet för busstrafiken kommer en fortsatt satsning göras på ombyggnad av hållplatser i Skåne, med sikte på att uppnå målet i Trafikförsörjningsprogrammet för Skåne om att tillgänglighetsanpassa hållplatser med minst 10 av- och påstigande. De hållplatser längs de statliga vägarna som av trafiksäkerhetsskäl måste byggas om eller flyttas finansieras också av denna potten.

STATLIG MEDFINANSIERING KOMMUNALA VÄGAR

Under planperioden har kommunerna i Skåne möjlighet att årligen söka bidrag till åtgärder på det kommunala vägnätet. Bidragsdelen är 50 procent och kan i projekt med större regional nytta uppgå till 75 procent. Liksom för statliga regionala vägar kommer det för kommunal infrastruktur att ges bidrag inom satsningarna på SkåneExpressen, framkomlighet och övriga åtgärder för busstrafiken samt tillgänglighetsanpassning av hållplatser. Region Skånes avsikt är att processen för medfinansiering till kommunala vägar ska vara transparent och tydlig.

För hela planperioden uppgår satsningen till 500 miljoner kronor, vilket motsvarar cirka 42 miljoner kronor årligen. Behovet är dock störst i början av planperioden varför en större andel kommer finansieras de första åren.

För mer information om ansökningsprocessen se sidan 115, *Process och genomförande*.

STORSTADSAVTAL MALMÖ

Storstadsavtal för Malmö avser kollektivtrafikåtgärder som beslutades inom ramen för Sverigeförhandlingen. Staten har under år 2017 genom Sverigeförhandlingen slutit avtal om storstadsåtgärder i bland annat Malmö. I avtalen fastställs åtgärder, statlig medfinansiering och kommunens åtaganden om finansiering och bostadsbyggande. I Malmö omfattas åtta busstråk varav fyra nya expresslinjer i Malmö, Kävlinge–Arlöv, etapp 2 (Lommabanan). I ansökningar om medel ur potten för statlig medfinansiering för kommunala vägar inom kollektivtrafikpotten ska under planperioden Malmö stads del beaktas, kopplat till åtgärder inom storstadsavtalet.

Samfinansiering av nationell plan

Tabellen visar fördelningen av medel till samfinansiering av nationell plan

Samfinansiering nationell plan	946
Skånebanan Attarp	72
Västkustbanan Ängelholm- Maria	70
E6 ITS	27
Kävlinge-Arlöv, etapp 2 (Lommabanan)	60
913 Bjärred-Flädie planskild korsning Lommabanan	67
Västkustbanan Maria-Helsingborg	300
Trimningspaket Järnväg	350

946 miljoner kronor är avsatta för samfinansiering av den Nationella planen för satsningar av stor regional betydelse. Genom samfinansiering av den Nationella planen ökar möjligheterna för Trafikverket att prioritera viktiga satsningar och åtgärder i Skåne, som annars kanske inte hade kunnat prioriteras. Syftet är att främja robustheten i Skånes järnvägsnät och öka kapaciteten för regionala tåg.

SKÅNEBANAN MÖTESSPÅR ATTARP (HÄSSLEHOLM)

Skånebanan är en enkelspårig järnväg mellan Helsingborg och Kristianstad med person- och godstrafik. Skånebanan är klassad som riksintresse och förbinder Västkustbanan, Södra stambanan och Blekinge Kustbana. Kapaciteten på Skånebanan är ansträngd och delsträckan Hässleholm–Kristianstad är en av de mest belastade enkelspårsträckorna i landet. Konsekvenserna av kapacitetsbristen är trafiksystemets bristande robusthet och hög störningskänslighet samt förseningar. Satsningen innebär förlängning av mötesspår vid Attarp i Hässleholm och väster om Kristianstad C. Genom att förlänga ett mötesspår i Attarp, riktning mot Hässleholm, möjliggörs att två tåg kan invänta ett mötande tåg och tiden på sträckan kan kortas. Arbetet med järnvägsplan pågår. Totalkostnad för projektet är cirka 150 miljoner kronor varav den regionala transportinfrastrukturplanen samfinansierar med totalt 72 miljoner kronor. Byggstart är tidigast år 2023.

VÄSTKUSTBANAN ÄNGELHOLM–MARIA

Väst kustbanan sträcker sig mellan Göteborg och Lund och utgör en viktig förbindelse för person- och godstrafik i sydvästra Sverige. Banan är viktig både för regional pendeltrafik och för längre resor mellan Öresundsregionen och Göteborg/Norge samt för godstrafiken norr om Ängelholm. Idag råder det kapacitetsbrist på sträckan Ängelholm–Helsingborg och det finns ett behov av att bygga ut till dubbelspår. Åtgärden innebär att delsträckan Ängelholm–Maria ska byggas ut till dubbelspår i befintlig sträckning. Maria station ska utformas så att det i framtiden ska vara möjligt att utöka de mellanliggande plattformarna med fyra spår. Åtgärden bedöms kunna öka trafiken från åtta till tio tåg per timme och restiden kommer minska med cirka fem minuter. Den preliminära kostnaden för åtgärderna är 2600 miljoner kronor i 2016 års prisnivå och den regionala transportinfrastrukturplanen samfinansierar projektet med 70 miljoner kronor. Byggnation pågår och väntas färdig år 2023.

E6 ITS

Intelligenta transportsystem (ITS) är tillämpningar som i någon form använder informations- eller kommunikationssystem för att skapa en dynamisk funktion i ett trafik- eller transportsystem. E6 genom Skåne är en av landets mest trafikerade motorvägar och en viktig pulsåder för både Sverige och Norge. E6 har också en viktig roll för regional arbetspendling. E6-sträckningen genom Skåne är 143 km. Hela sträckan har motorvägsstandard med en hastighetsgräns på 110 km/h. Längst i norr och i söder passerar i medeltal ca 20 000 fordon per dygn. Stora delar av sträckan runt Malmö–Lund–Helsingborg trafikerar av 40 000–50 000 fordon per dygn. Andelen tung trafik är upp emot 20 procent. Mycket tung trafik kommer in över Öresundsbron och via den mycket omfattande godstrafiken via Trelleborgs hamn. En stor andel av denna trafik är transittrafik som enbart använder E6 för vidare färd upp i Sverige eller mot Norge.

Satsningen är kopplad till trimningsåtgärder i nationell transportplan där åtgärder för ITS samfinansieras av den regionala transportinfrastrukturplanen. Den regionala transportinfrastrukturplanen samfinansierar ITS-åtgärder med 27 miljoner kronor. Byggstart är planerad till år 2024.

KÄVLINGE–ARLÖV, ETAPP 2 (LOMMABANAN)

Lommabanan är en del av Godsstråket genom Skåne och sedan 2020 trafikerar banan av Pågatåg mellan Kävlinge och Malmö med uppehåll i Furulund och Lomma. Etapp 2 av Lommabanan innefattar nya stationer i Flädie och Alnarp, nytt mötesspår vid Alnarp samt förlängning av mötesspår vid Flädie. Malmöpendeln knyter samman Lommabanan, Citytunneln, Öresundsbanan och Kontinentalbanan. Malmöpendeln möjliggör snabb och effektiv pendling med Pågatåg. Åtgärden är en del i Sverigeförhandlingen och kopplat till avtalet med Malmö. Den preliminära kostnaden för åtgärderna är 140 miljoner kronor. Den regionala transportinfrastrukturplanen samfinansierar projektet med 50 miljoner kronor. Arbete med järnvägsplan påbörjas under 2021. Beräknad byggstart är år 2025.

913 BJÄRRED–FLÄDIE PLANSKILD KORSNING LOMMABANAN

I samband med utbyggnaden av Lommabanan behöver plankorsningen mellan väg 913 och Lommabanan byggas om. Projektet kommer att genomföras i anslutning kring åtgärderna på Lommabanan. Förutsättningarna för kollektivtrafiken och cykling längs vägen och till Flädie ingår i projektet. Den preliminära kostnaden för åtgärderna är 67 miljoner kronor. Vägplan pågår och byggstart är beräknad till år 2025.

VÄSTKUSTBANAN MARIA–HELSINGBORG

Västkustbanan klassas som en av Sveriges viktigaste järnvägsförbindelser. Den är en viktig länk för person och godstrafik mellan Göteborg och Lund och förbinder Oslo med Köpenhamn. Sträckan är viktig för framförallt persontrafiken söder om Ängelholm. Idag råder det kapacitetsbrist på sträckan Ängelholm–Helsingborg och det finns ett behov av att bygga ut till dubbelspår. Åtgärden innebär utbyggnad av sträckan Maria–Helsingborg till dubbelspår för att öka kapaciteten och robustheten. Trafiken kan öka från åtta tåg per timme till 30–40 tåg per timme samtidigt som restiderna kan förkortas. Den preliminära kostnaden för åtgärden är 5 000 miljoner kronor, varav den regionala transportinfrastrukturplanen samfinansierar med 300 miljoner kronor. Byggstart är planerad till år 2033.

TRIMNINGSPAKET JÄRNVÄG

I den regionala transportinfrastrukturplanen för perioden 2022-2033 avsätts en pott på 350 miljoner kronor för samfinansiering av mindre trimningsåtgärder som bidrar till att utveckla och trafikera järnvägar i enighet med Persontågsstrategi för Skåne. Pottens syfte är att möjliggöra genomförande av mindre åtgärder som inte är namngivna i den nationella planen och som förbättrar pålitligheten i tågtrafiken, ökar banornas kapacitet och minskar restiderna. Åtgärderna kan innefatta plattformsförlängningar, signalåtgärder, utbyte av växlar, kurvrätning samt åtgärder som identifieras i samband med bristanalyser för exempelvis Skånebanan och Ystadbanan i syfte att kunna utveckla och trafikera banor enligt Persontågsstrategi för Skåne. Prioritering av åtgärderna sker i dialog med Trafikverket och Skånetrafiken. Åtgärder av större karaktär som kommer genomföras är plattformsförlängning på Skurups station och Vändspår i Båstad. Åtgärderna kommer delvis att samfinansieras av den nationella planen.

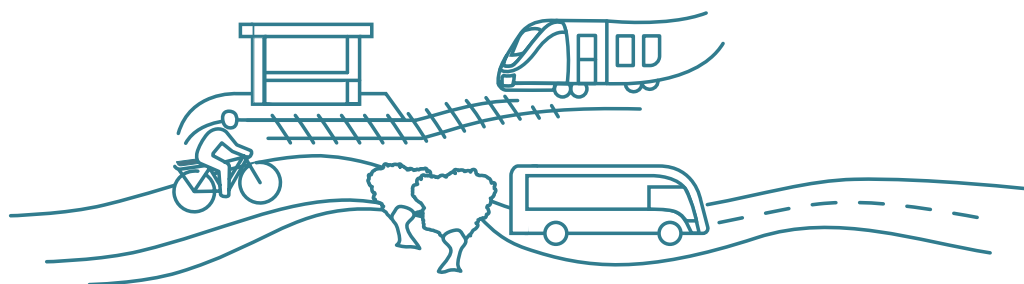
Cykelinfrastruktur

Cykelinfrastruktur	780
Statliga cykelvägar	450
Standardhöjning statliga cykelvägar	60
Statlig medfinansiering kommunala cykelvägar	180
Statlig medfinansiering regionalt prioriterade stråk	90

Tabellen visar fördelningen av medel till cykelinfrastruktur.

Totalt 780 miljoner kronor avsätts för finansiering av cykelinfrastruktur. Satsningen innehåller fyra olika delar; byggande av nya statliga cykelvägar, statligt bidrag till kommunal cykelinfrastruktur, statligt bidrag till kommunala vägar kopplat till supercykelstråk och nationella/regionala leder samt standardhöjningar på befintliga cykelvägar på statligt vägnät. En utgångspunkt för prioriteringen är *Cykelstrategi för Skåne* och de kommunala önskemål som har inkommit till Region Skåne.

Enligt direktivet för den nationella planen ska en särskild cykelpott för investeringar av åtgärder, utöver de som finansieras inom ramen för namngivna objekt, avsättas. En sådan pott kan användas för att utöka ramen för satsningar på statliga cykelvägar.



STATLIGA CYKELVÄGAR

De statliga regionala cykelvägarna är de cykelvägar som ska byggas utmed statliga vägar. Cykelvägarna finansieras enligt gällande avtal med 50 procent kommunal medfinansiering. Övriga objekt finansieras till 100 procent av den Regionala transportinfrastrukturplanen. Satsningarna prioriteras utifrån nedanstående grunder:

- Det saknas alternativ och åtgärden bidrar till ökad tillgänglighet i det regionala basnätet för cykel.
- Objektet bidrar till att främja tillgängligheten till kollektivtrafiken.
- Objektet är en viktig del i genomförandet av utpekade regionala Supercykelvägar i Skåne eller nationella och regionala cykelleder för rekreation och turism.
- Objektet bidrar till att färre förolyckas eller blir allvarligt skadade i trafiken.

Regional transportinfrastrukturplan 2022–2033 innebär att det tidigare kravet kring kommunal medfinansiering av statliga cykelvägar slopas. Detta bedöms kunna leda till en tydligare regional prioritering av statliga cykelvägar som prioriteras inom planperioden, samtidigt som kommuner får ökade möjligheter att bekosta kommunal cykelinfrastruktur när medel inte låses till statliga cykelvägsobjekt. De cykelvägar som fallit ur listan från *Cykelvägsplan för Skåne 2018-2029* kommer i revidering av planen om fyra år att behandlas igen utifrån de fyra hörnens prioriteringar. Cykelvägarna har således inte försvunnit, men denna plan är mer realistisk och visar de cykelvägar som kommer med större sannolikhet att kunna byggas under denna planperiod. Till nästa planperiod kan nya direktiv komma påverka den regionala prioriteringen av kommande cykelvägar. Region Skåne utgår från det regionala perspektivet i koppling till kollektivtrafiken, regionalt prioriterade stråk och att knyta samman basnätet för cykling i Skåne när prioriteringen görs. Det finns stora brister i Skåne längs med det statliga vägnätet, där förbättrade möjligheter till cykling är högt prioriterade. Region Skåne ser positivt på alternativa lösningar som syftar till att avhjälpa dessa brister och som främjar cykling i regionen. Det kan finnas lokala sträckor och vägar där Skånes kommuner i förhandling med Trafikverket kan överta väghållningsansvaret och själva bekosta byggande av ny cykelväg, med stöd av statlig medfinansiering enligt ovan. Region Skåne vill också uppmuntra byggande av kommunal cykelväg längs statligt vägnät med hjälp av reglingen i PBL (2010:900), där förutsättningar för detta finns.

Nedanstående sträckor är prioriterade i planen 2022–2033. Samtliga nedanstående sträckor understiger 50 miljoner kronor och är därför inte namngivna objekt. Prioriterade objekt kan därför komma att ändras under planens genomförande. Objekt med blå text medfinansieras av berörda kommuner och enligt avtal med Trafikverket. De är tre cykelvägar som just nu är under produktion och kommer öppnas under 2022. Övriga cykelvägar har delats in i två grupper där Grupp 1 kommer att byggas och öppnas mellan 2022-2026, men kan komma att ändras om exempelvis en vägplan överklagas. Grupp 2 kommer att byggas efter 2026. Osäkerheten i färdigställande på grund av överklaganden och kostnadsökningar gör att det inte vid planen antagande går att ange specifika årtal, utan genomförandet kommer att ske i en nära dialog med Trafikverket och berörda kommuner. Totalt uppgår satsningarna till 690 miljoner kronor, varav 450 miljoner kronor finansieras från den regionala transportinfrastrukturplanen.

STANDARDHÖJNING STATLIGA CYKELVÄGAR

Standardhöjning på statliga cykelvägar syftar till att förbättra befintliga cykelvägar för att främja trafiksäkerhet och framkomlighet för cyklister och fotgängare. I detta ingår:

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

Totalt uppgår satsningarna till 60 miljoner kronor och åtgärderna finansieras till 100 procent av den regionala transportinfrastrukturplanen.

STATLIG MEDFINANSIERING KOMMUNALA CYKELVÄGAR

Under planperioden har kommunerna i Skåne möjlighet att årligen söka bidrag till åtgärder på det kommunala vägnätet. Bidragsdelen är 50 procent och kan i projekt med större regional nytta uppgå till 75 procent. Region Skånes avsikt är att processen för medfinansiering till kommunala vägar ska vara transparent och tydlig. Av inkomna ansökningar kommer följande att prioriteras högst:

- Åtgärder som främjar tillgängligheten för gång- och cykel till viktiga hållplatslägen och knutpunkter för kollektivtrafik
- Åtgärder som främjar barn och ungas cyklande
- Åtgärder som förbättrar olycksdrabbade cykelvägar och stråk
- Åtgärd som kompletterar och förbättrar den regionala vägvisningen

För hela planperioden uppgår satsningen till 180 miljoner kronor, vilket motsvarar cirka 15 miljoner kronor årligen. För mer information om ansökningsprocessen se i kapitel *Process och genomförande*.

STATLIG MEDFINANSIERING TILL REGIONALT PRIORITERADE STRÅK KOMMUNALA VÄGAR

Under planperioden har kommunerna i Skåne möjlighet att årligen söka bidrag till åtgärder på det kommunala vägnätet för åtgärder som bidrar till att utveckla supercykelvägar samt utvecklar nationella och regionala cykelleder. Region Skånes avsikt är att processen för medfinansiering till kommunala vägar ska vara transparent och tydlig. Bidragsdelen är vanligen 50 procent och kan i projekt med större regional nytta uppgå till 75 procent. Åtgärderna ska bidra till att utveckla supercykelvägar samt stärka nationella och regionala leder för rekreation och turism.

Totalt uppgår satsningen till 90 miljoner kronor och fördelas mellan åren 2023–2027, totalt 18 miljoner kronor årligen. För mer information om ansökningsprocessen se i kapitel *Process och genomförande*.

Grupp 1 (2022-2026)	
Väg 1357 Glumslöv - Ålabodarna (Öppnas 2022)	Landskrona stad
Väg 13 Gråmanstorp - Klippan (Öppnas 2022)	Klippans kommun
Väg 740 Veberöd - Hemmestorp (Öppnas 2022)	Lunds kommun Sjöbo kommun
Väg 511 Höllviken-Stavstensudde	Vellinge kommun Trelleborgs kommun
Väg 2101 Tranebodavägen, Lönsboda	Osby kommun
Väg 113 Stabbarp-Bosarp-Öslöv	Eslövs kommun
Väg 1444 Nyhamnsläge-Arild	Höganäs kommun
Väg 101 Alstad-Östra Grevie	Trelleborgs kommun
Väg 1710 Pomona-Östra Kvarn	Ängelholms kommun
Väg 1248 Mörarp-Bjuv	Bjuvs kommun Helsingborg stad
Väg 1830 Åstorp-Grytevad	Åstorps kommun
Väg 1029 Sjöbo-Marielundsvägen	Sjöbo kommun
Väg 13 Billinge-Röstånga	Eslövs kommun Svalövs kommun
Väg 1900 Malmövägen, Tyringe	Hässleholms kommun
Väg 1788 Hjärnarp-Munka Ljungby	Ängelholms kommun

Grupp 2 (2026-2033)	
Väg 1144 Hofterup-Saxtorps Kyrka	Kävlinge kommun Landskrona stad
Väg 833 Svedala-Hyltarp (Oxie)	Svedala kommun
Väg 2013 Färlöv-Önnestad	Kristianstad kommun
Väg 1255 Bjuv-Åstorp-Hyllinge	Bjuvs kommun Åstorps kommun
Väg 17 Trollenäs-Östra Asmundtorp	Eslövs kommun
Väg 2050 Knislinge-Hjärsås	Östra Göinge kommun
Väg 2000 Ovesholm-Vä	Kristianstad kommun
Väg 755 Skivarp-Bösarp	Skurups kommun
Väg 734 Abbekås-Skivarp	Skurups kommun
Väg 11 Gärsnäs-Östra Tommarp	Simrishamns kommun
Väg 500 Vellingevägen, Hököpinge	Vellinge kommun
Väg 854 Staffanstorp-Burlöv G:a Kyrkvägen	Staffanstorps kommun Burlövs kommun
Väg 9 Östra Tommarp-Simrishamn	Simrishamns kommun
Väg 959 Flyinge-Södra Sandby	Lunds kommun Eslövs kommun
Väg 1350 Glumslöv-Rydebäck	Helsingborg stad Landskrona stad

Tabellen visar prioriterade sträckor på statlig vägnät.

Trafiksäkerhet och miljö

Trafiksäkerhet och miljö	385
Statliga regionala vägar	225
Statlig medfinansiering kommunala vägar	160

Tabellen visar fördelningen av medel till trafiksäkerhet och miljö)

385 miljoner kronor avsätts för finansiering av åtgärder som bidrar till ökad trafiksäkerhet och förbättrad miljö. Medlen fördelas mellan statliga vägar och statligt bidrag till kommunala vägar. Åtgärder som prioriteras inom potten är oftast mindre och enklare åtgärder som bidrar till att öka trafiksäkerheten, minska barriäreffekter av motorfordonstrafik samt andra miljöåtgärder för att minska motorfordonstrafikens negativa miljöpåverkan på människa och natur.

STATLIGA VÄGAR

Åtgärderna finansieras till 100 procent genom den regionala transportinfrastrukturplanen och åtgärderna kan endast vara på det statliga vägnätet. Fokus är att öka säkerheten på vägar, öka hastighetsefterlevnaden och framkomligheten samt öka säkerheten för de oskyddade trafikanterna. Prioriterade områden är; sidoområden för harmonisering av hastigheter, särskilt körfält samt vänstersväng, trafiklugnande åtgärder på genomfarter.

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

Totalt uppgår satsningarna till 225 miljoner kronor och åtgärderna finansieras till 100 procent av den regionala transportinfrastrukturplanen.

STATLIG MEDFINANSIERING TILL KOMMUNAL INFRASTRUKTUR

Under planperioden har kommunerna i Skåne möjlighet att årligen söka bidrag till åtgärder på det kommunala vägnätet. Bidragsdelen är 50 procent och kan i projekt med större regional nytta uppgå till 75 procent. Region Skånes avsikt är att processen för medfinansiering till kommunala vägar ska vara transparent och tydlig.

För hela planperioden uppgår satsningen till 160 miljoner kronor, vilket motsvarar cirka 13 miljoner kronor årligen. För mer information om ansökningsprocessen se i kapitel *Process och genomförande*.

Övrigt

Övrigt	65
Investeringsåtgärder enskilda vägar	27
Driftsbidrag till flygplatser	36
Steg 1 & 2 åtgärder	2

Tabellen visar fördelningen av medel till övriga satsningar

65 miljoner kronor avsätts för finansiering av investeringsåtgärder på enskilda vägar, driftbidrag till flygplatser och steg 1 & 2-åtgärder. Det råder otydlighet kring Trafikverkets rådighet att utanför pågående åtgärder arbeta kontinuerligt med steg 1 & 2-åtgärder, varför enbart en symbolisk summa avsätts för att markera vikten av förändring.

INVESTERINGSÅTGÄRDER ENSKILDA VÄGAR

Det avsätts ett bidrag på 27 miljoner till investeringsåtgärder enskilda vägar under planperioden och potten hanteras av Trafikverket. Dessa medel prioriteras till vägar av stort allmänt intresse, busslinjer, stor andel genomgående trafik etc. Dialogen förs mellan väghållare, kommuner och Trafikverket. Potten avser endast investeringsåtgärder på enskilda vägar. Driftbidraget till enskilda vägar hanteras av den nationella planen.

DRIFTSBIDRAG TILL FLYGPLATSER

Till icke statliga flygplatser avsätts 36 miljoner för driftbidrag. Driftbidraget till icke statliga flygplatser har sedan år 2012 hanterats och administrerats genom den regionala transportinfrastrukturplanen enligt förordning (2006/1577). Kraven som ställs innehåller bland annat att flygplatsen som får bidrag har ett passagerarantal som understiger 200 000 resenärer per år vilket då föranleder till att driftbidraget inte leder till en snedvriden konkurrens. Under planperioden 2022-2033 har 36 miljoner kronor avsatts för driftbidrag och i Skåne är det endast Kristianstad Österlen Airport som uppfyller kriterierna för att få bidrag.

STEG 1 & 2-ÅTGÄRDER

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

Sammanställning

Regional transportinfrastrukturplan 2022-2033	2022	2023	2024	2025-2027	2028-2030	2031-2033	Belastar plan 2022-2033	Sam-och medfinansering	Totalsumma
Namngivna regionala vägobjekt							1898	287	2832
13 Förbi Assmåsa (Sjöbo)	x	x					5	15	60
19 Bjärlöv-Broby			x	x			355	61	44
108 Staffanstorps-Lund			x	x			127		127
1022, Hammar-Skillinge, gång- och cykelväg			x				79	26	105
11 Sjöbo (Anklam)-Tomelilla			x	x			260		260
100 Kungstorp-Stora Hammar			x	x			130		130
100 Stora Hammar-Falsterbo				x	x		100		100
23 Tjörnarps-Sandåkra				x			520		520
108 Genom Svedala					x	x	207		207
23 Ö Höör Höör/Hörby					x	x	100		679
21 Klippan-Hylltofta						x	15		200
Kollektivtrafik							1078		1078
Statliga regionala vägar	x	x	x	x	x	x	350		
Statlig medfinansiering kommunala vägar	x	x	x	x	x	x	500		
Storstadsavtal Malmö	x	x	x	x	x	x	228		
Samfinansiering nationell plan							946	7427	8000
Skånebanan Attarp		x	x				72	72	144
Väst kustbanan Ängelholm-Maria	x	x	x				70	2530	2600
E6 ITS		x	x	x			27	40	67
Kävlinge-Arlöv, etapp 2 (Lommabanen)				x			60	85	140
913 Bjärred-Flädie planskild korsning Lommabanen				x			67		67
Väst kustbanan Maria-Helsingborg					x	x	300	4700	5000
Trimningspaket Järnväg	x	x	x	x	x	x	350		
Cykelinfrastruktur							780	780	1020
Statliga cykelvägar	x	x	x	x	x	x	450	240	690
Standardhöjning statliga cykelvägar	x	x	x	x			60		
Statlig medfinansiering kommunala cykelvägar	x	x	x	x	x	x	180		
Statlig medfinansiering regionalt prioriterade stråk	x	x	x	x			90		
Trafiksäkerhet och miljö							385		385
Statliga regionala vägar	x	x	x	x	x	x	225		
Statlig medfinansiering kommunala vägar	x	x	x	x	x	x	160		
Övrigt							65		65
Investeringsåtgärder enskilda vägar	x	x	x	x	x	x	27		
Driftsbidrag till flygplatser	x	x	x	x	x	x	36		
Steg 1 & 2 åtgärder	x	x	x	x	x	x	2		
Summa							5152	9754	15403





**BEGRÄNSAD
FRAMKOMMLIGH
VÄLJ ANNAN V**

Brister i den skånska infrastrukturen

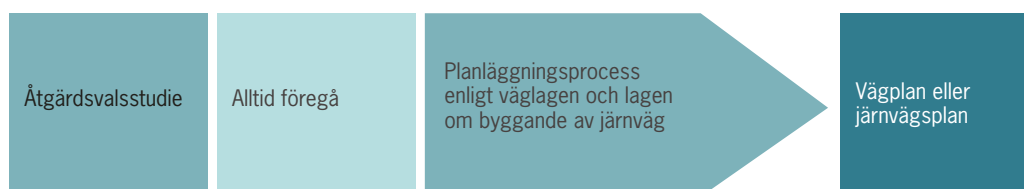
Alla formella planeringsprocesser ska föregås av en åtgärdsvalsstudie. Initiativtagare till en åtgärdsvalsstudie kan vara Trafikverket, en kommun, en region eller en annan aktör. I detta kapitel presenteras de genomförda och pågående åtgärdsvalstudier samt prioriterade brister att utreda enligt åtgärdsvalsstudiemetodiken. Avgränsning för vilka åtgärdsvalsstudier och brister som redovisas här är att de ska kunna leda till åtgärder som finansieras av den regionala transportinfrastrukturplanen.



Avsnitten *Genomförda åtgärdsvalsstudier* och *Pågående åtgärdsvalsstudier* är en uppföljning av avsnittet *Prioriterade brister att utreda i Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2018–2029* samt *Cykelvägsplan för Skåne 2018–2029*. Syftet är att synliggöra vilka regionalt prioriterade brister som utretts under perioden 2018–2022. Under rubriken brister att utreda presenteras vilka brister som är i störst behov att utredas under gällande planperiod, 2022–2033. Vidare presenteras ett antal utredningar som genomförts som underlag för satsningar inom gällande planperiod och kommande regionala transportinfrastrukturplaner.

VAD ÄR EN ÅTGÄRDSVALSSTUDIE?

Förenklat beskrivet är en åtgärdsvalsstudie en analys av en plats, del av vägsträcka eller järnväg, där inblandade intressenter noggrant undersöker vilka insatser som kan genomföras utifrån de upplevda bristerna. Alla formella planeringsprocesser ska föregås av en åtgärdsvalsstudie. Initiativtagare till en åtgärdsvalsstudie kan vara Trafikverket, en kommun, en region eller en annan aktör. Ett vanligt exempel är att Trafikverket, Region Skåne, Skånetrafiken och berörda kommuner analyserar vilka åtgärder som kan genomföras för att öka trafiksäkerheten och framkomligheten på en sträcka.



Åtgärdsvalsstudier (ÅVS:er)

Förberedande arbete inför val av åtgärder



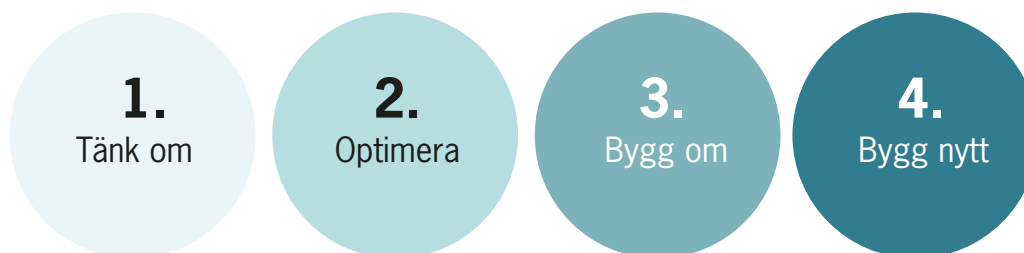
Illustration av processen och ingående aktörer i arbetet med åtgärdsvalsstudier (ÅVS:er).

Arbetet med en åtgärdsvalsstudie sker i olika faser. Det är studier baserade på dialog och med tydlig dokumentation.



Faser enligt metodiken för åtgärdsvalsstudier.

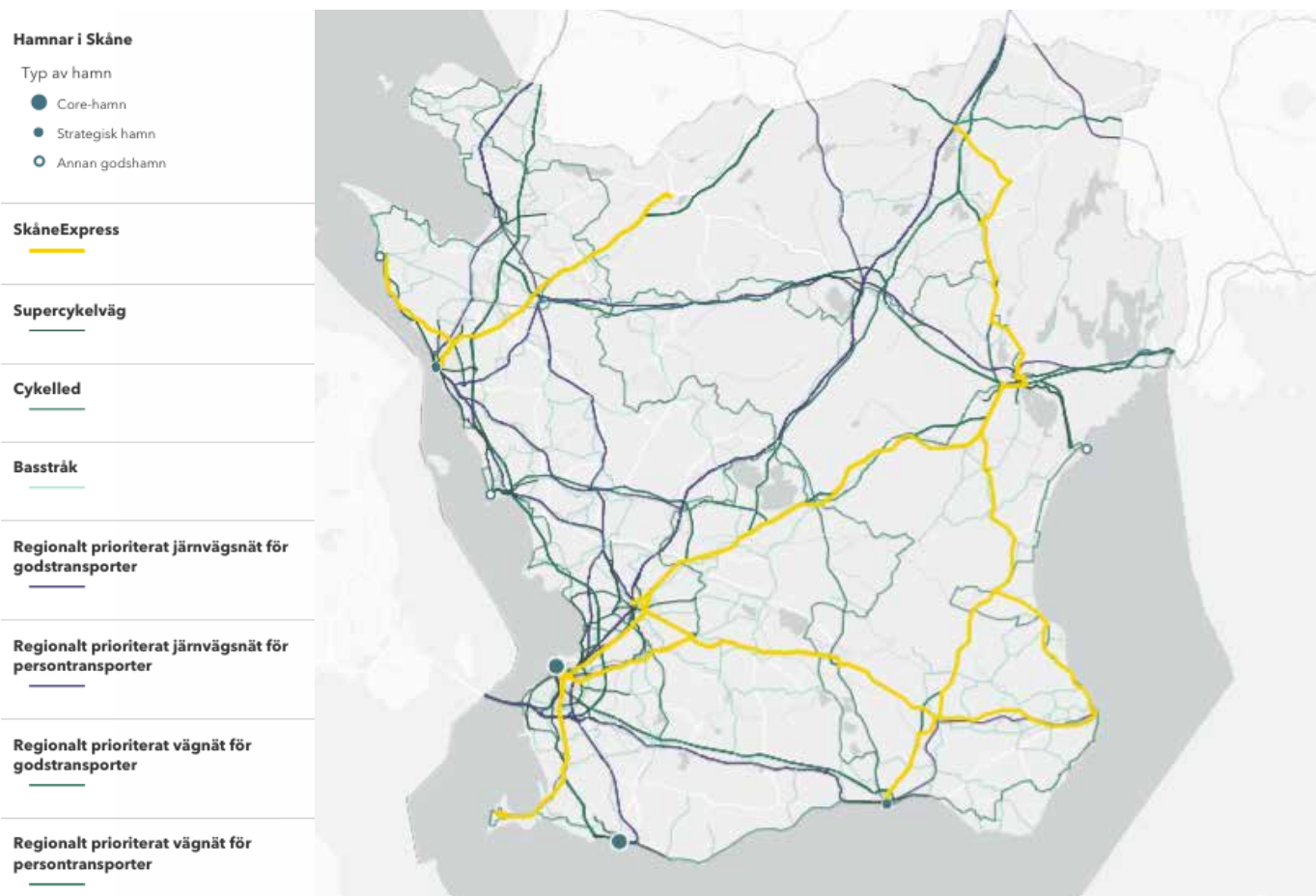
Åtgärdsvalsstudier tar hänsyn till alla trafikslag, alla typer av åtgärder och kombinationer av dessa. Val av åtgärder handlar om att lösa problem och tillgodose behov. Valen ska bidra till en hållbar samhällsutveckling genom kostnadseffektiva åtgärder. För att uppnå det arbetar Trafikverket, som nästan alltid leder arbetet i en åtgärdsvalsstudie, enligt den så kallade fyrstegsprincipen. Tänkbara åtgärder analyseras i fyra steg; i första hand genom att påverka behovet av transporter, i sista hand genom att bygga ny infrastruktur.



Fyrstegsprincipen.

De åtgärdsvalsstudier som har genomförts 2018–2022 fokuserar på brister inom det regionalt prioriterade väg- och cykelvägnätet, det prioriterade järnvägsnätet och på tillgänglighet till Skånes hamnar.

Kartan visar en samlad bild över regionalt prioriterat väg- och järnvägsnät, utpekade linjenät för SkåneExpressen, regionalt prioriterat nät för cykel och hamnar. Mer om det utpekade vägnätet går att läsa i kapitlet *Transportsystemet i Skåne* och i *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050*.



Genomförda åtgärdsvalsstudier 2018–2022

I den *Regionala transportinfrastrukturplanen för Skåne 2018–2029* pekades ett flertal prioriterade brister ut inom regionalt prioriterat nät för väg och järnväg, Expressbuss-koncept samt hamnar att utreda enligt åtgärdsvalsstudiemetodiken. Följande avsnitt är en uppföljning av genomförandet av *Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2018–2029* och redovisar vilka av de prioriterade bristerna som utretts under planperiodens fyra första år 2018–2022. Under rubriken *Genomförda åtgärdsvalsstudier* presenteras även de utredningar som genomförts under åren 2018–2022 för de utpekade statliga cykelvägarna i *Cykelvägsplan för Skåne 2018–2029*.

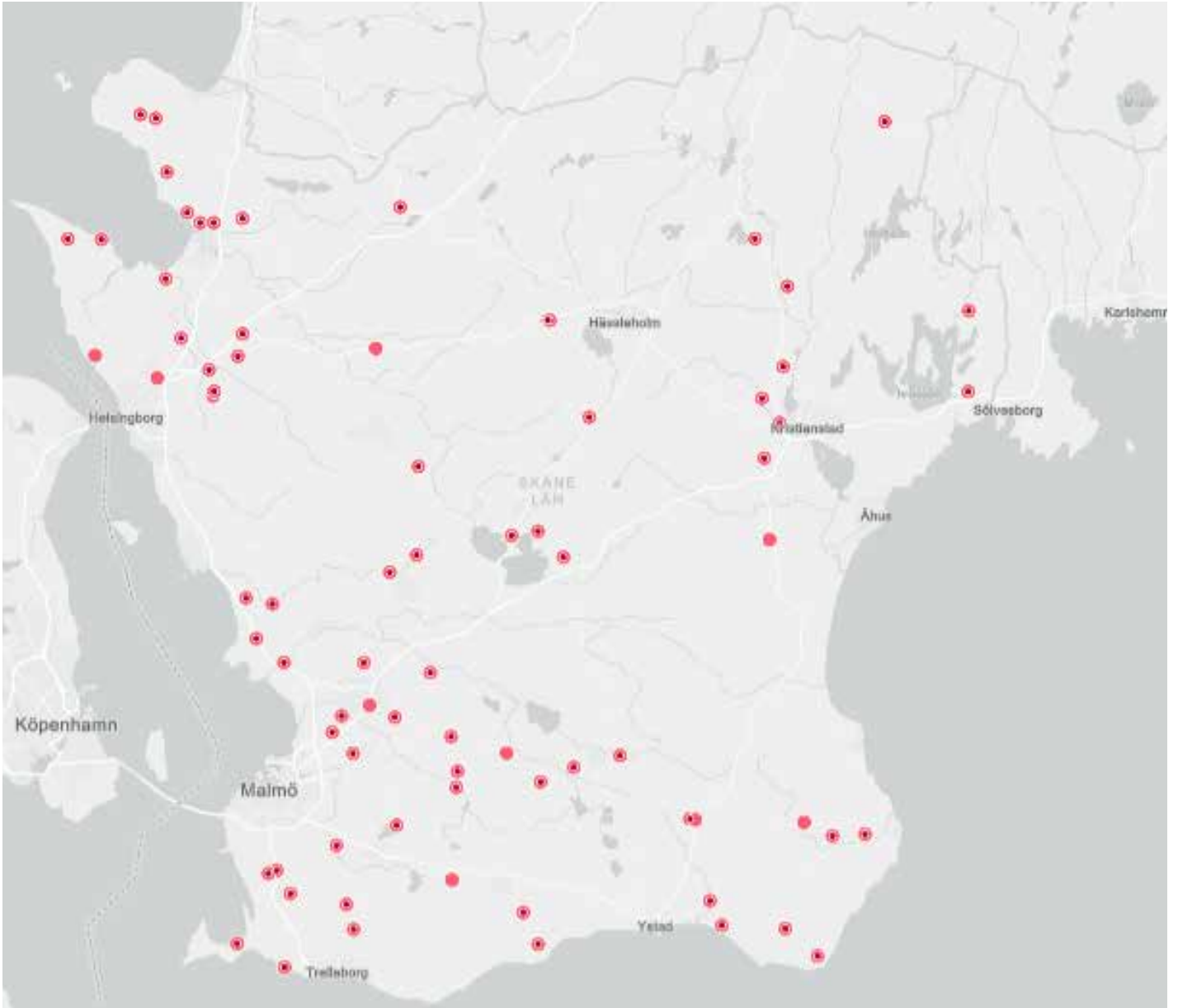
Åtgärdssvalstudierna ligger till grund för beslut om satsningar i den *Regionala transportinfrastrukturplanen 2022–2033*, samt satsningar i kommande nationella och regionala transportinfrastrukturplaner. Åtgärder under 50 miljoner kan finansieras genom medel avsatta i den regionala transportinfrastrukturplanens potter.

Genomförda åtgärdsvalsstudier (ÅVS:er) redovisas här övergripande. För vidare läsning finns samtliga åtgärdsvalsstudier länkade. Det går också bra att vända sig direkt till Trafikverket, Region Skåne eller Skånetrafiken för att ta del av mer information om genomförda utredningar. Åtgärdsvalsstudier genomförda innan 2018 presenteras inte i detta avsnitt, men finns med i kartan till höger.

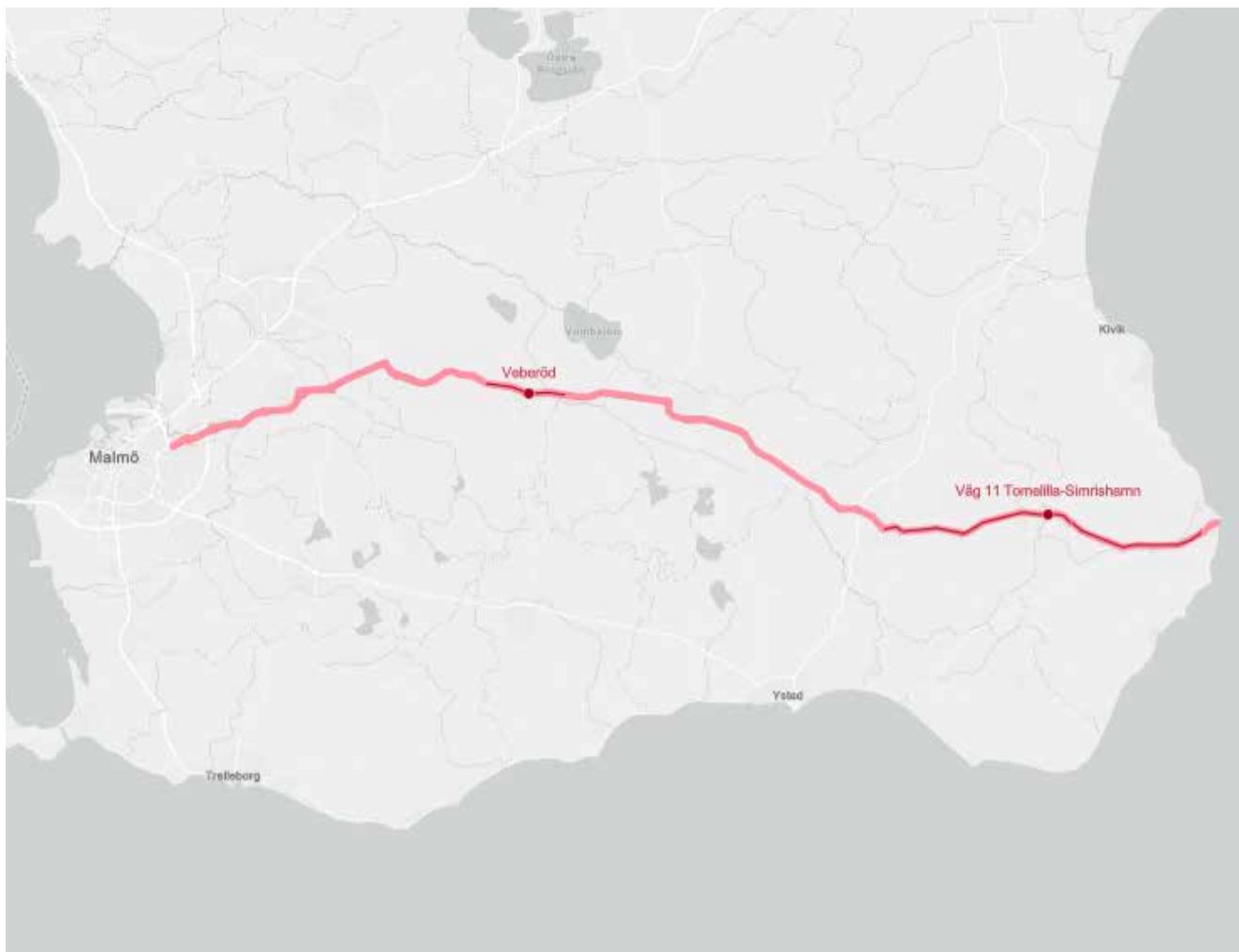
Följande åtgärdsvalsstudier har genomförts 2018–2022 inom regionalt prioriterat nät för väg och järnväg samt SkåneExpressen:

- Väg 11, Tomelilla–Simrishamn
- Väg 11, Veberöd
- E4/Väg 1137, Helsingborg–Markaryd
- Väg 19, Östra Skåne
- Väg 102, Lund–Dalby
- Väg 111, Helsingborg–Höganäs
- Väg 21, Klippan–Hyllstofta
- Väg 108, Kävlinge–Trelleborg
- E22, Gastelyckan
- Skånebanan, Åstorp–Helsingborg
- Ystad– och Österlenbanan

Var och en av dessa utredda bristerna redovisas närmre nedan. De är inte listade utifrån en prioriteringsordning.



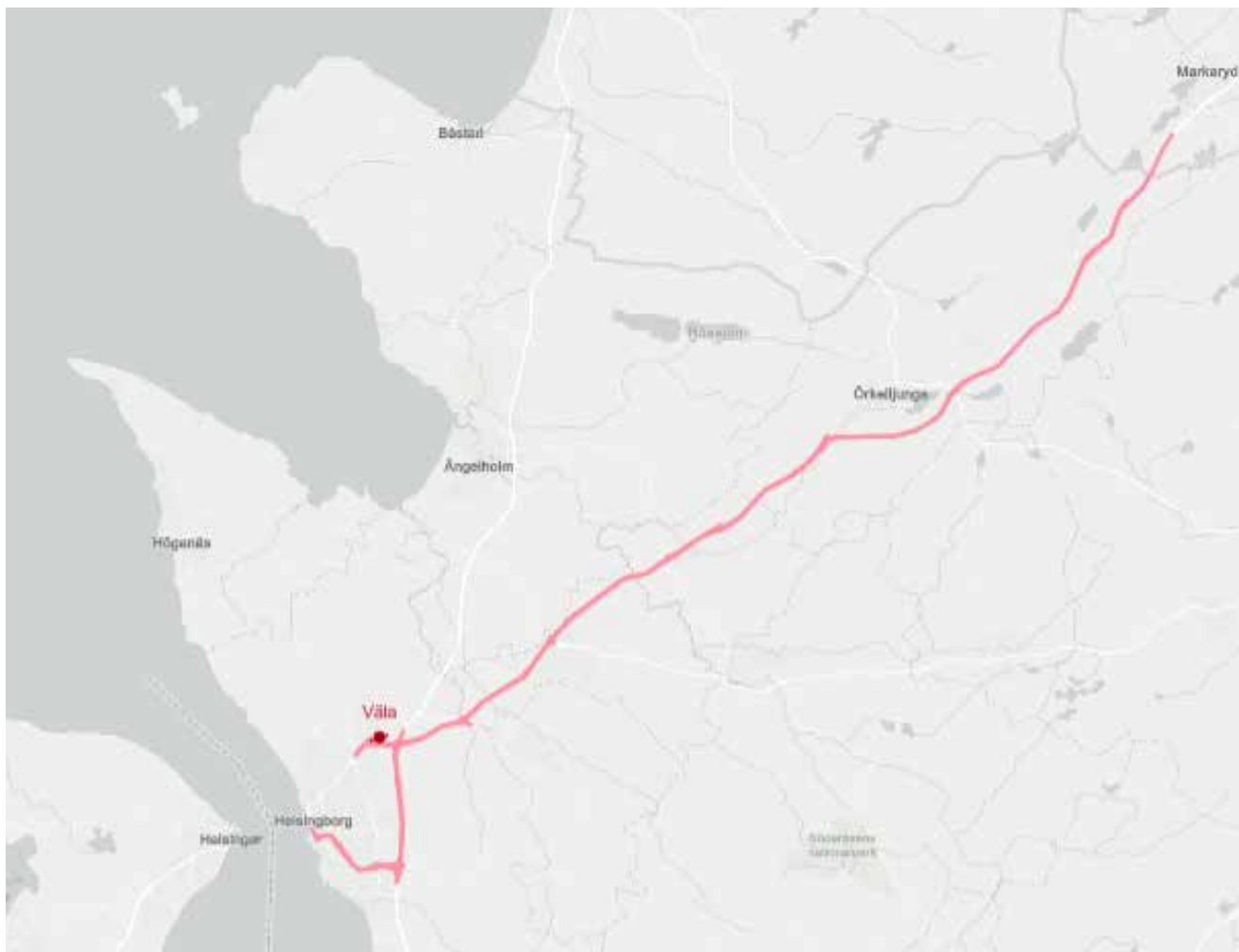
• ÅVS genomförd cykel • ÅVS alla genomförda



● Tomelilla–Simrishamn och Veberöd, ÅVS — Tomelilla–Simrishamn och Veberöd, studerad sträcka — Väg 11

VÄG 11, TOMELILLA–SIMRISHAMN OCH VEBERÖD

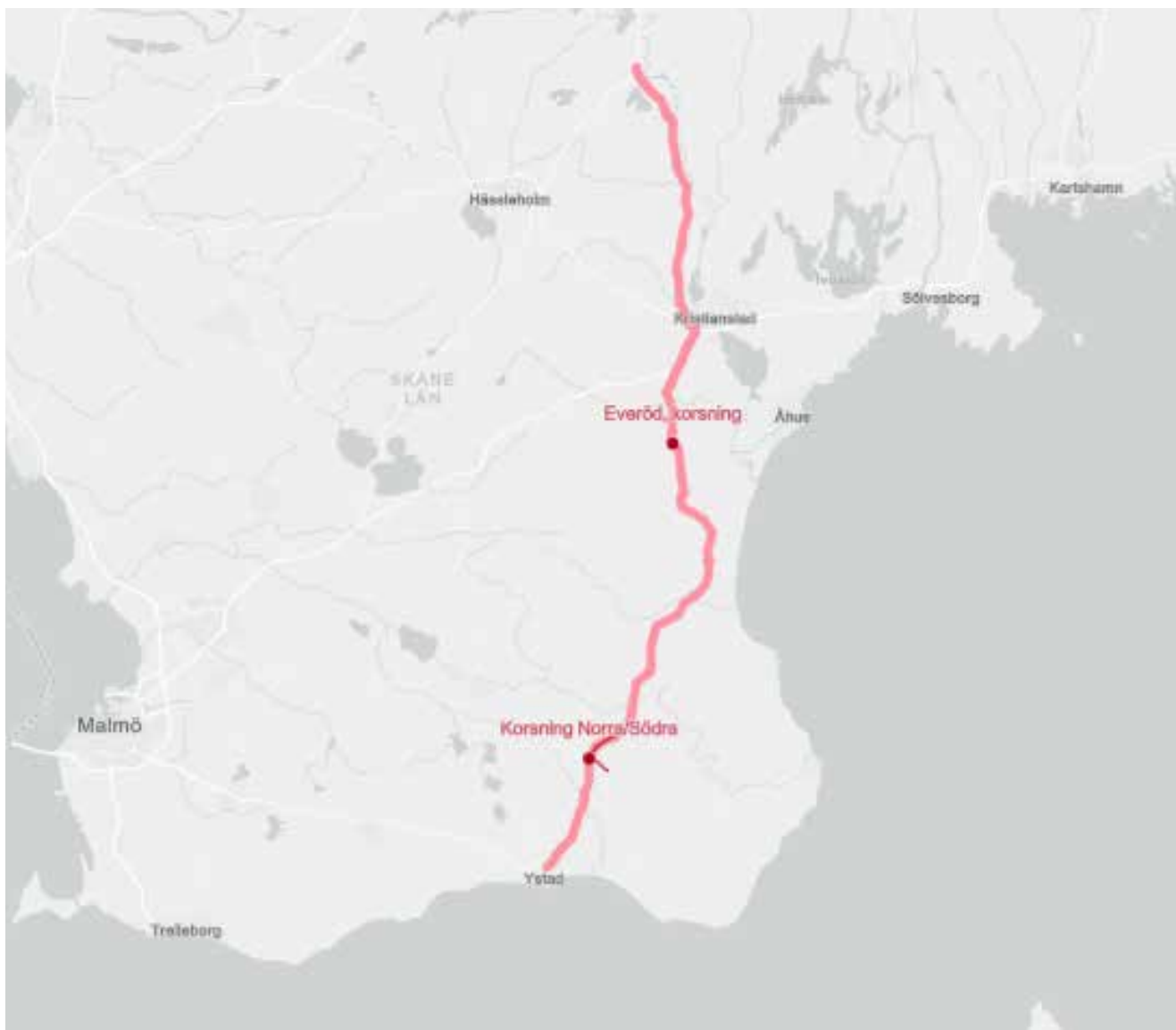
Väg 11 är en viktig regional länk och binder samman Skånes östra och västra delar. Sträckan utgör en del av regionalt prioriterade stråk för personresor, godstransporter och kollektivtrafik. Väg 11 ingår i det regionalt utpekade linjenätet för SkåneExpressen. Åtgärder för kollektivtrafiken är särskilt prioriterade på sträckan. På delsträckan Tomelilla–Simrishamn används vägen för förflyttningar av jordbruksmaskiner och transporter av jordbruksprodukter. Under högsäsong resulterar detta i långa köer, då vägen är smal och möjligheterna för omkörning begränsade. För att ge förslag på åtgärder i syfte att skapa en säker framkomlighet har åtgärdsvalsstudie Väg 11 *Tomelilla–Simrishamn* genomförts. Vidare har korsningspunkter och cirkulationsplatser i Veberöd identifierats som brister för införande av SkåneExpressen på sträckan. För att öka kollektivtrafikens attraktivitet i stråket har åtgärdsvalsstudien *Veberöd* genomförts.



● Våla, ÅVS — Våla, studerad sträcka — Väg E4

E4 HELSINGBORG–MARKARYD

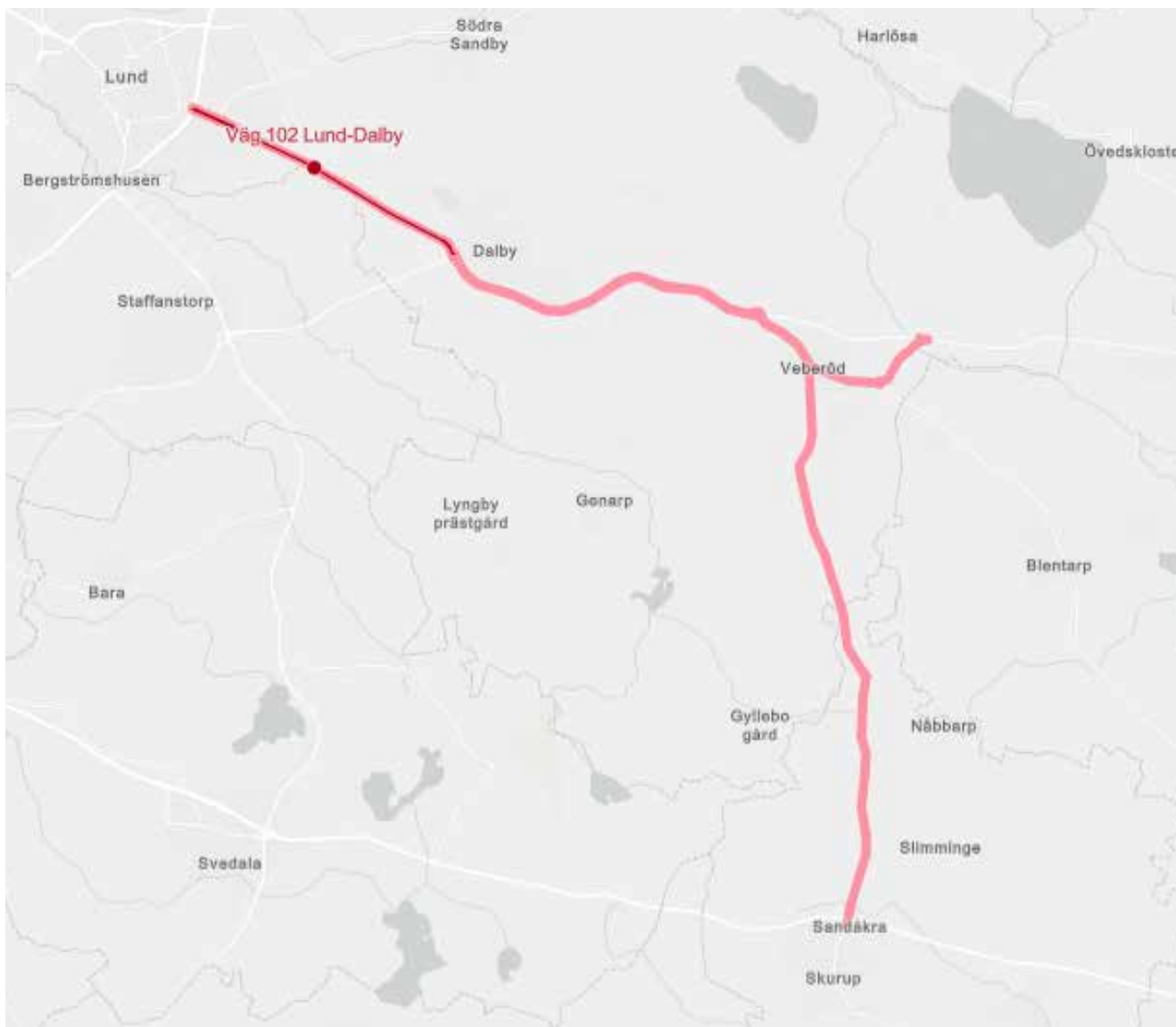
Stråket Helsingborg-Örkelljunga längs med E4 ingår i det utpekade nätet för SkåneExpressen. För att stärka SkåneExpressen 10, linjen mellan Helsingborg och Örkelljunga, genomfördes en stråkstudie på sträckan Helsingborg-Markaryd. I stråkstudien identifierades en komfortproblematik vid tre cirkulationsplatser på väg 1137 som passerar förbi Våla köpcenter utanför Helsingborg. För att ge förslag på hur en långsiktig god framkomlighet för busstrafiken kan stärkas på sträckan Helsingborg-Markaryd har åtgärdsvalsstudien *Våla* genomförts.



● Östra Skåne, ÅVS — Östra Skåne, studerad sträcka — Väg 19

VÄG 19, ÖSTRA SKÅNE

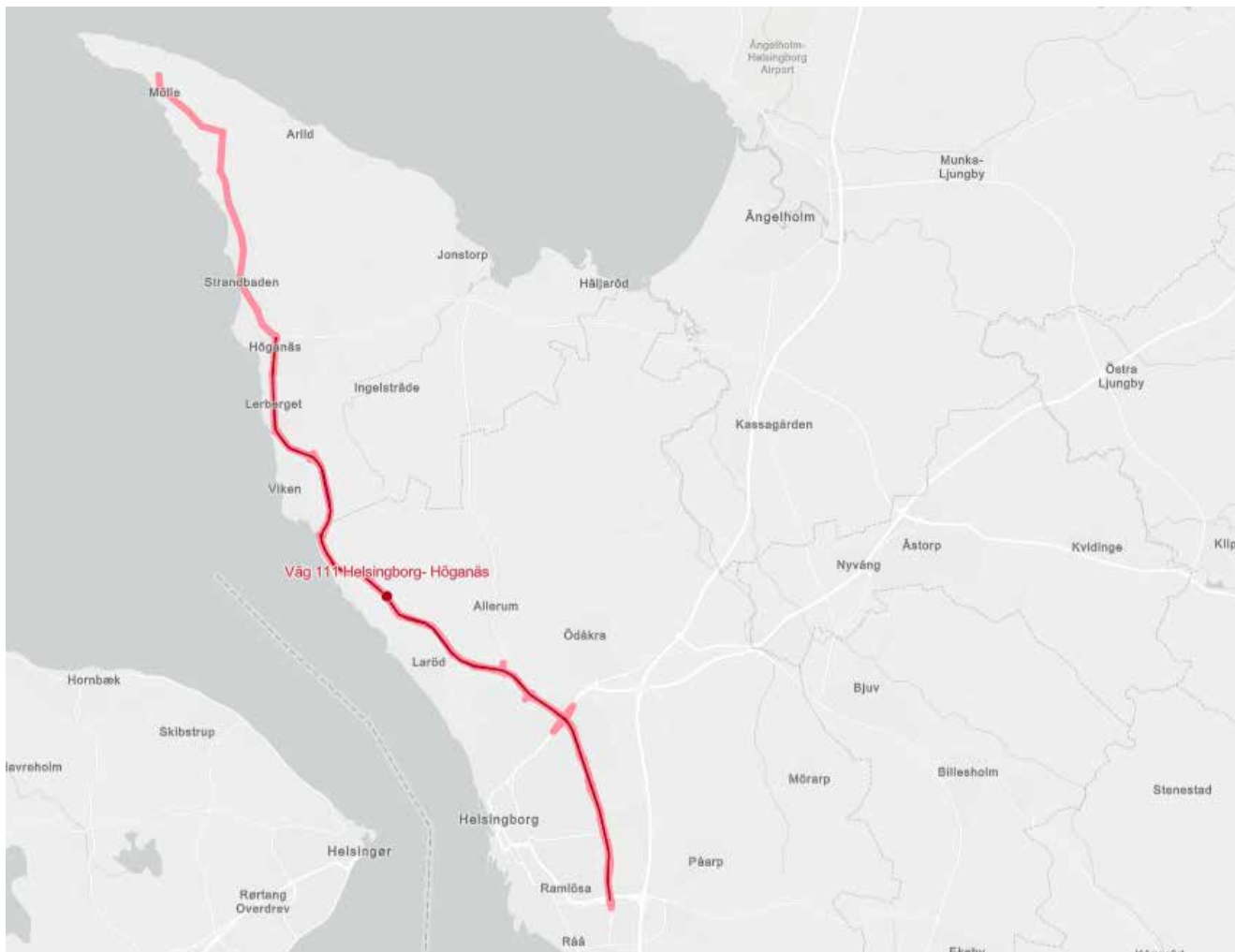
Väg 19 är en viktig nordsydlig förbindelse mellan Ystad och Broby. Sträckan ingår i det utpekade nätet för SkåneExpressen. Åtgärder för kollektivtrafik är prioriterade på sträckan. På sträckan mellan Kristianstad och Simrishamn/Ystad har ett antal problempunkter identifierats. För att stärka SkåneExpressen 3 och 4 som trafikerar sträckan har åtgärdsvalsstudien *Östra Skåne* genomförts. Åtgärdsvalsstudien fokuserar särskilt på ett antal korsningar ur ett komfort- och framkomlighetsperspektiv.



● Lund-dalby, ÅVS — Lund-dalby, studerad sträcka — Väg 102

VÄG 102, LUND-DALBY

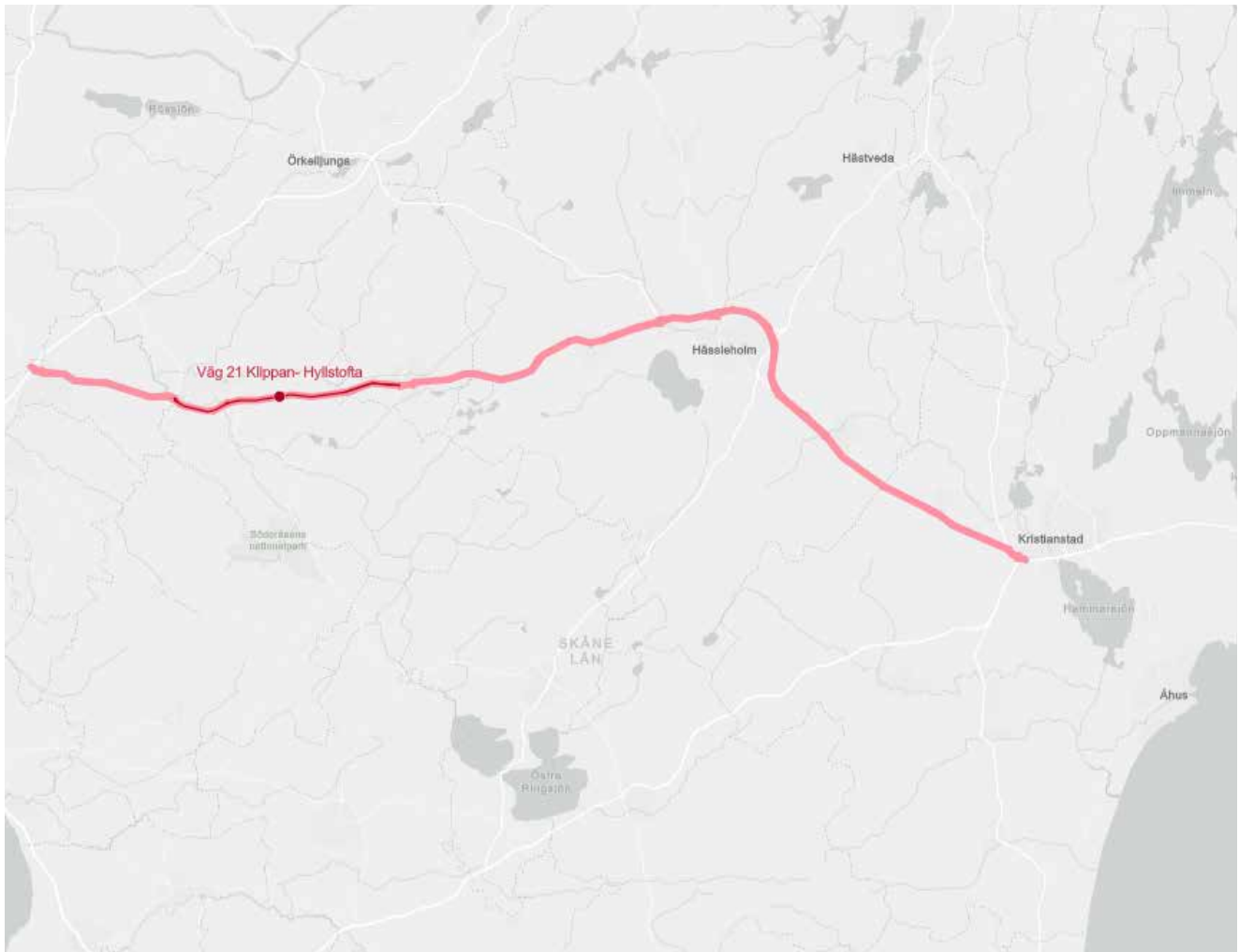
Väg 102, sträckan mellan Lund och Dalby, ingår i det prioriterade nätet för SkåneExpressen och det potentiella nätet för supercykelvägar. Åtgärder för kollektivtrafik och cykel kommer prioriteras i sträckan. På sträckan råder en problematik med trängsel och framkomlighet under rusningstrafik. Det finns också många anslutningar till vägen som påverkar framkomligheten och trafiksäkerheten. Det finns en separat cykelväg längs sträckan men standarden på cykelvägen är bitvis bristfällig enligt *Koncept för supercykelstråk i Skåne*. Vissa korsningspunkter är potentiellt trafikfarliga och saknar prioritet för cyklister. Belysning saknas på den statliga delen av cykelvägen. Som ett led i införandet av SkåneExpressen har åtgärdsvalsstudien *Dalby-Lund 102* genomförts. Vidare har en bristinventering genomförts på sträckan Dalby-Lund i syfte att ge förslag på åtgärder för att nå standard för supercykelväg, enligt *Koncept för supercykelstråk i Skåne*. Den sistnämnda utredningen redovisas under rubriken *Brister att utreda*.



● Helsingborg-Höganäs, ÅVS — Helsingborg-Höganäs, studerad sträcka — Väg 111

VÄG 111, HELSINGBORG-HÖGANÄS

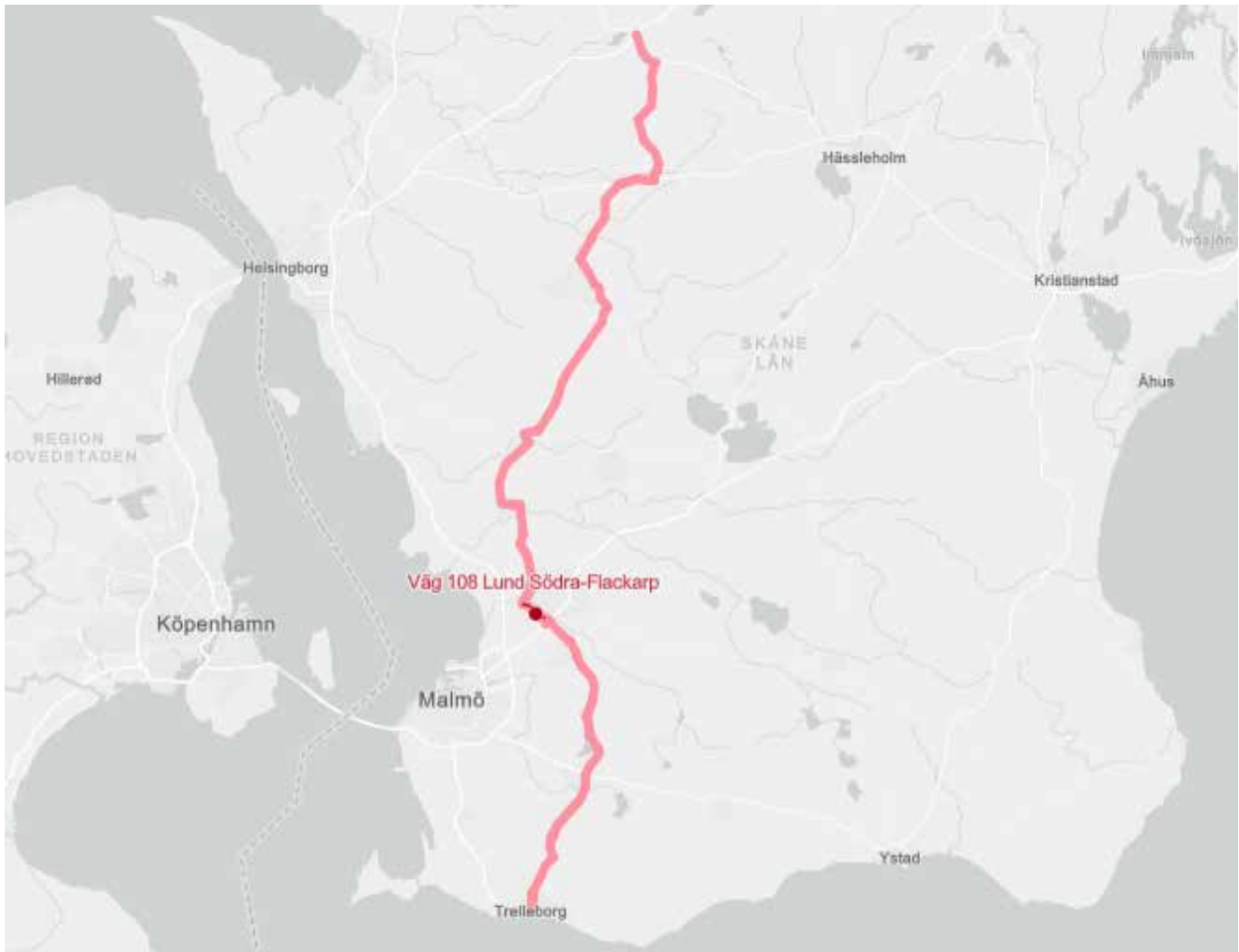
Sträckan är ett av Skånes starkaste pendlingsstråk och ingår i både det utpekade nätet för SkåneExpressen och det potentiella nätet för supercykelväg. Åtgärder för kollektivtrafik och cykel är prioriterade. På sträckan råder kapacitetsbrist som leder till köbildningar i Helsingborgs tätort. För vissa sträckor saknas busskörfält, och där det finns saknas signal-prioritering för buss. Delar av stråket belastas hårt av biltrafik under sommartid. Utöver det är sträckan olycksdrabbad längs med tätorterna. I synnerhet är oskyddade trafikanter hårt drabbade, då vägen är smal och på de flesta delsträckor saknas gång- och cykelväg. För att öka bussens attraktivitet i stråket har åtgärdsvalsstudie *väg III nordvästra Skåne* genomförts. Vidare har en bristinventering genomförts på sträckan Höganäs-Laröd och Laröd-Helsingborg i syfte att ge förslag på åtgärder för att nå standard för supercykelväg, enligt *Koncept för supercykelstråk i Skåne*. Denna utredning redovisas under rubriken *Brister att utreda*.



● Klippan-Hyllstofta, ÅVS — Klippan-Hyllstofta, studerad sträcka — Väg 21

VÄG 21, KLIPPAN-HYLLSTOFTA

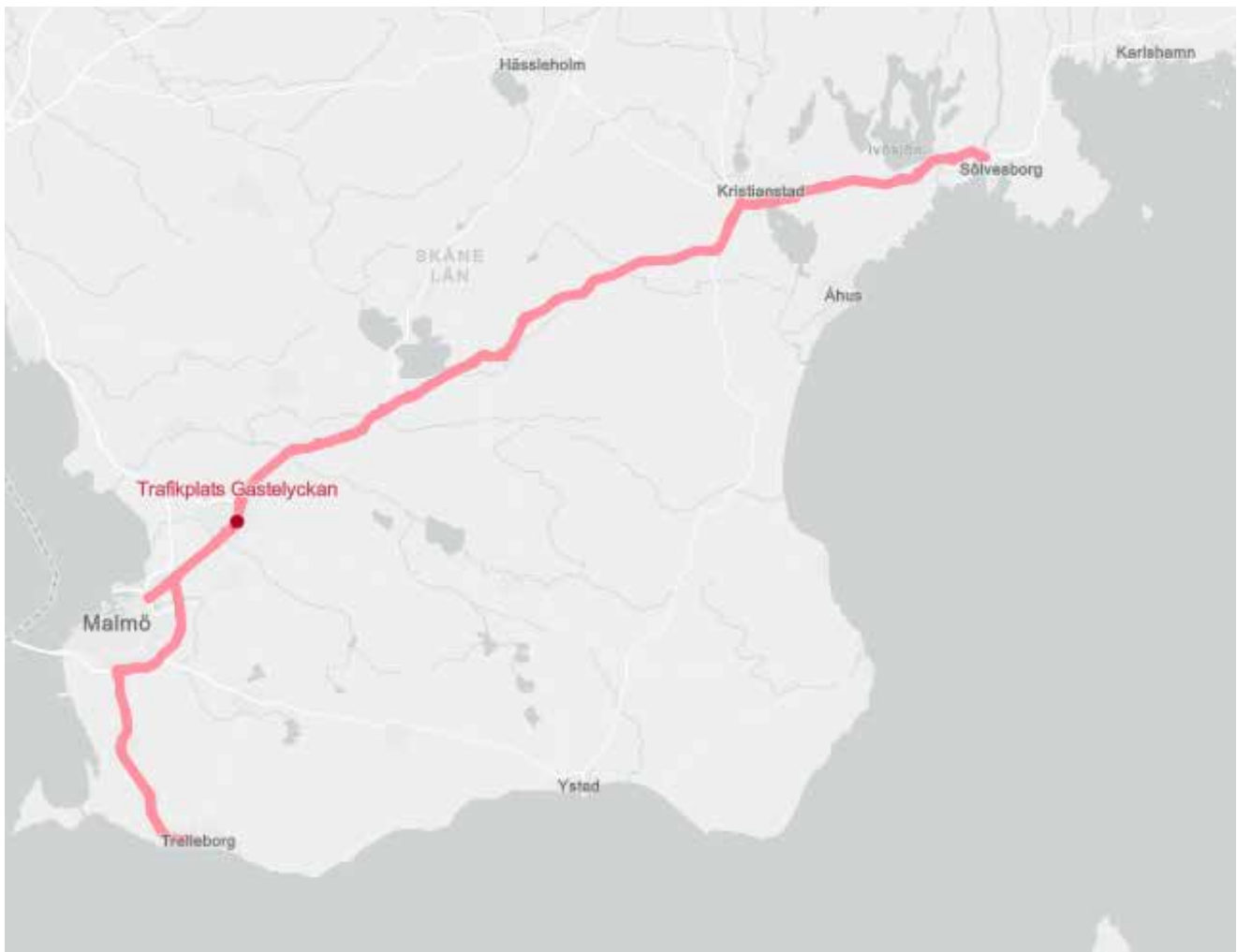
Sträckan kopplar samman den regionala tillväxtmotorn Helsingborg med Hässleholm och Kristianstad, samt i förlängningen Skåne med Blekinge. Sammantaget har stråket stora brister avseende tillgänglighet, trafiksäkerhet och framkomlighet. Sträckan är identifierad som brist då den är den sista delsträckan mellan Helsingborg och Kristianstad som inte är mittseparerad. För att ge förslag på en ökad trafiksäkerhet och förbättrad framkomlighet i stråket har åtgärdsvalsstudie *Riksväg 21 Klippan-Hyllstofta* genomförts.



● Kävlinge–Trelleborg, ÅVS — Kävlinge–Trelleborg, studerad sträcka — Väg 108

VÄG 108, KÄVLINGE–TRELLEBORG

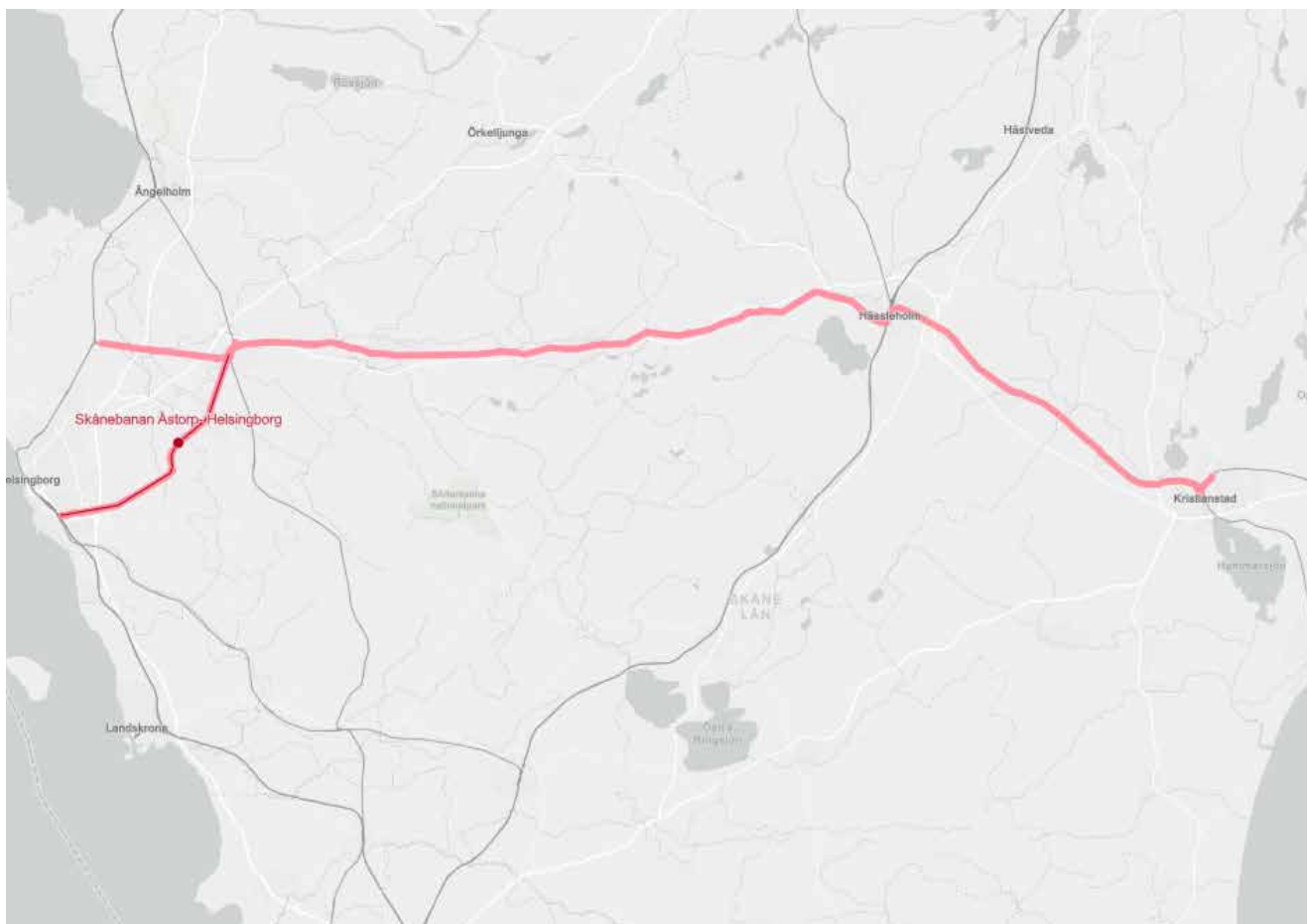
Vägen är smal och har relativt dålig standard. Osäkra utfarter förekommer, inte minst där vägen passerar genom mindre orter. Delsträckan mellan trafikplats Lund södra och cirkulationsplats Flackarp är en del av det regionalt viktiga stråket mellan Kävlinge och Trelleborg och är funktionellt prioriterad för näringsliv och arbetspendling. Utöver det är sträckan en del av den viktiga länken mellan E22 och E6 och fungerar som omledningsväg. Sträckans betydelse för transportsystemet ställer krav på en förutsägbar framkomlighet och god tillförlitlighet. För att undersöka om standarden på sträckan kan anses acceptabel i förhållande till den utpekade funktionen har åtgärdsvalsstudien genomförts. Detta har främst utretts genom att analysera framkomlighet och trafiksäkerhet.



● Gastelyckan, ÅVS — Gastelyckan, studerad sträcka — Väg E22

E22, GASTELYCKAN

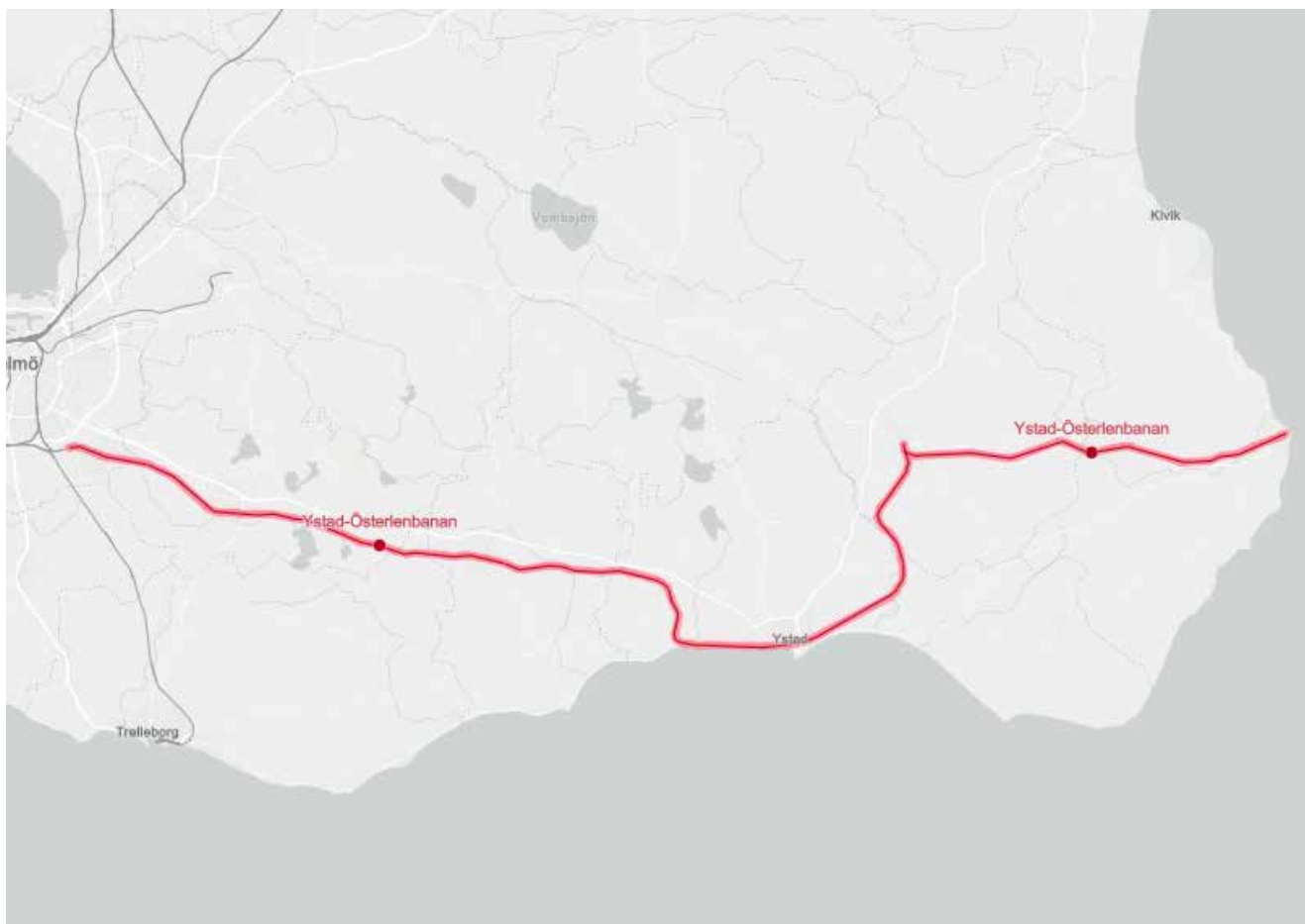
Trafikplats Gastelyckan ingår i det regionala nätet för SkåneExpressen. Trafikplatsen är en utpekad problempunkt för busstrafiken samtidigt som det råder ett behov av att se över trafikplatsen utifrån trafiksäkerhet och framkomlighet för samtliga trafikantgrupper. E22 är en del av det nationella stamvägnätet och en viktig transportlänk genom Skåne och fortsatt in i Blekinge. Utöver det har vägen en stor betydelse för Öresundsregionen. Trafikplats Gastelyckan är hårt belastad och fungerar som in- och utfart till målpunkter för de centrala och östra delarna av Lund. Biltrafiken är mycket omfattande och störningskänsligheten är hög. Busstrafiken har inte prioritet på sträckan vilket innebär att tillförlitligheten för bussen som alternativ för resor i rusningstid minskar. För att upprätthålla en långsiktigt god framkomlighet för busstrafik som färdas via trafikplats Gastelyckan och säkerställa en hög trafiksäkerhetsstandard samt acceptabel framkomlighet för samtliga transportslag har åtgärdsvalsstudien *Gastelyckan* genomförts. I studien har även gång- och cykeltrafikanters möjlighet att röra sig säkert och gent i trafikplatsen studerats.



● Skånebanan, Åstorp–Helsingborg, ÅVS — Skånebanan, Åstorp–Helsingborg, studerad sträcka — Skånebanan

SKÅNEBANAN, ÅSTORP–HELSINGBORG

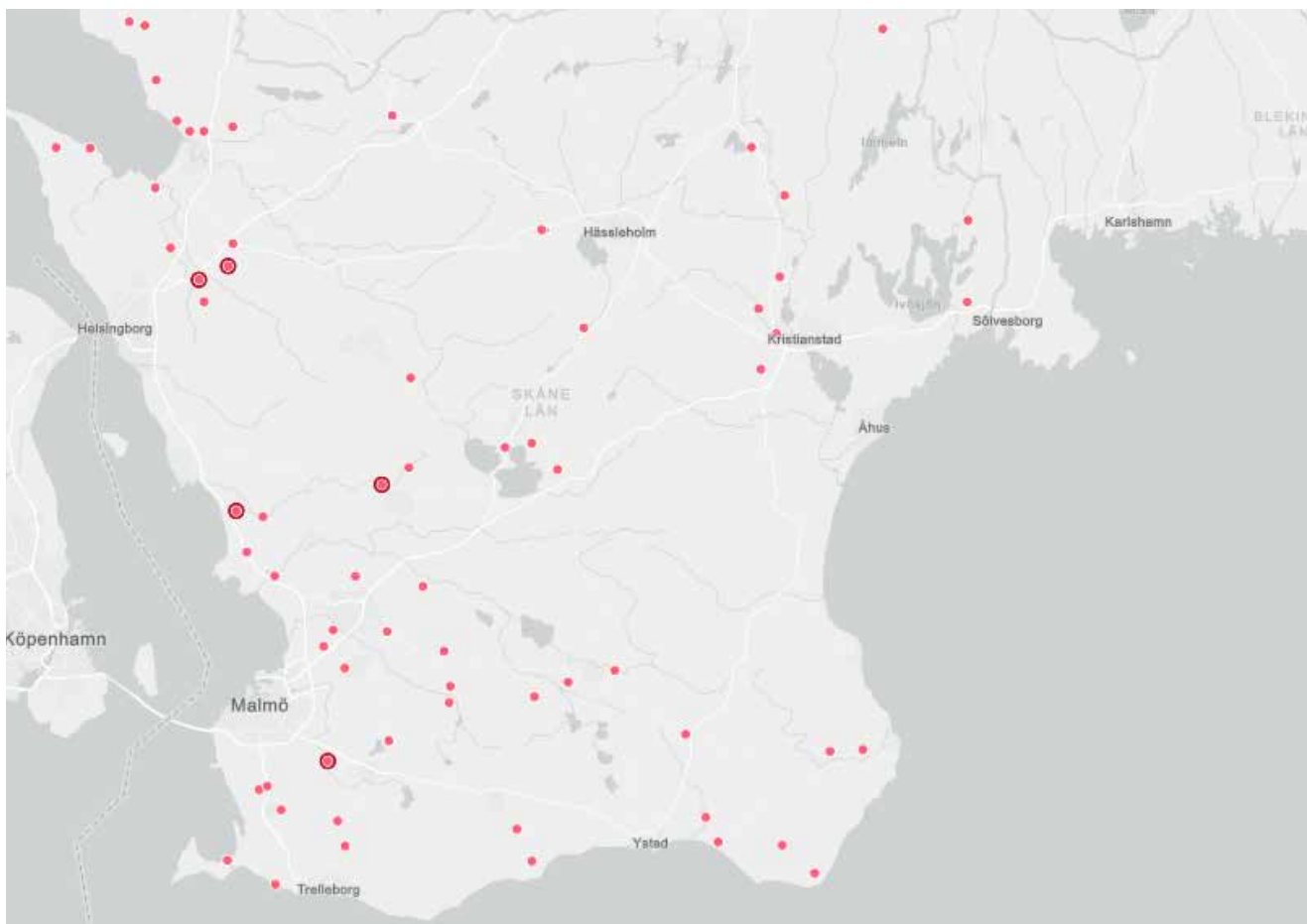
Delen av Skånebanan mellan Åstorp och Helsingborg trafikeras av både gods- och persontåg och har flera stationer med stora pendlingsströmmar in mot Helsingborg. Sträckan karaktäriseras av ett mycket högt kapacitetsutnyttjande och hög störningskänslighet. Kapacitetsbristen förstärks av att hastigheten är begränsad vid Ramlösa station på grund av korsande tågrörelser mellan Skånebanan och Väst kustbanan. Det höga kapacitetsutnyttjandet begränsar även möjligheten att utöka godstrafiken. För att säkerställa Skånebanans funktion finns en överenskommelse om banans utveckling mellan Region Skåne och kommunerna längs Skånebanan. I syfte att ta fram underlagsmaterial avseende Skånebanans framtida utvecklingsbehov har en teknisk utredning genomförts som sammanställts i sex PM med samlingsnamn *Skånebanan/Väst kustbanan*.



● Ystad- och Österlenbanan, ÅVS — Ystad- och Österlenbanan, studerad sträcka — Ystad- och Österlenbanan

YSTAD- OCH ÖSTERLENBANAN

Ystadbanan förbinder tillväxtmotorn Malmö med regionala kärnan Ystad. Österlenbanan förbinder Simrishamn med Ystad samt, i förlängningen, östra Skåne och Köpenhamn. Sträckan utgör en del av regionalt prioriterade stråk för kollektivtrafik och gods och bedöms ha en stor potential för ett ökat resande på järnvägen. Idag råder kapacitetsbrist på stråket vilket påverkar robustheten och punktligheten negativt på banan. Region Skåne har planer på att utöka trafikeringen, vilket kräver en ökad pålitlighet i systemet. I åtgärdsvalsstudien *Ystadbanan/Österlenbanan* har ett antal åtgärder studerats på kort, medellång och lång sikt för att utveckla Ystad- och Österlenbanan avseende robusthet, kortare resetider och ökad turtäthet.



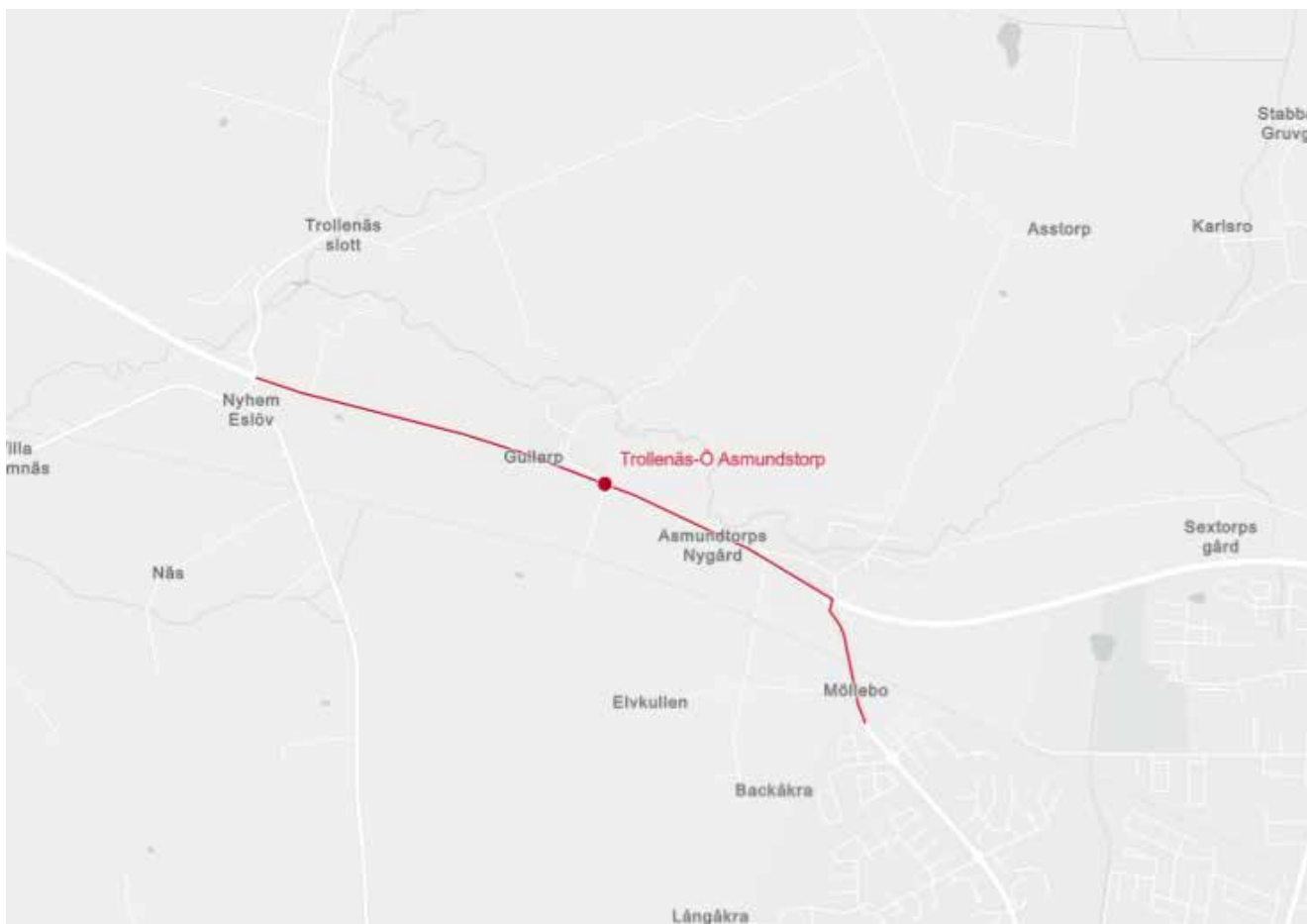
• Genomförda ÅVS:er cykel ● Genomförd fördjupad ÅVS cykel

GENOMFÖRDA ÅTGÄRDSVALSSTUDIER CYKEL

I *Cykelvägsplan för Skåne 2018–2029* pekades 79 cykelvägar ut som prioriterade att bygga under planperioden. I ett försök att underlätta och skynda på planeringsförfarandet genomfördes ett förenklat åtgärdsvalsstudieförfarande för sträckorna. Emellertid har några av de mer komplexa sträckorna krävt en vidare utredning enligt ordinarie åtgärdsvalsstudiemetodik. Detta för att kunna fatta beslut om lämpliga åtgärder samt lokalisering för sträckorna. Nedan redovisas de prioriterade cykelvägarna för vilka fördjupade åtgärdsvalsstudier har genomförts 2018–2022:

- Väg 17, Trollenäs–Östra Asmundtorp
- Väg 833, Oxie–Svedala
- Väg 110, Kustvägen–Saxtorp
- Väg 1255, Bjuv–Åstorp–Hyllinge

Resterande av de utpekade cykelvägarna i *Cykelvägsplan för Skåne 2018–2029* finns redovisade i [Bilaga 1 Åtgärdsvalsstudie för Cykelvägsplan för Skåne 2018–2029](#).

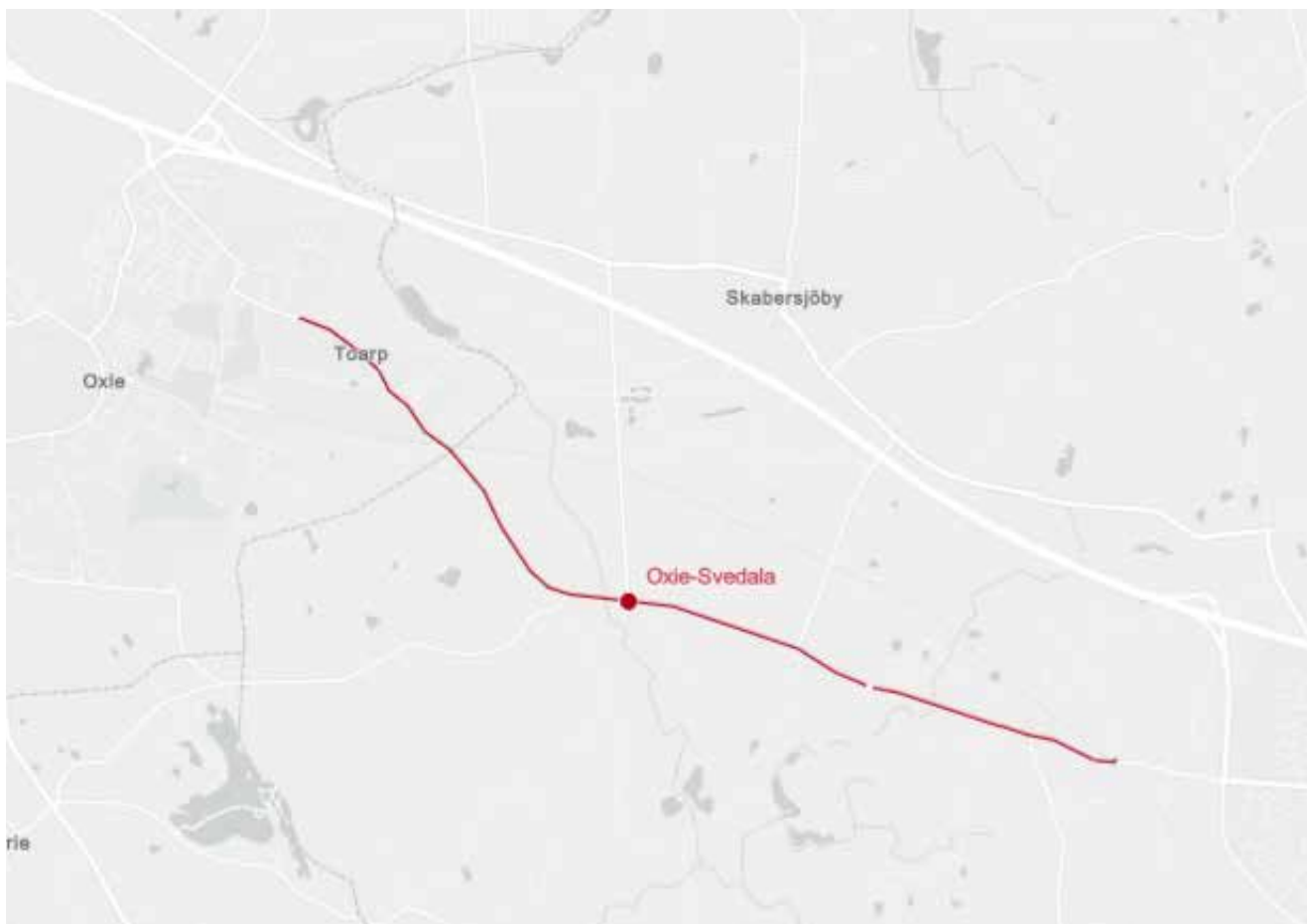


● Väg 17, Trolleås–Östra Asmundtorp, ÅVS — Väg 17, Trolleås–Östra Asmundtorp, studerad sträcka

VÄG 17, TROLLEÅS–ÖSTRA ASMUNDTORP

Idag saknas en trafiksäker relation mellan Trolleås och Östra Asmundtorp för oskyddade trafikanter. För att skapa en trafiksäker förbindelse pekades en gång- och cykelväg längs sträckan ut som prioriterad att bygga i *Cykelvägsplan Skåne 2018–2029*. Sträckan mellan Trolleås och Östra Asmundtorp är en viktig koppling för att binda samman orterna Östra Asmundtorp, Gullarp och Trolleås med stationerna i Eslöv och Marieholm. Utöver det utgör sträckan en viktig länk för att öka tillgängligheten till rekreationsmål och fritidsaktiviteter. I förlängningen utgör kopplingen även en saknad länk i basnätet för att binda samman Eslöv och Landskrona. För att skapa en trafiksäker koppling för oskyddade trafikanter har åtgärdsvalsstudien *Trolleås–Östra Asmundtorp* genomförts.

Med utgångspunkt från genomförd åtgärdsvalsstudie kommer en gång- och cykelväg byggas under planperioden 2022–2033. Sträckan medfinansieras med 50 procent av Eslövs kommun.



● Väg 833, Oxie-Svedala, ÅVS — Väg 833, Oxie-Svedala, studerad sträcka

VÄG 833, OXIE-SVEDALA

En cykelväg mellan Oxie och Svedala pekades ut som behov i *Cykelvägsplan för Skåne 2018–2029*. Förbindelsen mellan Oxie och Svedala utgör en felande länk i basnätet för cykel. För att skapa förutsättningar för barn och unga att på egen hand cykla mellan Hyltarp och Svedala, främja arbetspendling mellan Svedala och Malmö samt rekreation- och fritidscyklning, finns ett behov av att skapa en trafiksäker förbindelse mellan orterna. För att ge förslag på en trafiksäker koppling har åtgärdsvalsstudie Oxie-Svedala genomförts.

Under planperioden 2022–2033 kommer en separerad cykelväg på delen Svedala–Hyltarp byggas. Resterande sträcka fram till Oxie kommer anpassas till bygdeväg. Cykelvägen med tillhörande bygdeväg medfinansieras med 50 procent av Svedala kommun.

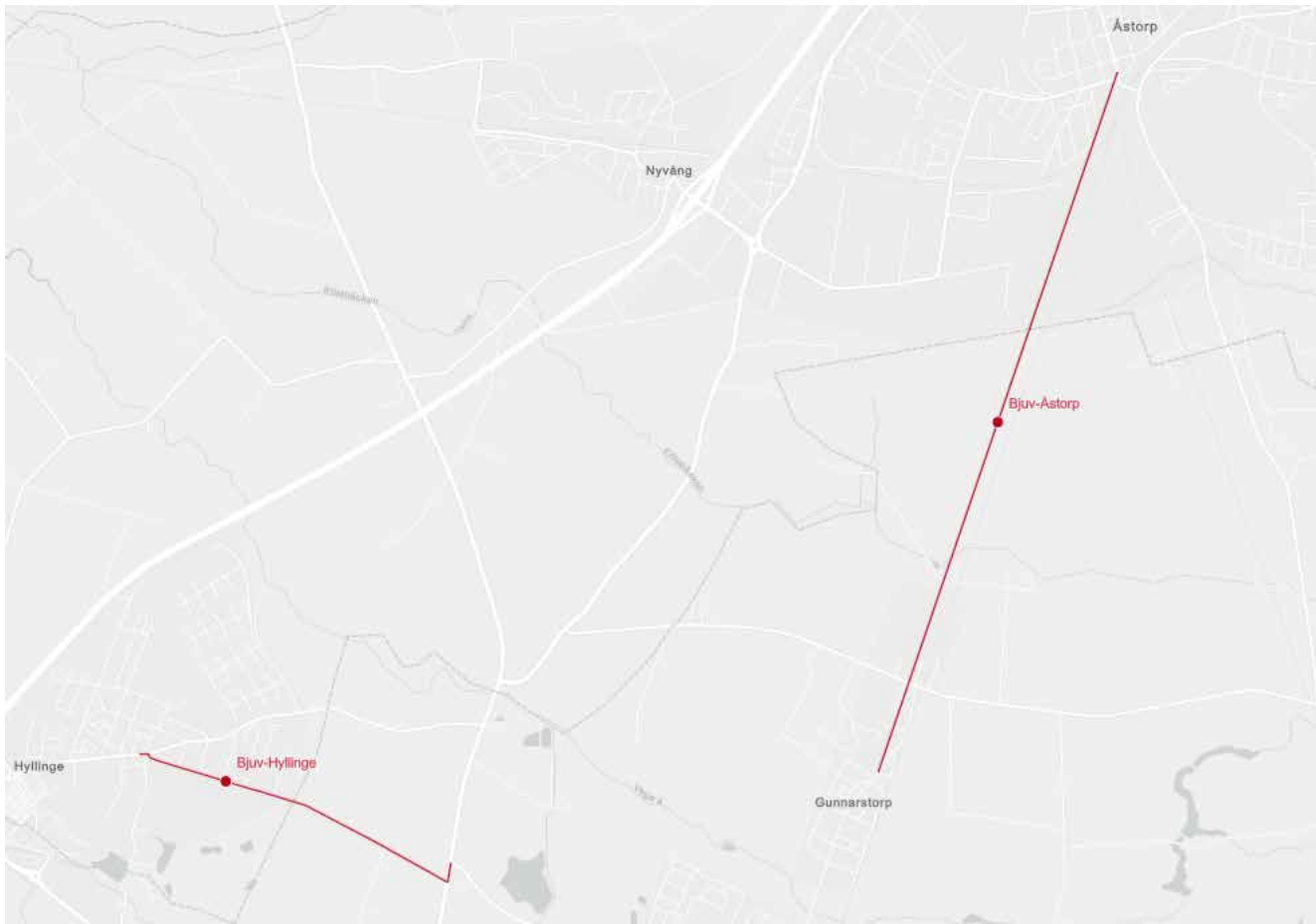


● Väg 110, Kustvägen-Saxtorp, ÅVS — Väg 110, Kustvägen-Saxtorp, studerad sträcka

VÄG 110, KUSTVÄGEN-SAXTORP

I *Cykelvägsplan för Skåne 2018–2029* pekades en cykelväg mellan kustvägen och Saxtorp ut som prioriterad att bygga för att skapa en trafiksäker koppling för oskyddade trafikanter samt förstärka sträckans funktion för turism och rekreation.

Under planperioden 2018–2022 har åtgärdsvalsstudien *Oskyddade trafikanter länsväg 110 och 1141.1, Kustvägen-Saxtorp* genomförts. Studien resulterade i ett antal rekommenderade åtgärder. Dock ansågs inga av de föreslagna åtgärderna motiverade att gå vidare med, varför objektet lades ner.



● Väg 1255, Bjuv–Åstorp–Hyllinge, ÅVS — Väg 1255, Bjuv–Åstorp–Hyllinge, studerad sträcka

VÄG 1255, BJUV–ÅSTORP–HYLLINGE

Sträckorna Bjuv–Åstorp och Bjuv–Hyllinge pekades ut som prioriterade cykelvägar att bygga i *Cykelvägsplan för Skåne 2018–2029*. De statliga vägarna som binder ihop orterna har för höga hastigheter och trafikflöden för att kunna rekommenderas för cykling i blandtrafik. Idag finns ett behov av att koppla samman de tre orterna Bjuv, Åstorp och Hyllinge för att tillgängliggöra kollektivtrafik, arbetsplatser, skolor och fritidsplatser, samt skapa förutsättningar för rekreation- och turismcykling. För att ge förslag på åtgärder för ökad tillgänglighet och trafiksäkerhet i relationerna har åtgärdsvalsstudien *Bjuv–Åstorp–Hyllinge* genomförts.

Under planperioden 2022–2033 kommer cykelvägar byggas mellan relationerna. Cykelvägarna kommer att medfinansieras med 50 procent av Helsingborgs och Bjuvs kommuner.

GENOMFÖRDA ÅTGÄRDSVALSTUDIER 2014-2018

Under planperioden 2014–2025 genomfördes runt 90 åtgärdsvalstudier. Bland annat genomfördes åtgärdsvalstudier för 841 Bara – Malmö och väg 109 Ekeby – Kågeröd som var utpekade brister i 2014-2025 års plan. För 841 Bara-Malmö kommer ett omtag att göras under kommande planperiod 2022-2033 där en ny åtgärdsvalstudie kommer att initieras som ska studera hela sträckan Malmö-Klågerup. För väg 109 Ekeby – Kågeröd har en samlad effektbedömning tagits fram utifrån den åtgärdens som pekades ut i den genomförda åtgärdsvalstudien. ny väg mellan Ekeby och Kågeröd (Knutstorpsborg) landsväg med 80 km/h som referenshastighet.



● ÅVS alla pågående

Pågående åtgärdssvalstudier

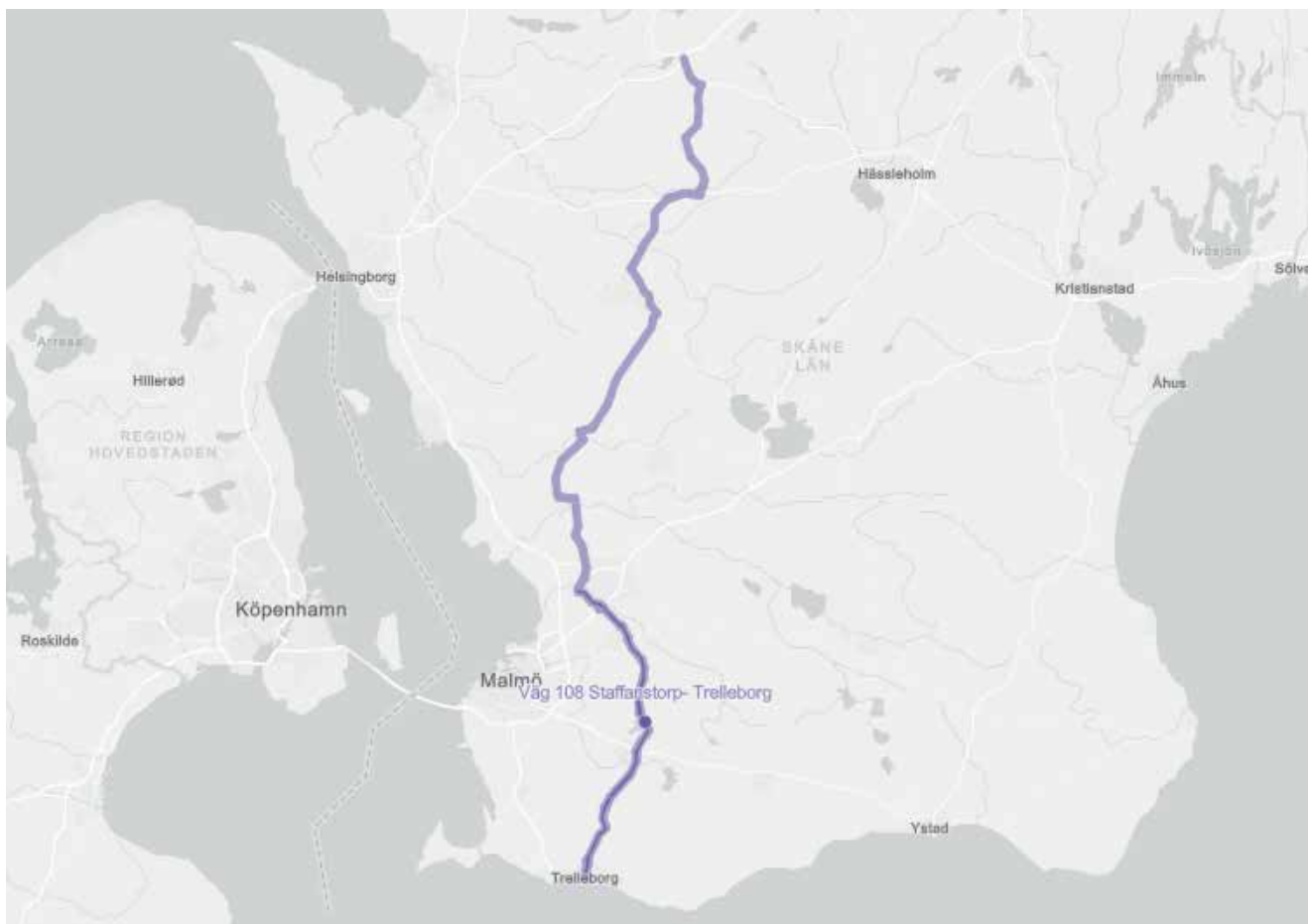
I följande avsnitt presenteras pågående åtgärdsvalsstudier som initierats för de prioriterade bristerna som pekades ut i den *Regionala transportinfrastrukturplanen för Skåne 2018–2029*. Åtgärdsvalsstudierna genomförs i syfte att skapa ett underlag för prioriteringen av investeringsbehov i den *Regionala transportinfrastrukturplanen 2022–2033*, samt satsningar i kommande nationella och regionala transportinfrastrukturplan. Vidare presenteras pågående åtgärdsvalsstudier för de statliga cykelvägar som pekats ut i *Cykelvägsplan för Skåne 2018–2029*.

karta

För följande sträckor har en åtgärdsvalsstudie initierats:

- Väg 108, Staffanstorps–Trelleborg
- E22/23, Trafikplats Rolsberga–Tjörnarps
- Väg 1350, Glumslövs–Rydebäcks
- Väg 1144, Hofterups–Häljarps

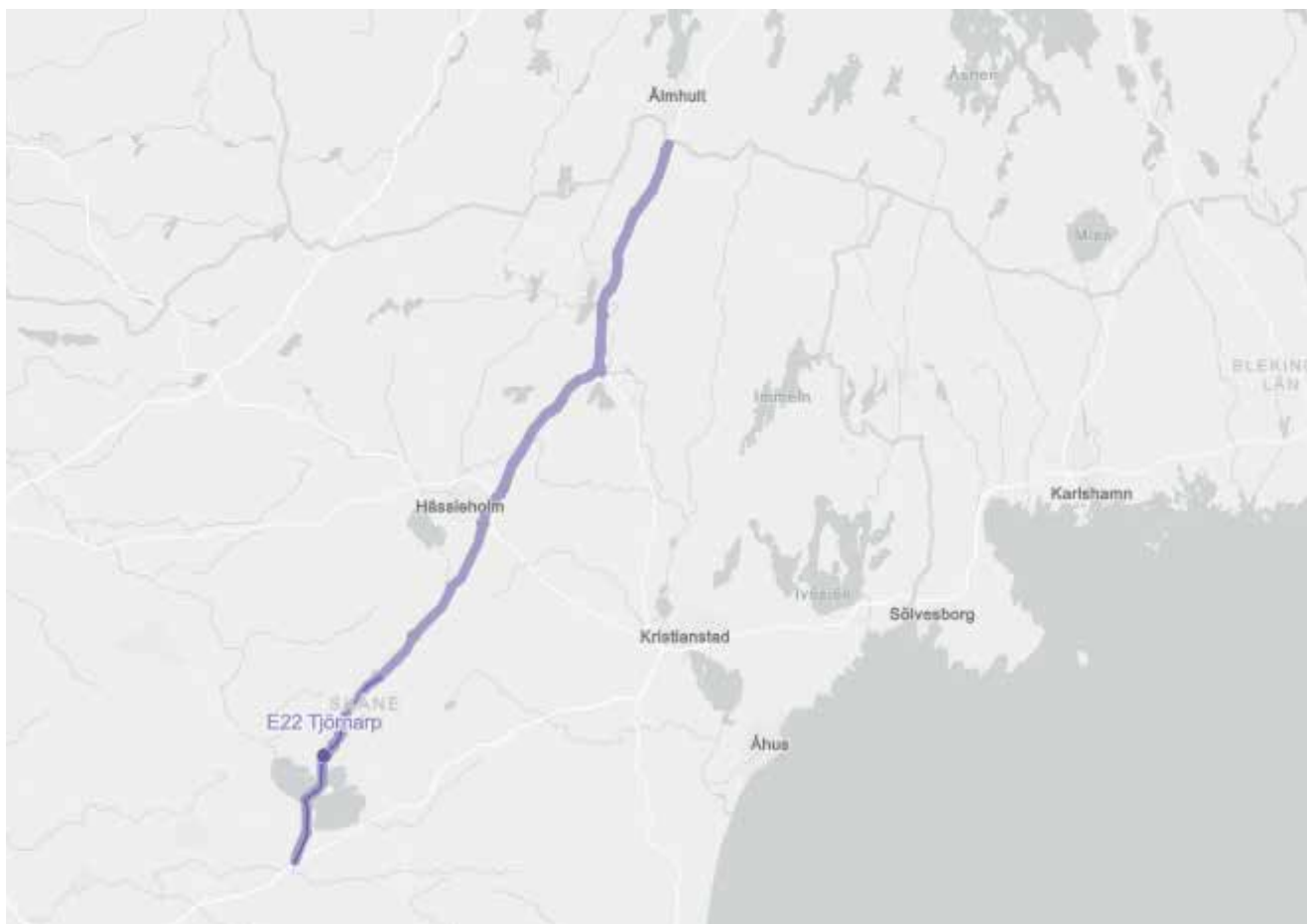
Pågående åtgärdsvalsstudier är inte listade utifrån en prioriteringsordning.



● Staffanstorp–Trelleborg, ÅVS — Staffanstorp–Trelleborg, studerad sträcka — Väg 108

VÄG 108, STAFFANSTORP–TRELLEBORG

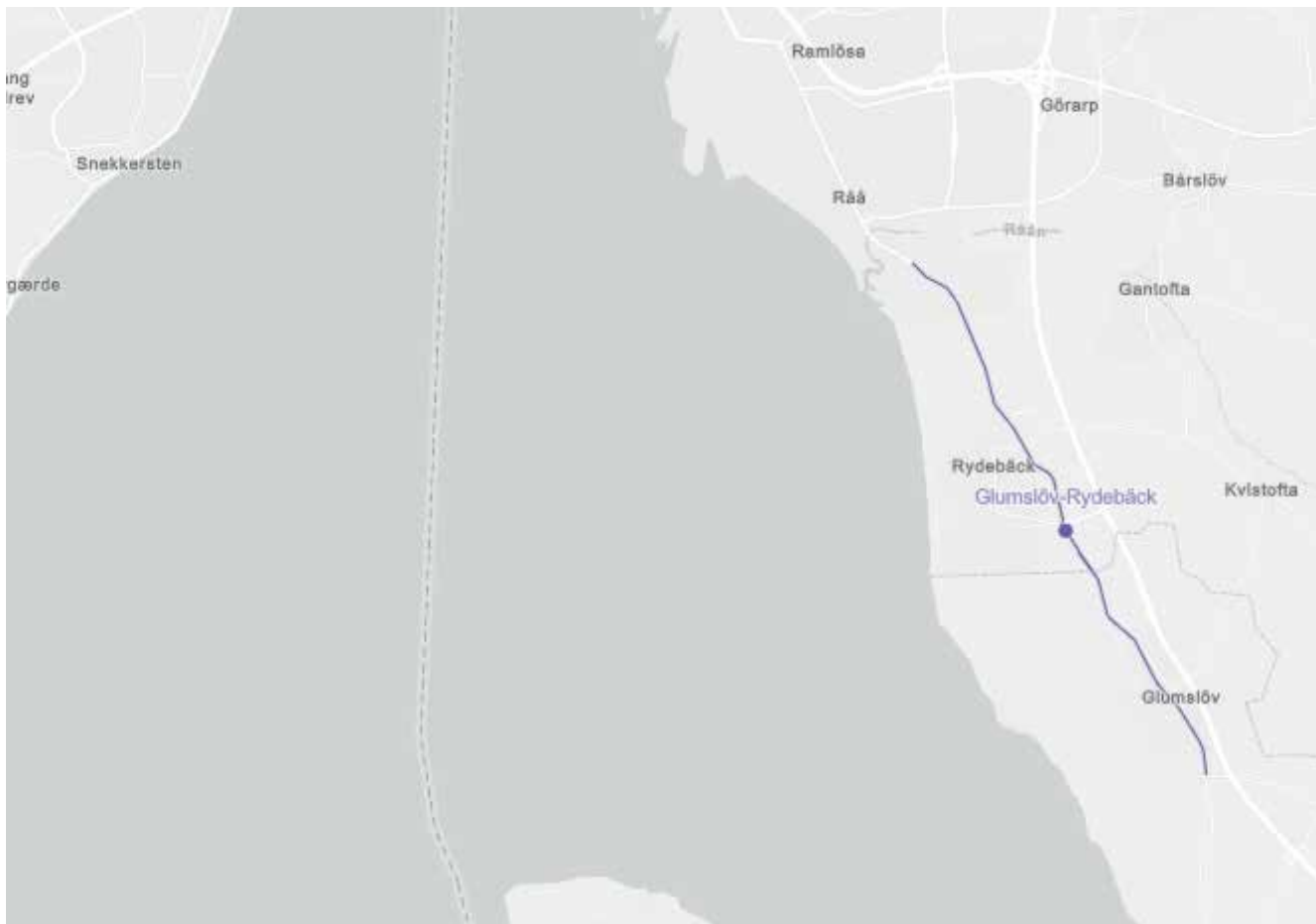
Väg 108, sträckan Trelleborg–Staffanstorp, har varierande standard. Ett antal standardhöjningar med fokus på trafiksäkerhet och framkomlighet har genomförts under 2000-talets början. De senaste årens trafikökning och fortsatt prognostiserade ökning gör att vägen behöver studeras och analyseras utifrån trafiksäkerhet och framkomlighet. Vägen är olycksdrabbad och ger såväl buller- och barriäreffekter som trafiksäkerhetsproblem. Plankorsningen med Ystadbanan i Svedala tätort är en flaskhals och trafiksäkerhetsrisk. Åtgärder för plankorsningen ingår i den *Regionala transportinfrastrukturplanen för Skåne 2018–2029* som objekt *Väg 108 genom Svedala*. Vad gäller cykel finns det behov av ett antal förbättringar längs sträckan. Även infrastrukturbrister för kollektivtrafik behöver studeras. För att ge förslag på åtgärder har en åtgärdsvalsstudie initierats. Åtgärdsvalsstudien väntas avslutas under 2022.



● Trafikplats Rolsberga-Tjörnarp, ÅVS — Trafikplats Rolsberga-Tjörnarp, studerad sträcka — Väg E22/23

E22/23, TRAFIKPLATS ROLSBERGA-TJÖRNARP

Åtgärdsvalsstudien E22/23 Trafikplats Rolsberga-Tjörnarp är ett omtag av den tidigare genomförda åtgärdsvalsstudien för det namngivna regionala objektet 23/13 Höör/Ö Höör- Hörby, vars åtgärder bedömdes inte ge tillräcklig måluppfyllelse. I dialog med Region Skåne valde Trafikverket att göra ett omtag i processen för att se om det går att hitta nya lösningar. Sträckan som studeras i åtgärdsvalsstudien är väg 23 från E22 i höjd med trafikplats Rolsberga till Tjörnarp norr om Höör. Åtgärdsvalsstudien påbörjades 2020 och kommer att fortsätta in på år 2023. Objektets status är oförändrad och objektet är fortfarande prioriterat i den regionala transportinfrastrukturplanen. Utifrån rådande omständigheter kommer tidpunkten för en insats i stråket med största sannolikhet att förskjutas.



● Väg 1350, Pålstorp–Glumslöv, ÅVS — Väg 1350, Pålstorp–Glumslöv, studerad sträcka

VÄG 1350, PÅLSTORP–GLUMSLÖV

Sträckan pekades ut som prioriterat statligt cykelobjekt i *Cykelvägsplan för Skåne 2018–2029* för att skapa en trafiksäker cykelförbindelse längs med Landskronavägen, sträckan Pålstorp–Rydebäck. Sedan föregående planperiod har ett samarbete etablerats mellan Landskronas och Helsingborgs kommuner, Trafikverket och Region Skåne för att uppgradera sträckan Landskrona–Helsingborg till en supercykelväg. Syftet är att skapa en högkvalitativ sträcka för pendling med cykel mellan Landskrona och Helsingborg via Glumslöv, Rydebäck och Pålstorp. *Koncept för supercykelstråk i Skåne* är en viktig utgångspunkt i åtgärdsvalsstudien och kommer vara vägledande för att nå önskad standard i sträckan.



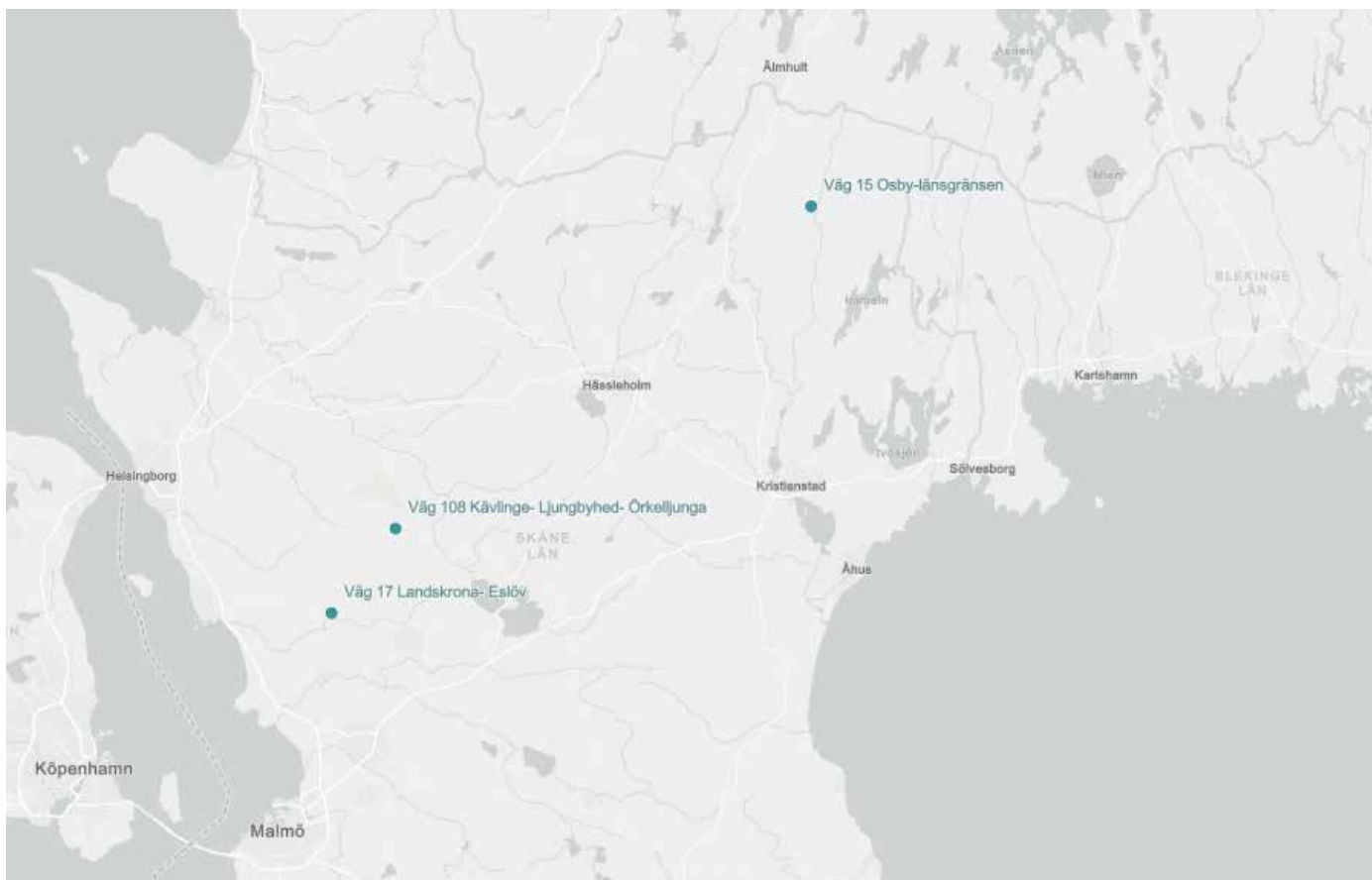
● Väg 1144, Hofterup-Häljarp, ÅVS — Väg 1144, Hofterup-Häljarp, studerad sträcka

VÄG 1144, HOFTERUP-HÄLJARP

En trafiksäker cykelkoppling mellan Hofterup och Häljarp pekades ut som prioriterad cykelväg att bygga i *Cykelvägsplan för Skåne 2018–2029*. Idag går den nationella leden Sydkustleden med tillfällig dispens på sträckan, eftersom vägen inte lever upp till godkänd standard avseende trafiksäkerhet för nationell led. Dispensen löper ut år 2023. Sydkustleden avser att behålla sin sträckning via Hofterup och Häljarp, vilket förutsätter att en trafiksäker koppling kan säkerställas. Vidare bidrar cykelvägen till att skapa ett sammanhållet regionalt basnät för cykel genom att koppla samman Landskrona med Malmö. Under 2021 planeras en åtgärdsvalsstudie att påbörjas för att ge förslag på åtgärder i syfte att säkerställa en trafiksäker koppling för oskyddade trafikanter.

Prioriterade brister att utreda 2022–2033

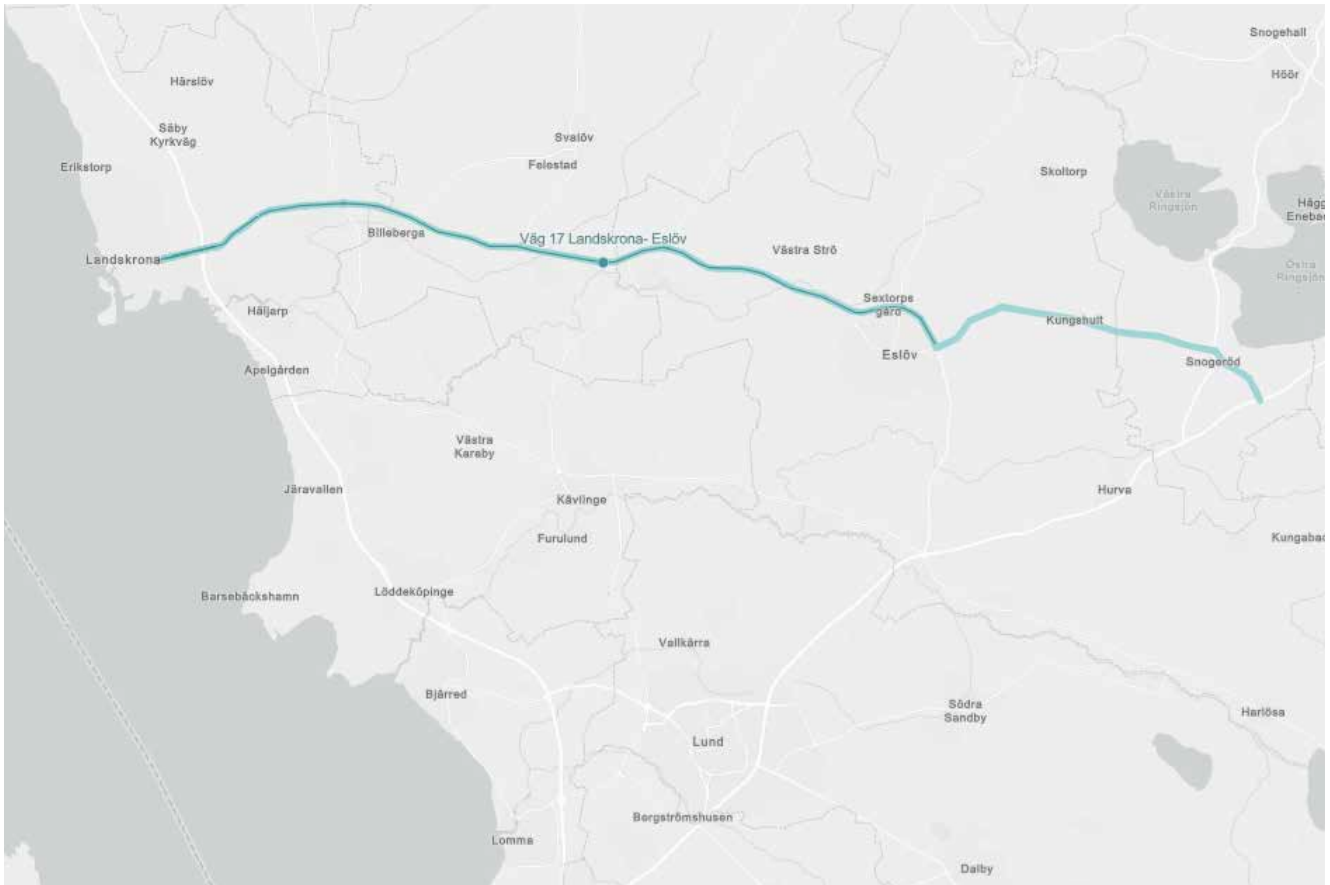
Det finns fler brister i den skånska infrastrukturen än vad som finns möjlighet att åtgärda under planperioden. Vilka brister som prioriteras att utredas under planperioden 2022–2033 baseras på inspel och dialoger mellan Region Skåne, Trafikverket, representanter från fyra hörnsamarbetet mellan Skånes geografiska hörn, och de skånska kommunerna. Utredningarna blir ett viktigt underlag i prioriteringen av satsningar under gällande planperiod samt i syfte studera nya objekt som kan bli aktuella att prioritera in som satsningar i kommande nationella och regionala transportinfrastrukturplaner.



● ÅVS ej påbörjade

I följande avsnitt presenteras prioriterade brister att studera under kommande 2022–2033. Det kommer göras en bedömning kring varje brist om en åtgärdsvalsstudie kommer att krävas eller om tidigare utredningsmaterial är tillräcklig för att gå vidare i planläggningsprocessen. De fyra hörnsamarbetena i Skåne och Trafikverket har gett inspel på vilka stråk som ska utredas vidare i en åtgärdsvalsstudie. Syftet med att ta fram åtgärdsvalsstudier är att inför nästa regionala transportinfrastrukturplan och framtida investeringsbehov har Region Skåne, Trafikverket och kommunerna i Skåne ett underlag att utgå ifrån för att kunna göra prioriteringar. Att generera en gemensam bild av behov och prioritering i transportsystemet skapar förutsättningar för samsyn.

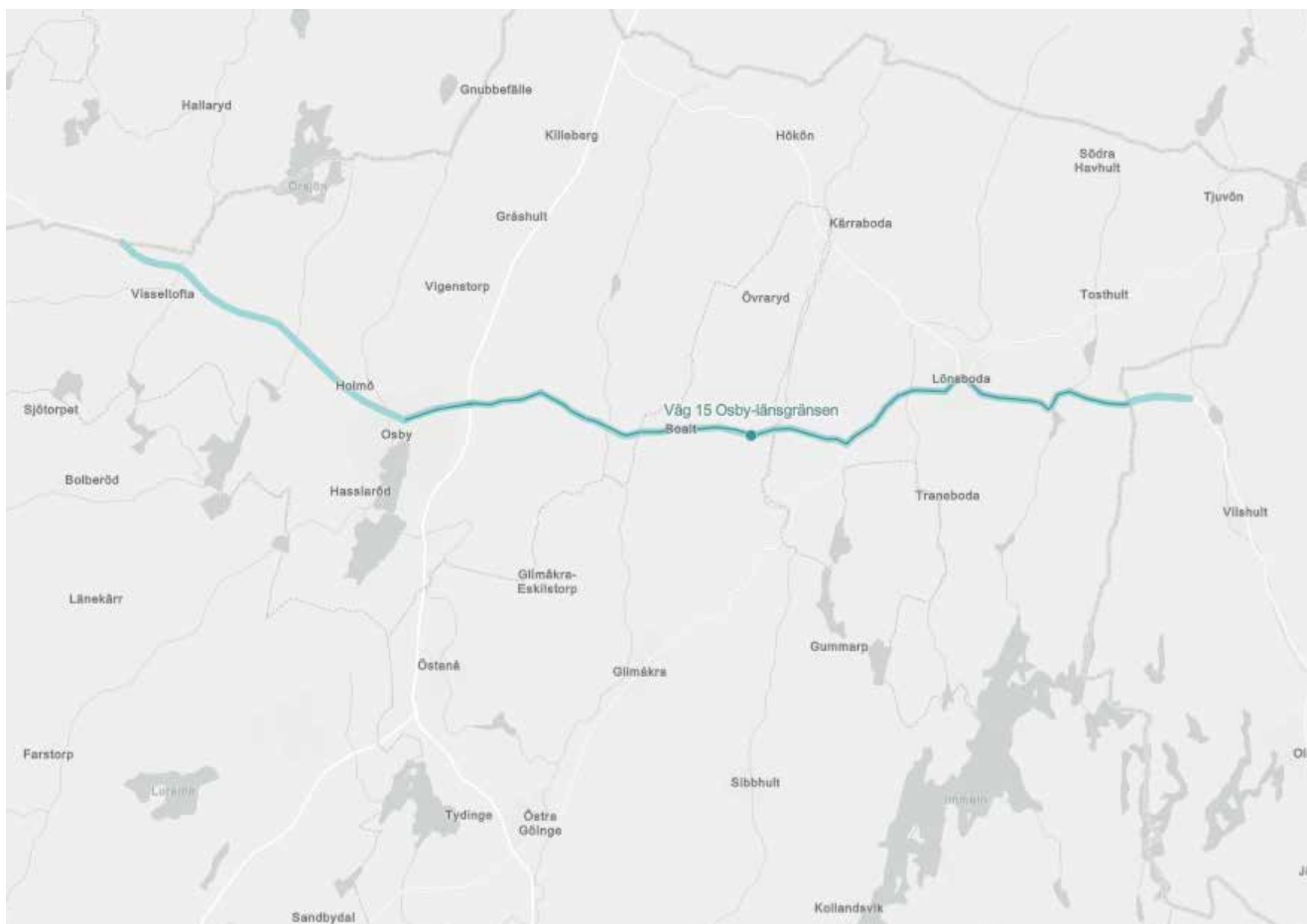
Inom denna kategori avses brister som inte är finansierade under planperioden men behöver utredas. Dessa brister kan efter genomförd utredning vara aktuella som namngivna objekt vid nästa planomgång eller så kan åtgärderna genomföras som trimningsåtgärder som finansieras av de i planen avsatta pottorna vid nästa planomgång. Byggandet av infrastruktur har under den föregående planperioden drabbats av omfattande kostnadsökningar vilket i kombination med det faktum att den regionala transportinfrastrukturplanen följer en, av staten, tilldelad ekonomisk ram är utrymmet för att utreda nya större brister ytterst begränsat. Som en konsekvens av det kommer inga nya större brister att läggas till. Utan listan med utpekade brister från föregående planperiod är fortsatt gällande.



● Landskrona–Eslöv, ÅVS — Landskrona–Eslöv, studerad sträcka — Väg 17

VÄG 17, LANDSKRONA–ESLÖV

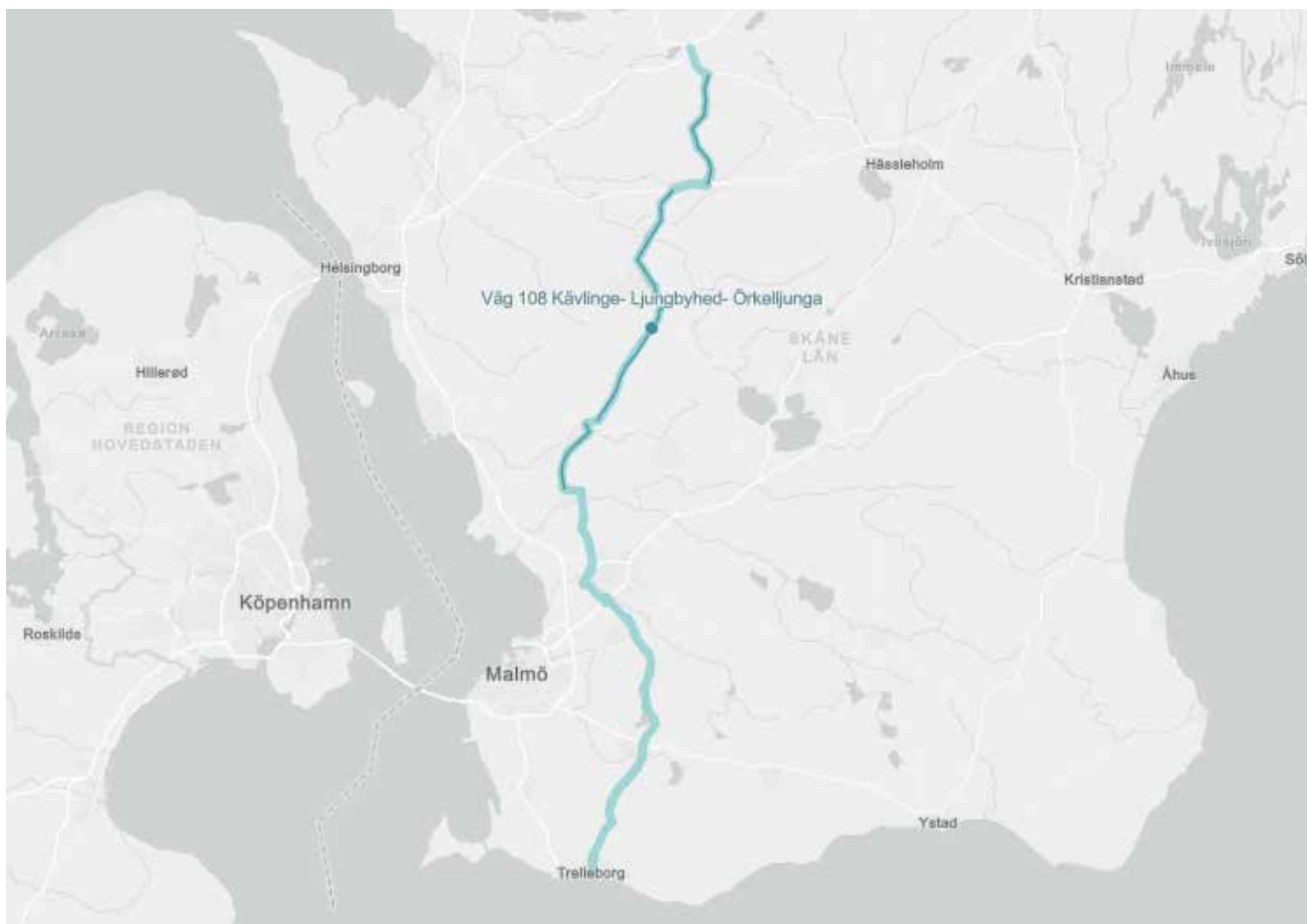
Sträckan mellan Landskrona och Eslöv är en del av regionalt prioriterade stråk för personresor, godstransporter och kollektivtrafik. Målpunkter är främst intilliggande tätorter med bostäder, arbetsplatser, handel, service samt tågstationer. Stråket kan komma att fungera som en del av en extern ringlinje som avlastar Malmö/Lund från genomgående fordonstrafik. Längs med vägen finns redan relativt god framkomlighet. För gång- och cykeltrafik finns det behov av att underlätta tillgängligheten till stationerna i tätorterna längs med stråket. De saknas också möjligheter att cykla mellan tätorterna, från Billeberga och österut. För att utreda lämpliga åtgärder bör en åtgärdsvalsstudie initieras under planperioden 2022–2033.



● Osby-länsgrens, ÅVS — Osby-länsgrens, studerad sträcka — Väg 15

VÄG 15, OSBY-LÄNSGRÄNSEN

Sträckan förbinder Skånes nordöstra delar med östra Blekinge. Vägen har landsvägska- raktär, låg standard och är mycket kurvig på stora delar av sträckan, vilket kan innebära trafiksäkerhetsrisker. Vägen ger inte möjlighet till en gen förbindelse mellan Osby och Olofström, vilket skulle vara önskvärt. Ett ytterligare problem är att vägen passerar genom flera samhällen, med tung trafik som orsakar buller och barriäreffekter i orterna. Vägens utformning innebär en utmaning för att kunna öka andelen som reser med kollektivtrafik. Vidare finns bristande möjligheter att cykla på sträckan.



● Örkelljunga–Ljungbyhed–Kävlinge, ÅVS — Örkelljunga–Ljungbyhed–Kävlinge, studerad sträcka — Väg 108

VÄG 108, ÖRKELLJUNGA–LJUNGBYHED–KÄVLINGE

Vägen kopplar samman såväl mindre tätorter inom respektive kommun som huvudorterna Örkelljunga och Kävlinge. Vägen ger tillgänglighet till lokala och regionala mål såsom rekreationsområden och större verksamhetsområden. Sträckan Örkelljunga–Röstånga är prioriterad för godstransporter. Sträckan Örkelljunga–Perstorp saknar både gång- och cykelförbindelser och kollektivtrafik. Det finns en trafiksäkerhetsproblematik på delar av sträckan eftersom vägen har ett stort antal anslutande vägar och går genom många samhällen. Vägen är smal och har dålig sikt. Det går ett stort antal lastbilstransporter, vilka använder vägen som genväg till E4, på sträckan norr om väg 21. Detta utgör en trafikrisk eftersom gång- och cykeltväg saknas där. Ytterligare personbilstrafik genereras i stråket eftersom kollektivtrafik saknas. Enligt uppgifter från Strada är sträckan olycksdrabbad. En åtgärdsvalsstudie bör initieras under planperioden 2022–2033 i syfte att finna lämpliga åtgärder på sträckan.



● TEN-T-hamnar i Skåne

TILLGÄNGLIGHET TILL HAMNAR

Skåne är en betydande hamnregion. En stor del av Sveriges import och export går via de skånska hamnarna. Sedan 2013 har transportererna i hamnarna ökat med 4 procent varje år. Idag råder brister i den anslutande infrastrukturen som kan begränsa hamnarnas utveckling. För att bibehålla ett starkt svenskt näringsliv och konkurrenskraft finns behov av investeringar i transportledningarnas infrastruktur. Inom ramen för projektet *Hamnutveckling i Skåne* har en broschyr och ett kunskapsunderlag tagits fram. Broschyren presenterar åtgärder kring hur infrastrukturen kan utvecklas för att stödja hamnutvecklingen och sjöfarten. Kunskapsunderlaget, *Hamnutveckling i Skåne*, ger en mer fullständig beskrivning och redogörelse av flöden, funktioner samt ekonomiska effekter. Dokumenten utgör ett viktigt underlag i vidare utredningar som bör prioriteras i syfte att bibehålla och stärka Skåne som betydande hamnregion.

SKÅNEEXPRESSENS GENOMFÖRANDE

Arbetet med att etablera SkåneExpressen i sedan tidigare utpekade stråk i Skåne har pågått under tidigare planomgångar och kommer att fortgå under denna planperiod. Då konceptet med SkåneExpressen är en viktig beståndsdel i den skånska kollektivtrafiken eftersom det är avsett att vara en snabbare förbindelse med högre komfort och förre hållplatslägen i utpekade stråk längs relationer som saknar tågförbindelser. Arbetet med att genomföra SkåneExpressens etablerande i de utpekade stråken är en prioriterad brist att utreda. Syftet är en fortsatt utredning av de utpekade stråken för att de brister som behöver åtgärdas för konceptets genomförande. Åtgärder kan genomföras inom ramen för kollektivtrafikpotten inom Regional transportinfrastrukturplan 2022-2033 eller via den nationella planen där finns det avsatta medel för satsningar på SkåneExpressen på stamvägnätet.

UTRED SKÅNES JÄRNVÄGSINFRASTRUKTUR UTIFRÅN PERSONTÅGSSTRATEGIN

Region Skåne har genom sin kollektivtrafikmyndighet Skånetrafiken utarbetat en Person-tågstrategi för Skåne som anger vilka behov som finns inom Skåne för att klara den nivå av trafikering som eftersträvas i strategin. Behovet av att kartlägga och förtydliga vilken utveckling av tågtrafiken som behövs inom Region Skåne anges i Persontågstrategi för Skåne men det finns ett behov av utredningar för att konkludera vilka insatser som behövs i närtid för att klargöra vilka banor som är i behov av åtgärder. Då det i regionala transportinfrastrukturplanen för perioden 2022-2033 avsätts en trimningspott för järnväg på 350 miljoner kronor finns det utrymme för trimningsåtgärder. Pottens storlek beror till stora delar på att Region Skåne presenterade ett erbjudande till staten gällande samfinansiering av utbyggande av järnvägsinfrastruktur på tre järnvägar varav två av erbjudandena inte införlivades, varvid det finns mycket medel tillgängliga för att uppnå persontågstrategins målsättning för en robust och attraktiv tågtrafik.



**Potentiella noder för
supercykelvägar**
Storlek ○ Stor ○ Mellan

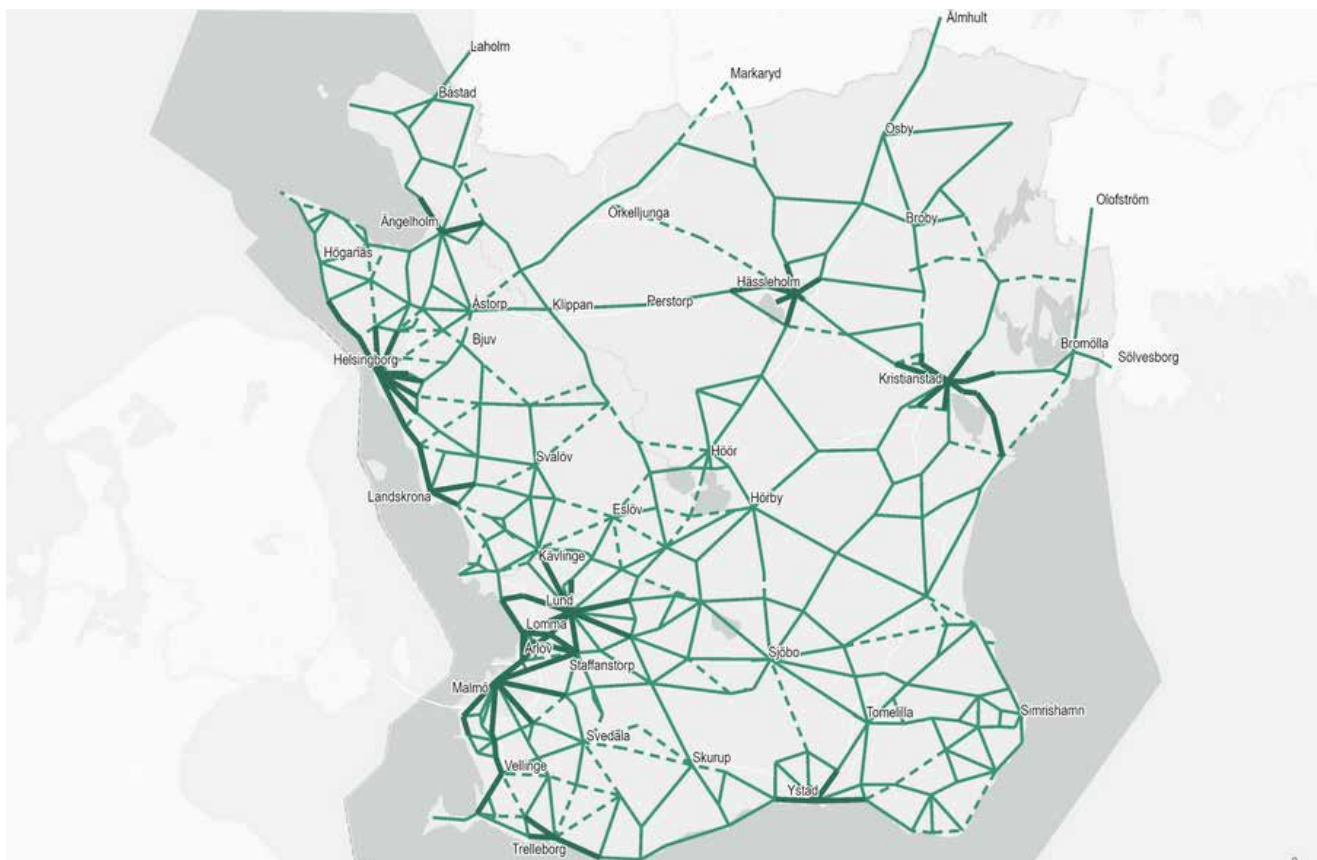
Potentiella stråk 2027
Tidshorisont
— 2027

Potentiella stråk 2033
Tidshorisont
- - - 2033

Potentiella stråk 2040
Tidshorisont
... 2040

IDENTIFIERADE BRISTER FÖR FRAMTIDA SUPERCYKELVÄGAR

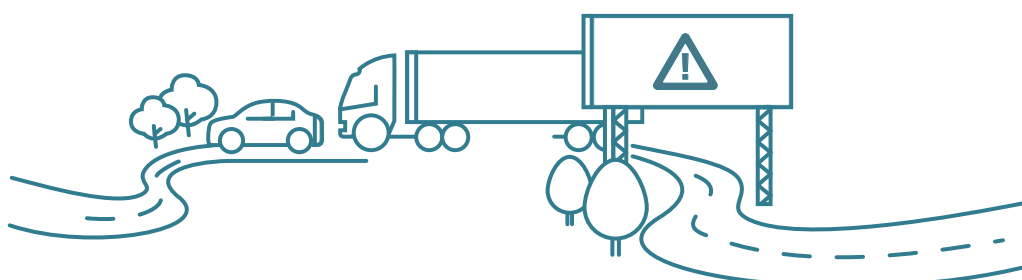
Under 2019 och 2020 genomfördes stråkstudier på Skånes starkaste cykelvägar för pendlingsresor, med undantag från cykelvägarna inom Hässleholm enligt önskemål från kommunen. Stråkstudierna genomfördes i syfte att identifiera brister och ge förslag på åtgärder för att höja standarden till supercykelväg, enligt *Koncept för supercykelstråk i Skåne*. Omfattning och komplexitet av de identifierade bristerna utmed vägarna varierar i hög grad. Brister av enklare karaktär utmed statligt och kommunalt vägnät kan åtgärdas under planperioden genom den regionala infrastrukturplanens potter. För några av vägarna kommer en åtgärdsvalsstudie vara nödvändig att initiera under planperioden för att hantera identifierade brister utmed stråken.



----- Bristfällig relation mellan tätorter — Acceptabel relation mellan tätorter — Potentiella supercykelvägar

BRISTER I DEN SKÅNSKA CYKELVÄGISNINGEN

Idag är cykelvägvisningen i många fall bristfällig, inte minst på de regionala stråken som domineras av statlig infrastruktur. För att skapa bättre förutsättningar att hitta sin cykelväg fram har [Stråk- och vägvisningsplan för cykel i Skåne - dialogversion](#) tagits fram. Kartan ger en schematisk bild över hur Skånes tätorter skulle kunna kopplas samman med vägvisning. Hur den slutliga vägvisningen kommer att se ut kommer att arbetas fram i samverkan mellan Region Skåne, Trafikverket och Skånes kommuner under planperioden. Som pilot har det regionala nätet skyltats upp på det statliga vägnätet runt Malmö-Lund området med omnejd. Ambitionen är att fortsätta vägvisningen av hela det regionala cykelnätet under planperioden 2022–2033 med stöd från erfarenheter och lärdomar från pilotprojektet. Idag blandas skyltar i stor utsträckning på de statliga cykelvägarna. I samband med att den regionala cykelvägvisningen sätts upp kommer gamla och inaktuella skyltar plockas ner för att skapa ordning och reda i den skånska cykelvägvisningen.





Planens effekter och påverkan

Detta kapitel beskriver planens effekter och påverkan på mål på olika nivåer, men också begränsningen och problematik med att påverka eller uppnå dessa.

Regionala och nationella mål

Denna del av regional transportinfrastrukturplan 2022–2033 visar effekter och påverkan på, samt kopplingarna till de nationella transportpolitiska målen, regionala ställningstaganden och mål. I kommande kapitel beskrivs det även hur planen står sig ur ett hållbarhetsperspektiv och i sista kapitlet finns tillhörande Miljökonsekvensbeskrivningen till planen. I direktivet från regeringen inför kommande planperiod 2022–2033 förtydligade man formuleringar kring klimatmål och ökat bostadsbyggande och det har därmed också behandlats.

NATIONELLA OCH TRANSPORTPOLITISKA MÅLEN

Enligt regeringens direktiv ska prioriteringar motiveras i planen och effekterna på möjligheterna att nå de transportpolitiska målen ska redovisas. Då de stora objekten i planen är desamma som tidigare plan på grund av fördröningar så finns det ett begränsat utrymme av den ekonomiska ramen att fördela till någon betydande förändring av inriktning. Planen huvudinriktning har varit fördela pengar till fördel för cykel och kollektivtrafik, i befintliga eller nya pottor för att stärka möjligheter till hållbara transporter. Fördröningar inom namngivna åtgärder och åtgärder inom kollektivtrafikpotten har dock minskat utrymmet inom planen inneburit att namngivna åtgärders andel av planen har ökat.

TRANSPORTPOLITISKA MÅLEN

Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska bidra till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Transportsystemet ska också likvärdigt svara mot mäns och kvinnors behov.

Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och användning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljö kvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa.



PLANENS PÅVERKAN PÅ FUNKTIONSMÅLET OCH HÄNSYNSMÅLET

Bedömning av planens påverkan på nationella transportpolitiska mål har delvis gjorts på objektsnivå för funktionsmålet, men i följande mål i detta kapitel beskrivs påverkan på en mer generell nivå då målen på många sätt strävar åt samma håll och för att undvika för mycket upprepning i text.

I **funktionsmålet** finns ett antal preciseringar som planen har bedömts utifrån. Dessa beskrivs nedan.

Ett mötesspår vid Attarp och utbyggnad av Skånebanan leder till robusthet i järnvägsnätet, minskad restid för pendlare samt minskad risk för störningar. Detta ger en positiv effekt för såväl pendlare som godstransporter.

Satsningar på dubbelspår längs Väst kustbanan bidrar till att kraftigt öka robustheten och kapaciteten i järnvägsnätet och minskar restiden i ett område som har stor inflyttning

och ökat pendlingsresande. Tillgängligheten mellan Malmö och Göteborg blir avsevärt bättre. Längs med sträckan finns även skånska regionala kärnor och tillväxtmotorer såsom Landskrona och Helsingborg.

Lommabanan med planskild korsning (etapp 2) kommer ytterligare underlätta för resande på Lommabanan med de nya stationerna i Alnarp och Flädie.

Satsningar på Skånebanan och Ystadbanan ska höja kapaciteten och öka pålitligheten på dessa befintliga banor.

ITS på E6an ökar trafiksäkerheten och underlättar för trafikanter i realtid vid uppkomst av olyckor etc. Med ITS (Intelligent transportsystem) kommer man kunna styra, påverka och kommunicera bättre med trafikanterna och tillgängliggöra mer kapacitet på vägen.

Andra järnvägsåtgärder syftar till att bygga bort rådande kapacitetsbrister och därmed öka tillgängligheten.

Satsningarna på SkåneExpressen möjliggör en tidsförätning av Skåne och bidrar till en gemensam arbetsmarknad och tillgång till kultur, fritid och rekreation. Samtidigt ökar såväl tillgängligheten som punktligheten och pålitligheten.

Tillgängligheten stärks till kollektivtrafik genom gång- och cykelåtgärder. Den större satsningen som görs på regionalt prioriterade stråk ökar möjligheterna att pendla med cykel.

De regionala vägobjekten bidrar till minskad restid samt ökad säkerhet och tillgänglighet mellan de skånska orterna. Åtgärderna på väg 13/23 mellan Höör och Hörby och väg 23 mellan Hörby och Ekeröd samt Hässleholm och Sandåkra leder till bättre tillgänglighet mellan norra Skåne och Malmö.

Väg 19 är viktig ur ett nord-sydligt perspektiv och ökar tillgängligheten mellan Kristianstad och vidare upp mot Kronoberg.

Väg 108 tillhör det regionalt viktiga vägnätet för persontrafik och fyller en viktig lokal funktion mellan Staffanstorp och Lund. Här kommer man även att lägga fokus på tillgängligheten för kollektivtrafik samt gång- och cykeltrafik.

Sträckan mellan Sjöbo och Tomelilla på Väg 11, som är regionalt viktig för persontrafik, godstrafik och kollektivtrafik, ingår i planen för utveckling av SkåneExpressen och utgör en regional länk mellan Skånes sydvästra och sydöstra delar.

Utöver mötesseparering ska framkomligheten för kollektivtrafiken ökas.

Väg 108 genom Svedala är en regionalt viktig väg för persontrafik. Åtgärder på vägen ökar tillgängligheten till lokala målpunkter men fungerar även som ett viktigt alternativ till den tidvis hårt belastade E6:an genom Skåne.

Avseende planens påverkan på jämställdhet mellan könen kan det konstateras att de regionala vägobjekten sammantaget ger en neutral påverkan. Både män och kvinnor bedöms få en ökad tillgänglighet. Bilen är det trafikslag som får den största tillgänglighetsförbättringen av dessa åtgärder. Generellt sett är det fler män än kvinnor som kör bil. Järnvägsåtgärder, kollektivtrafik och cykelvägsåtgärder ger en positiv påverkan på jämställdhet, eftersom kvinnor i högre grad utnyttjar dessa trafikslag. I planförslaget sker en omfördel-

ning av resurser från biltrafik till kollektiv-, gång- och cykeltrafik då mer än hälften av de satsade medlen går till åtgärder som ökar tillgängligheten med dessa trafikslag. Även andel kollektivtrafik gynnas av järnvägs- och bussåtgärder. Tillgängligheten med kollektivtrafik, gång och cykel för barn, äldre (65+) och för personer med funktionsvariation bedöms förbättras avsevärt. Bland annat görs en fortsatt satsning på tillgänglighetsanpassning av hållplatser samt en ökad satsning på cykelvägar, vilket kommer att öka barns och ungas rörelsefrihet. En större satsning på regionala prioriterade cykelvägar kommer öka andelen som kan cykelpendla till jobb och till kollektivtrafik i de större orterna och städerna. Hur större väg- och järnvägsutbyggnader påverkar tillgängligheten för personer med funktionsvariation, samt för barn och ungdomar, påverkar i hög grad av utformningen av respektive objekt. Det finns mer att uttömma vad gäller analys av jämställdhet, vilket bör behandlas i framtida strategier för social hållbarhet.

I **hänsynsmålet** finns ett antal preciseringar som planen har bedömts utifrån. Nedan följer en generell beskrivning.

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

Åtgärderna bedöms inte ge en avsevärd positiv riktningsförändring avseende miljön, jämfört med föregående plan. Man kan således säga att planförslaget delvis bidrar till att överbrygga det gap som idag finns mellan den prognosticerade utvecklingen för vägtrafikens utsläpp och de uppsatta klimatmålen. Hur stor del av gapet som planförslaget kan överbrygga är svårt att svara på, men satsningar på mer kollektivtrafik och cykel ökar möjligheterna. I kombination med en större satsning mot hållbara trafikslag kan de satsningar som görs i planen successivt bidra till en planering som styr mot måluppfyllelse av uppsatta klimatmål. Men för att nå de uppsatta klimatmålen behövs fler åtgärder, incitament och andra typer av förändringar och utbyggnader än vad planen i dagsläget råder över. Mer om detta i kapitlet *Förutsättningar*, där vi tillsammans med Trivector gjort en Framtidspaning för infrastruktur och transporter.

Persontågssatsningarna har en positiv påverkan på klimatet, då andelen resor med kollektivtrafiken ökar. Drygt hälften av budgetramen satsas på åtgärder som minskar efterfrågan på personbilstransporter och främjar resande med gång, cykel och kollektivtrafik. Den ökade andelen samfinansiering kommer att gynna kollektivtrafiken ytterligare. De namngivna vägobjekten bedöms stärka bilens relativa attraktivitet och kan innebära ökad andel bilresor. Framförallt bedöms den ökade samfinansieringen till infrastruktur för kollek-

tivtrafiken medföra positiv inverkan på klimatet. Statlig medfinansiering till kommunala cykelvägar och regionalt prioriterade stråk bedöms också ge en mycket positiv påverkan på klimatmålet, eftersom dessa satsningar i de flesta fall görs i tätort (eller mellan tätorter) där potentialen för ökad cykling är stor. Övriga mål för miljö kvalitet och ökad hälsa bedöms inte påverkas i någon större utsträckning, med undantag för satsningar på kollektivtrafik och cykeltrafik i tätort.

Då kraven på bulleråtgärder är högre vid nybyggnad än vid ombyggnad bör antalet personer som har bullernivåer över 55 dBA minska, vilket innebär att antalet bullerstörda personer bör minska. Dock är effekten på tysta områden negativ i de fall vägar byggs ut i ny sträckning. Med en ökad andel icke fossila drivmedel samt med renare och effektivare motorer i fordonsparken väntas utsläppen av kvävedioxider och partiklar minska. Hur stor effekten blir beror på hur snabbt utfasningen av dieselmotorer sker och hur snabbt infrastrukturen för alternativa fordon byggs och rullas ut. Vidare ger majoriteten av de namngivna vägobjekten en negativ påverkan på landskapsbild, barriärer och mark. Nya och bredare vägar och järnvägsspår innebär ofta att bördig jordbruksmark tas i anspråk. Påverkan på skyddsvärda områden för natur är i de flesta fall beroende på utformningen av vägen eller järnvägen och behöver utredas vidare i projektspecifika miljökonsekvensbeskrivningar.

Under målet för ökad hälsa är bedömningen övervägande positiv påverkan eller ingen påverkan för de flesta åtgärdskategorierna. Undantaget gäller ett antal regionala vägobjekt som innebär att hastighetsgränserna höjs. Påverkan på luftkvaliteten för vägobjekten är totalt sett negativ eftersom ökad trafik och ökad hastighet ger ökade utsläpp av hälsoskadliga kväveoxider och partiklar. Satsningar på järnvägsobjekt och busstrafik ger generellt en positiv påverkan på fysisk aktivitet, om de innebär att antalet bilresor minskar och antalet anslutningsresor med gång eller cykel, som främjar hälsan, därmed ökar. Det kan dock finnas en konkurrenssituation mellan cykel och kollektivtrafik på korta sträckor vilket gör att satsningar på busstrafik i tätort har en osäker effekt på fysisk aktivitet. Den positiva hälsoeffekten av ökat cyklande är flera gånger större än effekterna av en eventuellt försämrad trafiksäkerhet. Åtgärden ökar möjligheterna för barn att cykla då cyklisterna separeras från bilister och framkomligheten för cyklister ökar. Hälsan gynnas också av de minskade emissionerna, och därmed minskade luftföroreningarna, från biltrafiken. Bullernivåerna minskas också något när biltrafiken minskar. I vilken mån de regionala vägobjekten bidrar till ökad fysisk aktivitet är beroende av om det byggs ett parallellt gång- och cykelnät eller inte. Hur hälsoaspekter såsom buller påverkas beror i hög grad på om trafiken eller hastigheten ökar. Ett ökat transportarbete på väg kommer att leda till ökade bulleremissioner och därmed ökade bullerstörningar. Förtätning i de större städernas centrala och halvcentrala delar tillsammans med ökad trafik bedöms öka de totala bulleremissionerna från transportsektorn utan plan för bulleråtgärder. Elfordon är tystare än fordon som drivs med fossila drivmedel, men effekten blir stor först när en betydande del av fordonsflottan är utbytt. Denna aspekt förstärks ytterligare av det faktum att folkökning och flyttningar leder till en ökad koncentration av människor, bebyggelse och transporter i de områden som redan idag är utsatta för buller.

PLANENS BIDRAG TILL KLIMATMÅLET

Ur rapporten från Trafikverkets *Scenarier för att nå klimatmålet och påverkan på vägtrafiken* redovisar Trafikverket det regeringsuppdrag de fick inför budgetåret 2020 med scenarier för hur klimatmålet för inrikes transporter kan nås, och hur stor påverkan på vägtrafikarbetet blir. Uppdraget var att ”...redogöra för hur myndighetens alternativa prognosscenarier bland annat beskriver en minskad trafikutveckling som kan uppstå till följd av beslutad och aviserad politik, samt i förhållande till de mål som gäller för transportområdet, som inkluderar klimatmålet för transportsektorn.”

Det klimatpolitiska ramverket anger att utsläppen från inrikes transporter (utom inrikes flyg) ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010. Dagens politiska beslut räcker inte för att målen ska nås. Den absoluta merparten av koldioxidutsläppen (92 procent år 2018) från inrikes transporter kommer från vägtrafiken. Därför behöver åtgärder fokuseras mot att minska utsläppen från vägtrafiken för att det nationella målet ska nås. Vägtrafikens klimatpåverkande utsläpp kan minskas genom tre faktorer:

- större andel elfordon och energieffektivare bränslefordon
- ökad andel förnybara drivmedel
- minskat vägtrafikarbete

För att minska riskerna och för att nå målen på ett kostnadseffektivt sätt bör komponenter från alla tre delarna ingå. Vägtrafiken kan behöva minska – tillgången till biobränslen och introduktionstakten för eldrift är avgörande för hur snabbt utsläppen kan minska. Att minska vägtrafikarbetet kräver ekonomiska styrmedel, samtidigt som förbättrade alternativ till vägtransporter såsom förtätning, kollektivtrafik, gång och cykel kan bli mer attraktiva. Det senare bidrar också till andra mål, såsom ökad trafiksäkerhet, minskad miljöpåverkan och ökad hälsa. Utvecklingen av förnybara drivmedel är givetvis central i att nå klimatmålet, och en brist i utvecklingen är att infrastruktur- och transportplanering inte är synkade eller lika utvecklade/styrda av regleringar direktiv och annat. Det finns stor potential att förbättra detta arbete, och samordning från nationell nivå är viktig. Om uppdraget från regeringen skulle ändras finns möjlighet att bättre synka Regionplan för Skåne 2022-2040 med de regionala infrastrukturplanerna, idag finns inte denna möjlighet fullt ut. Rollfördelning och ansvar och vem som ska göra vad är ofta problematiskt i ”nya” frågor för att skapa ett systematiskt arbete med att utveckla, samplanera och förbättra arbetet med förnybara drivmedel.

För den som vill veta mer om inrikestransporter och klimatmålet finns regeringens hemsida för [klimatmålet](#), och man kan även läsa vidare i rapporten [Scenarier för att nå klimatmålet och påverkan på vägtrafiken här](#).

Enligt en annan rapport, [Miljömål i transportplaneringen](#), från bland annat IVL Svenska Miljöinstitutet hanteras miljömål som ett bland många andra intressen som ska vägas samman, och får därmed en mer begränsad betydelse. En annan anledning till miljömåls begränsade inverkan på transportplaneringen är att gamla objekt som beslutats i tidigare planer tillåts ligga kvar, även om de försvårar möjligheterna att nå miljömålen. Detta är mycket relevant för den regionala transportinfrastrukturplanen när det kommer till klimat och miljömål och problematiskt för uppfyllandet av dem i transport och infrastruktursektorn. Som tidigare nämnt finns det även motsättningar och målkonflikter mellan miljö och klimatmål som vidare problematiseras detta.

DET ÖPPNA SKÅNE 2030 – SKÅNES UTVECKLINGSSTRATEGI

Läs mer om regionala mål och strategier i kapitlet *Förutsättningar*

PLANENS PÅVERKAN PÅ DET ÖPPNA SKÅNE 2030

Infrastruktursatsningar har ingen specifik koppling till något av visionsmålen, men utgör däremot en del av en grundstomme för möjliggörandet och utvecklingen av visionerna. Genom de regionala vägobjekten minskar restiderna för bil- och bussresenärer och säkerhetshöjande åtgärder genomförs för att kunna upprätthålla en bra framkomlighet och rörlighet inom och genom Skåne. Genom samfinansiering av järnvägsinvesteringar ökar tillgängligheten för persontågstrafik till nya orter. Dessutom säkerställs punktlighet och ökad kapacitet för både gods och persontågstrafik. Tillgängligheten och robustheten ökar genom att planen samfinansierar järnvägsutbyggnader på Västkustbanan, Skånebanan och Ystadbanan, vilket bidrar till målet om kollektivtrafikens marknadsandel. De riktade åtgärderna för kollektivtrafik på statliga vägar möjliggör utvecklad regional busstrafik. Riktade trafiksäkerhetsåtgärder möjliggör en hög framkomlighet med hänsyn tagen till trafiksäkerhetsmålen både i det statliga och kommunala vägnätet. Genom infrastrukturåtgärder ökar framtidstron och andra satsningar på attraktionskraft, goda livsmiljöer och att vara en stark tillväxtmotor har stor bäring på hur infrastrukturen utvecklas.

Utbyggnad av cykelvägar på landsbygden och statlig medfinansiering till kommunala utbyggnader i tätorter ökar tillgängligheten med cykel, både som egna resor och genom bättre kopplingar till stationer och hållplatser. Målet att kollektivtrafiken ska ha en marknadsandel på minst 40 procent medför riktade åtgärder i specifikt syfte att förbättra förutsättningarna för busstrafiken, både på statligt och kommunalt vägnät. Satsningen på SkåneExpressen bidrar till att öka kollektivtrafikens attraktivitet. Andra åtgärder som genomförs är förbättrad framkomlighet, modernisering av hållplatser samt förbättring och uppgradering av gång- och cykelvägar. Samfinansiering av järnvägsinvesteringar möjliggör ny regional persontågstrafik och förbättrad kvalitet i befintlig trafik’.



Det öppna Skåne 2030

Skånes utvecklingsstrategi



STRATEGI FÖR ETT HÅLLBART TRANSPORTSYSTEM I SKÅNE 2050

Läs mer om de regionala målen och strategier i kapitlet *Förutsättningar*.

PLANENS PÅVERKAN PÅ ETT HÅLLBART TRANSPORTSYSTEM I SKÅNE 2050 OCH FÄRDMEDELSMÅLEN

Genom satsningar på de regionala vägobjekten minskar restiderna för bil- och bussresenärer. Säkerhetshöjande åtgärder genomförs för att kunna upprätthålla en bra framkomlighet. Genom samfinansiering av järnvägsinvesteringar ökar robustheten och kapaciteten för att kunna driva ökad efterfrågan kommande år och möta upp trafiken från Europa när Fehmarn Bält-förbindelsen öppnar. De riktade åtgärderna för kollektivtrafik på statliga vägar möjliggör utvecklad regional busstrafik och riktade trafiksäkerhetsåtgärder möjliggör en hög framkomlighet med hänsyn tagen till trafiksäkerhetsmålen både i det statliga och kommunala vägnätet. Utbyggnad av cykelvägar på landsbygd och statlig medfinansiering till kommunala utbyggnader i tätorter ökar tillgängligheten med cykel, både som egna resor och genom bättre kopplingar till stationer och hållplatser. Målet att kollektivtrafiken ska ha en marknadsandel på minst 40 procent medför riktade åtgärder i specifikt syfte att förbättra förutsättningarna för busstrafiken, både på statligt och kommunalt vägnät. Satsningen på SkåneExpressen bidrar till att öka kollektivtrafikens attraktivitet. Andra åtgärder som genomförs innebär förbättrad framkomlighet, modernisering av hållplatser samt förbättrade gång- och cykelanslutningar. Samfinansiering av järnvägsinvesteringar möjliggör ny regional persontågstrafik och förbättrad kvalitet i befintlig trafik.



Det finns en målkonfliktsproblematik gällande biltrafiken. Enligt Trafikverkets allmänna prognoser kommer biltrafiken i Skåne att öka med nästan 50 %, medan Region Skånes färdmedelsmål är en nollprocentig ökning fram till år 2030 resp 2050. Trafikverket räknar med att biltrafiken ska öka med 1,4 % per år i Skåne fram till 2040 och därefter 0,8 % per år fram till 2050. Med andra ord visar Trafikverkets prognoser på en ökning på 14% mellan 2021 och 2030, och 42% mellan 2021 och 2050. Denna diskrepans behöver överbryggas så att mål och prognoser överensstämmer någorlunda, och så att problemlösningarna överensstämmer med verkligheten och matchar den utveckling på andra håll som kan påverka framtidens trafik och transporter. Pandemin har verkligen haft inverkan på hur vi reser och vart. Det är därmed oerhört viktigt att man tar detta året på allvar och drar nytta av det som inträffat under 2020/2021, men också att man analyserar in- och utdata och använder prognosverktyg för att kunna komma så nära verkligheten som möjligt. Det är ju ingen hemlighet att infrastruktur blir dyrare och dyrare. Finns det lösningar som inte behöver innebära stora kostsamma åtgärder så är det efter detta år viktigt att kunna skörda de mer lågt hängande frukterna för att nå våra färdmedels- och klimatmål. För att

kunna nå färdmedelsmålen behöver alla involverade i flernivåsystemet för transport och infrastrukturplanering jobba mer målstyrt. Mer aggressiva styrmedel måste till. För att få ett fungerande samhälle krävs överlappning i styrmedelskompotten. Det krävs samsyn och synkning mellan flera branscher och politiken kring vad som måste till för att förändring ska ske mot mer hållbara lösningar, och för att målen ska kunna uppnås.

När det gäller påverkan på färdmedelsfördelningen som Region Skåne beslutat i Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050 skapar planen till viss del goda möjligheter till en överflyttning av resor från bil till kollektivtrafik samt cykel. Framförallt gäller det satsningen på SkåneExpressen, ökad samfinansiering till järnvägsobjekt samt Supercykelvägar. Dessa syftar också till att fånga upp stora volymer potentiella cykelpendlare. Påverkan på färdmedelsfördelningen är i hög grad beroende på samverkan med andra samhällssektorer. Nationell transportplan har i sammanhanget en betydelse, eftersom den hanterar stora satsningar på nationella vägar och järnvägar. Planens ökade medel till åtgärder främst på järnvägsnätet kan bidra till att trafikslagsfördelningen för godstrafiken i Skåne går mot målet. Det kommer dock krävas ytterligare satsningar, såväl fysiska som genom styrmedel och lagändringar, för att målet ska kunna nås. Planens satsningar räcker inte för att skapa tillräcklig kapacitet i kollektivtrafiken för att klara av den överflyttning till kollektivtrafik, gång och cykel som de uppsatta målen kräver. Det finns också en mycket viktig koppling till den kommunala samhällsplaneringen, där planering av nya bostäder och verksamheter spelar en viktig roll för måluppfyllelsen. Den ekonomiska styrningen mot alternativa drivmedel och val av färdmedel är också en viktig aspekt.

Planen bidrar till att öka transporteffektiviteten i samhället genom att satsa så mycket som möjligt inom givna ramar på kollektivt resande och cykel infrastruktur. Då ”lagd plan ligger” i kombination med fördyrningar och förseningar, flyttas horisonten hela tiden fram för större förändringar av transportsystemet. Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050 kommer tydligare följas upp i kommande regional transportinfrastrukturplan. Det finns idag inte ett fullgott sätt att mäta data från gång- och cykeltrafikanter på den aggregerade nivå som behövs. Förbättringar och processer för detta gällande bil- och kollektivtrafik finns det också utrymme för. Vidare arbete med detta kommer att göras till nästa planperiod och det är av stor vikt att det synkas med Regionens övriga processer och mål.

PLANENS PÅVERKAN PÅ REGIONPLAN 2022–2040

Regionplan för Skåne bygger på sex stycken övergripande planeringsstrategier som tagits fram tillsammans med kommunerna. Planeringsstrategierna utgör den översiktliga utvecklingsinriktningen i planen. De är även de utmaningar som Region Skåne identifierat som särskilt viktiga för den fysiska planeringen i Skåne att bemöta. Planen består av sex övergripande planeringsstrategier och en strukturkarta som tillsammans utgör planens övergripande strategiska riktning. Utvecklingsinriktningen pekar ut en tydlig regional riktning och verkar för avvägningar som skapar hållbara fysiska strukturer som långsiktigt gynnar Skåne som helhet. Den regionala transportinfrastrukturplanen följer tydligt Regionplanens inriktning sett till dessa strategier och något som man gemensamt jobbat fram. Det är främst strategierna för att utveckla flerkärnigheten och stärka sambandet mellan stad och land, stärka tillgängligheten och binda samman Skåne, samt stärka Skånes relationer med omvärlden, som den regionala transportinfrastrukturplanen 2022–2033 kan påverka och stärka. Samtidigt ska man vara medveten om att den regionala transportinfrastrukturplanen är styrd av direktiv och förordningar från nationellt håll. Så även om intentionen med infrastrukturplanerna på regional nivå och strukturkartan innefattar samma större åtgärder, så kan inte den regionala infrastrukturplanen ses som en direkt handlingsplan av Regionplan för Skåne 2022-2040, åtminstone inte som den enda.

Regionplan för Skåne 2022–2040

Mål och planeringsstrategier



Strategi 1:
Utveckla den flerkärniga
ortsstrukturen



Strategi 2:
Stärk tillgängligheten
och bind samman Skåne



Strategi 3:
Växa effektivt med en
balanserad och hållbar
markanvändning



Strategi 4:
Stärk Skånes relationer
med omvärlden



Strategi 5:
Skapa attraktiva och
hälsofrämjande livsmiljöer



Ett sömlöst Skåne
med människan
i centrum

Strategi 6:
Synliggör det ömse-
sidiga beroendet mellan
stad och landsbygd



Strategi 7:
Säkerställ blågrön
infrastruktur av tillräcklig
kvalitet och kvantitet



Strategi 8:
Minska vår klimat-
påverkan och anpassa
för ett förändrat klimat



Strategi 9:
Utveckla utbudet av bostäder
och säkerställ ett effektivt
nyttjande av det befintliga



Strategi 10:
Utveckla och förvalta teknisk
infrastruktur för ett växande
Skåne med nya behov



Regionplanen för Skåne 2022-2040 har samordnats med den regionala transportinfrastrukturplanen på så vis att strukturerna bygger på befintliga och långsiktiga överenskommelser och strategier. För även om regional planering, enligt Plan- och bygglagen, är ett nytt uppdrag så har Region Skåne och kommunerna en lång tradition av att samverka kring fysisk planering på regional nivå. Viktig utgångspunkt för detta arbete har varit att dra nytta av den flerkärniga ortstrukturen genom att stärka tillgängligheten och binda samman Skåne, samt att stärka Skånes kopplingar med omvärlden. Den inriktningen genomsyrar både Regionplan för Skåne 2022-2040 och den Regionala transportinfrastrukturplanen 2022-2033, samt att det har varit en utgångspunkt för samverkan kring de långsiktiga infrastrukturprioriteringar. Transportstrategin har även den varit en gemensam grund för de båda processerna.

Vidare så kommer genomförande av planerna att samordnas där det går och är lämpligt. Den Regionala transport infrastrukturplanen är dock bara ett av flera medel i genomförande av Regionplan för Skåne 2022-2040. Den sätter givetvis strukturen för infrastrukturen och kan bidra till att styra i rätt riktning för övriga regionala mål. Regionala transport infrastrukturen är en investeringsplan med begränsat utrymme som inte kan lösa allt, men för att nyttor med investeringar ska få så stort genomslag som möjligt så är det viktigt att det synkas med lokala satsningar, och där kan Regionplanen vara en bra plattform att vidareutveckla detta arbete. Som tidigare nämnts så finns det frågor som behöver hanteras inom transportområdet, men som *inte* kan (åtminstone inte som uppdraget, prioriteringar och direktiv ser ut idag) hanteras inom de Regionala transport infrastruktur planerna. Speciellt med nya frågor där klara strukturer och ansvarsområden saknas, eller är otydliga, behöver man hitta former för hur man fortsätter att jobba med dessa på både nationell och regional, eller lokal nivå. En plattform för samverkan med kommunerna så att investeringar får den effekt som avses blir viktigt i framtida samplaneringen av Regionplan för Skåne och Regionala infrastrukturplanerna. Det är viktigt att fortsätta utveckla arbetet mot ökad samplanering av infrastruktur, bebyggelsestruktur, grönstruktur och kollektivtrafik med den regionala planeringen som gemensam plattform.

Satsningarna på samfinansiering av efterlängttade större järnvägsobjekt ligger väl i linje med Regionplanens intentioner. Detsamma gäller för den nya och relativt stora satsningen på supercykelvägar, vilka syftar till att stärka tillgänglighet och binda samman Skåne, i stort och smått.

Hållbar utveckling och bostadsbyggande

BEDÖMNING AV PLANENS PÅVERKAN PÅ HÅLLBAR UTVECKLING OCH BOSTADSBYGGANDE

Den sociala aspekten av hållbar utveckling har ännu inte fått ordentligt genomslag i planeringen av infrastrukturen eller transporter. Därför kan vi inte påstå att hållbarhetens tre aspekter behandlats lika inför denna planeringsomgång. Det finns givetvis ansatser i åtgärderna kring tillgänglighet, attraktivitet och samspelet mellan stad och land som rymmer med de sociala aspekterna. Man har i flera tidigare planeringsperioder baserat utbyggnad av infrastrukturen i Skåne på just flerkärnigheten och målsättningen att binda samman Skåne. Detta är grundpelarna i arbetet även idag. I den mån det är möjligt med de resurser som finns, vill man uppnå mål på olika nivåer för att göra vardagen enklare för invånarna och för att stärka Skåne som aktör i Sverige och i omvärlden. Men djupgående analyser i enskilda åtgärder med socialt fokus har man alltså inte gjort inför denna planperiod. Detta är ett arbete som kan följa under planperiodens gång.

Social hållbarhet

Den sociala hållbarheten behöver analyseras både på en mer lokal och regional nivå, exempelvis genom att jämföra den socioekonomiska statusen på olika områden i städerna och studera vilka tillgänglighetsförbättringar som dessa får. Även det geografiska perspektivet, det vill säga, vilka olika delar av Skåne som får ökad tillgänglighet – är viktigt att studera. Detta har inte konsekvent ingått i framtagna bedömningsgrunder. Generell tillgänglighetsanalys av objekt, stora som små, görs alltid i processen, men de har inte ställts emot varandra

Vad är social hållbarhet?

Ofta är det tillgängligheten och tryggheten för barn och äldre lokalt i vardagen man pratar om när man ska beskriva transportsystemet ur ett socialt perspektiv. Det är även ofta dessa grupper som drabbas hårdast när t ex bussar på landsbygden dras in. Andra åtgärder, som exempelvis trängselavgifter eller förhöjda p-avgifter, slår hårt mot låginkomsttagare i urbana perifera områden.

Infrastruktur och trafiksatsningar har i olika studier visat sig stärka tilliten till samhället i stort, medan frånvaro av dessa gör att man känner sig bortglömd och nedprioriterad. Detta skapar i sig andra sociala problem. Därför är det viktigt att geografiskt balansera satsningar i den fysiska miljön lokalt och regionalt. När man pratar om social hållbarhet finns det några olika begrepp som det är bra att ha koll på kring infrastrukturplanering och samhällsutveckling i stort.

Transportfattigdom handlar om behov och vad de får för konsekvenser, medan transporträttvisa handlar mer om hur man bygger bort transportfattigdom. Alltså, vilka åtgärder och objekt som ska prioriteras för att ordna till det som inte är ”rättvist”. Vidare beskrivning av transporträttvisa handlar om att olika grupper har olika behov, och det handlar INTE om att alla ska få lika eller allt, utan ”rätt åtgärd på rätt plats”. Oftast handlar det om många olika åtgärder. Komplexiteten i arbetet kan vara stor. Man bör lyfta sociala nyttor i val av åtgärder för tillgänglighet. I nästa steg är det viktigt att inte utgå från att en åtgärd som funkar på en plats också bidrar till en bra lösning någon annanstans. Ett exempel:

Aktivt resande kanske inte är för alla alltid. Har man ett fysiskt krävande jobb där man är aktiv större delen av dagen kanske man inte ser det som ett plus (motion i vardagen) att cykla tre kilometer till en station, ta ett tåg och sedan gå två kilometer till sin arbetsplats. Andra aspekter kan vara att en i hushållet har tillgång till bil på grund av ekonomiska förutsättningar eller parkeringsmöjligheter. Med undermålig kollektivtrafik blir det därmed ojämnt, då den ena parten exempelvis får svårt att ta sig från bostaden till jobbet och har begränsade möjligheter att arbeta långt från hemmet.

Satsningarna i planen bidrar till ökad andel kollektivtrafik genom ökad samfinansiering till nationell plan. Detta kan bidra till att socioekonomisk utsatthet, etnisk exkludering och geografisk segregering minskar, genom just ökad tillgänglighet. Satsningen SkåneExpressen är ett annat exempel som kommer underlätta för personer att ta sig till en större arbetsmarknad. Högkvalitativ kollektivtrafik även i mindre orter stärker därmed flerkärnigheten. Satsningen på supercykelstråk hjälper också fler att snabbt och smidigt ta sig in till centralorten för jobb eller pendling till annan ort.

Trafikverket har under 2020 tillsammans med Trivector tagit fram rapporten [”Sociala nyttor och onyttor av transportåtgärder”](#) för att integrera social hållbarhet i olika delar av verksamheten. Social hållbarhet kommer definitivt att användas mer och mer som en aspekt i bedömning av framtida infrastruktur. Det finns perspektiv av den sociala delen i planeringen av framtida infrastruktur som vi bör ta i beaktning kommande år. Det är effekten av åtgärder som är intressant, inget byggs ju bara för att, och att jobba både mer djuplodande med den sociala biten och vidga poolen av potentiella samarbetspartners kommer bara att göra resultatet och lösningarna bättre.

Samhällsekonomi

Samhällsekonomisk hållbarhet kan beräknas på olika sätt. Utveckling av infrastrukturen handlar om att se ekonomin som ett medel för att uppnå mål för social hållbarhet inom ramarna för vad som är ekologiskt hållbart. Konkret innebär detta hur största samhällsekonomiska nytta och sociala värden kan uppnås till lägsta samhällsekonomiska kostnad och med hänsyn och anpassning till ekologiska värden. För samtliga namngivna objekt som är kostnadsberäknade till mer än 50 miljoner kronor har Trafikverket genomfört en samhällsekonomisk bedömning. Det har också sammanställts en bredare beskrivning för åtgärden, med beskrivningar av mjuka faktorer som inte har prissatts eller är möjliga att prissätta. Den samlade effektbedömningen utgår från den målstruktur som finns inom svensk transportpolitik i enlighet med den transportpolitiska propositionen Mål för framtidens resor och transporter (Prop. 200809:93). Bedömningarna finns tillgängliga på Trafikverkets hemsida. I Trafikverkets samhällsekonomiska bedömningar som görs för alla namngivna objekt över 50 miljoner kronor beräknas en nettonuvärdeskvot, NNK. Åtgärdens samlade nettonytta, dvs nyttan minus kostnaden, divideras med dess totala kostnad. Enkelt uttryckt kan detta sägas vara ett mått på hur mycket man får tillbaka per satsad krona. Ju högre NNK-värde en åtgärd får, desto mer lönsam är den.

På sikt kan den stora kostnadsökningen i alla objekt äta upp så mycket av kostnadsutrymmet att inget nytt kan läggas till under lång tid. Det är oroväckande, med tanke på att det till stor del är från och med nu och fram till 2030 som är den kritiska perioden för omställning av Sveriges och övriga världens transportsystem.

BEFOLKNINGSUTVECKLING OCH EFFEKTER PÅ BOSTADSBYGGANDE

Enligt regeringens direktiv ska länsplaneupprättarna beskriva vilka effekter olika infrastrukturåtgärder i länsplanen väntas ge på förutsättningarna för bostadsbyggandet. Skånes utveckling är beroende av en effektiv kollektivtrafik som binder samman hela den flerkärniga regionen och dess arbets- och bostadsmarknader. Satsningar på kollektivtrafiken har en avgörande betydelse för att Skåne ska nå en hållbar tillväxt. samtidigt är t ex utbyggnad av järnväg något som hanteras i nationell plan, så man är beroende av satsningar där.

Skånes andel av rikets befolkning ökar, men utan motsvarande andelsökning av sysselsättning och produktion. Den stora inflyttningen i regionen i kombination med eftersatt bostadsproduktion hindrar regionens tillväxt. En hämmad bostadsmarknad innebär negativa följder för bland annat tillgång till utbildning, arbete, kompetensförsörjning, matchning på arbetsmarknad, social integration och miljömässig hållbarhet.

Befolkningsutvecklingen, eller närmre bestämt utvecklingen av antalet hushåll, är den i särklass viktigaste variabeln för det demografiska bostadsbyggnadsbehovet. Det senaste decenniet har befolkningen ökat med mer än 10 procent i Skåne, vilket är en snabb tillväxt ur ett historiskt perspektiv. Ökningen beror framförallt på en ökad nettoinflyttning från utlandet, men även inrikes nettoflyttning har varit positiv. Befolkningen är i hög utsträckning koncentrerad till regionens, sett till befolkningsmängd, fyra största kommuner och mer än 50 procent av befolkningen bor i Malmö, Lund, Helsingborg och Kristianstad. Koncentrationen av befolkningen väntas tillta här. Enligt Region Skånes befolkningsprognos väntas knappt 70 %, ca 121 000 personer, av befolkningsökningen under det kommande decenniet att äga rum i Malmö, Lund och Helsingborg. Utöver dessa kommuner med omnejd väntas en stark befolkningstillväxt även i Ystad och Kristianstad. I flera av Skånes 33 kommuner väntas dock befolkningen att stagnera eller minska det kommande decenniet. Den varierande befolkningsutvecklingen inom Skåne, vilken är nära sammanlänkad med den ökande koncentrationen av ekonomisk aktivitet och arbetstillfällen, understryker behovet av en god överblick av bostadsbehovet på regional nivå, samt en samordning av kommunernas bostadsplanering. Det är viktigt att infrastrukturplaneringen stärker de orter där befolkningsökningen förväntas bli som störst och att man säkerställer kopplingar till övriga Skåne, samtidigt som man ser till att helheten ger god tillgänglighet och stärker kollektivtrafik och hållbara alternativ, för både stad och land. Värt att nämna i sammanhanget bostadsplanutveckling och infrastruktur satsningar är att parallellt med planen så finns *Storstadspaketet* som är en förhandling mellan stat, region och kommunerna. Åtgärder i storstadspaketet har en planerad genomförandefas mellan 2018-2030 och den sammanlagda investeringen är ca 5,5 miljarder i Skåne, kopplat till dessa kollektivtrafiksatsningar kommer ca 46 000 bostäder att byggas fram till och med 2035 i Malmö, Lund och Helsingborg. År 2017 gjorde Region Skåne gjorde en sammanställning av den stationsnära planberedskapen i kollektivtrafikstråk (med planberedskap menas i detta avseende hur många bostäder man har möjlighet att bygga i detaljplanerna inom ett visst område). Med stationsnära läge avses en radie om 1500 meter från tågstation och en radie om 1000 meter från en regionbusshållplats. Denna sammanställning från kommunernas planberedskap 2017 ligger till grund för nedanstående antaganden om bostäder kopplat till åtgärder i regional transport infrastrukturplan 2022–2033.

Väst kustbanan

I stationssamhällen på sträckan mellan Helsingborg C och Ängelholm, som idag har enkelspår men där en utbyggnad till dubbelspår är angelägen, bedöms det finnas en planberedskap för 3 700 bostäder. Cirka hälften av den detaljplaneberedskap som finns utgörs av de outnyttjade byggrätterna i stationsorterna Maria, Ödåkra och Kattarp. En utbyggnad av Väst kustbanan mellan Helsingborg C till Ängelholm ger inte endast effekter på bostadsbyggande i stationssamhällena, utan även en förbättrad tillgänglighet längs med hela stråket. Andra kommuner med hög stationsnära planberedskap är Kävlinge med 2 150 bostäder. Totalt finns det längs med hela Väst kustbanan stationsnära planberedskap för cirka 18 700 bostäder.

Lommabanen

Lommabanen, ger möjlighet till ny Pågatågstrafik i fyra samhällen - Furulund, Flädie, Lomma och Alnarp. Dessa är idag attraktiva bostadsorter, men är nu beroende av buss för att kollektivtrafikförsörjas. I de fyra nya stationsorterna finns idag 6634 bostäder och beredskap för ytterligare 3 000 bostäder. Burlövs kommun har även en planberedskap på 4 000 bostäder i stationsorterna Burlöv och Åkarp. Totalt finns det längs med Lommabanen stationsnära planberedskap för cirka 13 000 bostäder.

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

Stråket Helsingborg–Örkelljunga

SkåneExpressen Örkelljunga–Helsingborg ger förutsättningar för att skapa attraktivt boende i nordvästra Skånes skogsbygd. Örkelljunga är beläget utefter E4:an, med stor arbetspendling söderut till Helsingborg. Beredskap för 1 460 bostäder finns i de två samhällena Örkelljunga och Åstorp, som därigenom får förbättrad närhet. Totalt finns det en stationsnära planberedskap längs med hela stråket för cirka 1 900 bostäder.

Stråket Helsingborg–Höganäs

SkåneExpressen Höganäs–Helsingborg, längs väg 111, ger möjlighet att kollektivtrafikpendla in till Helsingborg eller vidare med regionaltåg från boendepopulära kustsamhällen. I de fyra samhällena Höganäs, Viken, Domsten och Hittarp/Laröd finns det i dag 9 702 bostäder och beredskap för 1 450 nya bostäder. Den redan idag högt belastade bussträckan når snart kapacitetstak och SkåneExpressen etablerar en framtida möjlig spårvägssträckning. Totalt finns det en stationsnära planberedskap längs med stråket för cirka 2 200 bostäder.

Stråket Skanör/Falsterbo–Malmö

Skåneexpressen Malmö – Vellinge ger förutsättningar för att bostadstillskotten i de attraktiva samhällena på Näset kan nå Malmö med kapacitetsstark och attraktiv kollektivtrafik som därigenom minskar bilberoendet. I de fem samhällena Tygelsjö, Höllviken, Ljunghusen, Skanör–Falsterbo och Vellinge finns i dag 11 420 bostäder och en beredskap för 2 300 bostäder. Totalt finns det en stationsnära planberedskap längs med stråket för cirka 3 200 bostäder.

Stråket Kristianstad–Osby

SkåneExpressen Kristianstad – Osby, som ansluter via väg 118 till väg 19, kompletterar systemet. I Hanaskog, Knislinge, Broby samt Osby finns en stationsnära planberedskap på 687 bostäder. Vid högskolan i Kristianstad finns en stationsnära planberedskap på 1 660 bostäder. Totalt finns det en stationsnära planberedskap längs med stråket för cirka 4 000 bostäder.

Stråket Ystad/Simrishamn–Kristianstad

SkåneExpressen Ystad/Simrishamn, utmed väg 19, ger ökad närhet till Kristianstad från Österlen. I orterna Ystad, Simrishamn, Tomelilla, Skåne Tranås, Brösarp, Degeberga, Everöd och Vä finns idag 14 000 bostäder och beredskap för minst 2 060 nya bostäder. Totalt finns det en stationsnära planberedskap längs med stråket för cirka 2 600 bostäder.

Stråket Malmö–Kristianstad

SkåneExpressen Malmö – Kristianstad, utmed E22, ger snabbare förbindelse mellan de båda regionala kärnorna. De båda städerna utgör navet för effektiv kollektivtrafik från flera mindre och attraktiva bostadsorter. I orterna Hurva, Gårdsstånga, Hörby, Tollarp och Vä utefter bussträckningen finns idag 5 068 bostäder och beredskap för minst 650 bostäder. Vid Malmö Värnhem, som är en regionbussnod, finns en planberedskap på 1 250 bostäder. Totalt finns det en stationsnära planberedskap längs med stråket på cirka 5 400 bostäder.

Stråket Lund–Simrishamn

SkåneExpressen Lund–Simrishamn, utmed väg 11 och vidare längs väg 10 möjliggör effektiv kollektivtrafikpendling mellan Österlen och Lund. På så vis kan pendlare från orterna Simrishamn, Tomelilla och Sjöbo nå Lund på ett effektivt sätt. I dessa tre orter finns i dag 9 748 bostäder och planberedskap för 2 004 bostäder. I Sjöbo finns det en stationsnära planberedskap på 720 bostäder. Total planberedskap längs med stråket finns för cirka 3 000 bostäder.

Stråket Malmö–Sjöbo

SkåneExpressen Malmö – Sjöbo, utmed väg 11, möjliggör effektiv kollektivtrafikpendling mellan Malmö och Sjöbo via Veberöd. Stråket har ett högt resande och utgör en viktig förbindelse mellan attraktiva bostadsorter. I Sjöbo finns det en stationsnära planberedskap för 720 bostäder och i Veberöd 1 200 bostäder. Vid Malmö Värnhem, som är en regionbussnod, finns en planberedskap på 1 250 bostäder. Total planberedskap längs med stråket finns för cirka 3 400 bostäder.

Regionala vägobjekt

Flertalet regionala vägobjekt är kopplade till genomförande av SkåneExpressen. Enligt en studie som Göteborgsregionen gjort är en av de viktiga kvaliteterna för bostadsinvestering närheten till expressbusshållplats inom ett avstånd på 400 meter. Det talar för potentiellt ökat bostadsbyggande längs med de kollektivtrafknära stråken, framförallt där hållplatser för SkåneExpressen kommer att lokaliseras. Andra regionala vägobjekt bidrar till att binda ihop skånska orter och noder, vilket ökar tillgängligheten och underlättar arbetspendling. Det kan ha långsiktiga effekter på bostadsbyggande då ökad tillgänglighet ökar orters attraktivitet. De exakta effekterna på bostadsbyggandet är dock något osäkra och i nuläget svåra att analysera vidare.

Potter för cykel, kollektivtrafik samt trafiksäkerhet och miljö

Potternas effekter på bostadsbyggande är även de svåra att beskriva. Studier som de två andra storstadsregionerna har gjort visar att en av de starkaste lägeskvaliteterna i en stad är närheten till centrum. Att kunna ta sig till de funktioner som en stadskärna erbjuder, antingen till fots eller med cykel, ses som mer värdefullt än möjligheten att köra dit med bil. Effekten av det är att ju närmare centrum, desto högre efterfrågan på boende. Att skapa bästa möjliga förutsättningar för att transportera sig säkert med cykel eller till fots bidrar således till attraktiva befintliga boendemiljöer och områden med potential att utvecklas. Oberoende av bostadstyp, bostadsrätt eller småhus, ses det som mycket attraktivt att bo med närhet till spårstation eller en expressbusshållplats. Att ha närhet till en centralstation som ger möjlighet att snabbt ta sig ut i regionen och vidare anses också vara av stor betydelse. Satsningen på Supercykelvägar och en eventuell utökad cykelpott för cykel längs statliga vägar ger därmed en mycket positiv effekt på förutsättningen att vidare pendla till en större ort till skola och arbete.



KOPPLING TILL HÅLLBAR UTVECKLING OCH GLOBALA MÅLEN

Ett arbete med [”Transportplanering 2.0”](#) initierades av Trafikverket under 2017 inom ramen för det av regeringen tillsatta [Miljömålsrådet](#). Bakgrunden är att det finns brister ur hållbarhetsperspektiv med hur transportsystemet planeras idag. Brister som föranlett att åtgärden initierats är bland annat att det idag finns en transportinfrastrukturplanering (inte en transportplanering som skulle omfatta transportsystemet i ett bredare perspektiv), att målbild och styrning är otydlig samt att det finns en tröghet i planeringen av transportsystemet som kan försvåra omställning till ett hållbart samhälle. Syftet med arbetet i Transportplanering 2.0 var att gemensamt beskriva dagens transportinfrastrukturplanerings styrkor och brister utifrån ett hållbarhetsperspektiv. På sikt var även syftet att också att ge förslag till principer och översiktliga arbetssätt för hur transportplaneringen bättre kan hantera hållbarhetsutmaningar.

Regionala transportinfrastrukturplanen som helhet berör framförallt två globala hållbarhetsmål: mål 11 – Hållbara städer och samhällen och mål 9 – Hållbar industri, innovationer och infrastruktur. Följande mål bidrar planen till i mindre grad, men påverkar på olika sätt och har möjlighet att göra stora positiva förändringar: mål 3 – God hälsa och välbefinnande, mål 4 – God utbildning för alla, mål 5 – Jämställdhet, mål 10 – Minskat ojämlikhet, mål 12 – Hållbar konsumtion och produktion, mål 13 – Bekämpa klimatförändringarna och mål 15 – Ekosystem och biologisk mångfald.

Den politiska diskursen om hållbar utveckling lyfts ofta som mer oproblematiserad än vad den faktiskt är. Även om synergierna är många, vilket på sikt stärker effekterna, så tvingas man ofta prioritera mellan målen – och därmed göra politiska avvägningar. De stora, ofta tydliga, avvägningarna blir mellan klimatmål och miljömål och mellan bevarande eller utveckling av en plats kopplat till åtgärder i infrastrukturen.

Det finns i detta sammanhang önskvärda förbättringar i hur man skulle kunna jobba med steg 1 och 2 åtgärder men det finns dock idag ingen möjlighet till statlig medfinansiering av icke-fysiska Steg 1- och 2-åtgärder i länsplanerna eller den nationella transportplanen. Ansvar för att finansiera och implementera Steg 1- och 2-åtgärder ligger hos kommuner, regioner och privata aktörer.

Strategisk miljöbedömning

Den regionala transportinfrastrukturplanen inkluderar två planalternativ vid sidan av nollalternativet. Planalternativen har tagits fram för att visa hur olika åtgärder ger olika effekter och påverkan på uppsatta mål och framtida scenarier. Nedan följer delar ur miljökonsekvensbeskrivningen som även går att läsa i sin helhet i länken nedan.

HUR MAN JOBBAT MED STRATEGISK MILJÖBEDÖMNING I FRAMTAGANDET AV REMISSVERSIONEN

Region Skåne konstaterar att alternativgenerering enligt miljöbalken är en utmaning i denna process, dels på grund av tidsbristen, dels det sena direktivet, dels på grund av att de regionala transportinfrastrukturplanerna är en ögonblicksbild av en ständigt pågående planering.

Likt inför förra planomgången 2018-2029 var även denna process försenad vilket lett till att alternativ fick lov att tas fram innan de preliminära ramarna fastställts, och den ramen som sedan angavs innebär en lägre summa än den fiktiva ram som alternativen utgick från och de går därför inte att jämföra rakt av. Faktum är också att det som blev remissversionen i planförslaget omfattar mindre vägåtgärder än både 0-alternativet och alternativ B. Alternativen har legat till grund för diskussion på politisk nivå inom regionen och tillsammans med politiken på kommunal nivå.

PLANALTERNATIV OCH FÖRUTSÄTTNINGAR

Det praktiska arbetet med bedömning av betydande miljöpåverkan går ut på att bryta ner de utpekade målen i aspekter och bedömningskriterier. De olika aspekterna/kriterierna delas i sin tur in i tre fokusområden: Klimat, Hälsa (inklusive trafiksäkerhet) och Landskap. För varje åtgärdskategori i planen har en bedömning gjorts av om åtgärderna går i positiv eller negativ riktning avseende de olika fokusområdena.

Förutsättningarna för den nya planperioden (2022–2033) är att många av de namngivna vägobjekten har drabbats av kostnadsfördyringar. De kraftiga kostnadsfördyringarna har lett till att de namngivna regionala vägobjekten åter upp en stor del av det tillkommande utrymme för den nya planperioden. Det finns också ett antal järnvägssatsningar som pekats ut som prioriteringar i Skånebildens.

Skiljelinjer mellan scenarier

Under remisstiden drabbades planen av ytterligare fördyringar som ledde till att ytterligare större vägobjekt blev namngivna i planen. Utifrån miljökonsekvensbeskrivningen är bedömningen att dessa förändringar i planen är neutrala vad gäller klimat, men eftersom de ersätter pottpengar på kollektivtrafik så innebär det att den reviderade planen bedöms

gå i en svagt negativ riktning vad gäller klimat jämfört med remissversionen. I gengäld ger den minskade satsningen på nya järnvägen att den reviderade planen bedöms gå i en svagt positiv riktning vad gäller markhushållning. I övrigt är skillnaderna försumbara.

Nollalternativet innebär att den inriktning som finns i den gällande planen (2018–2029) gäller även för den kommande planperioden (2022–2033). De namngivna objekt som ligger i gällande plan men ännu inte är genomförda vid ingången av 2022 antas genomföras. De olika åtgärdsområdena antas uppta samma andel av planens utrymme som i gällande plan.

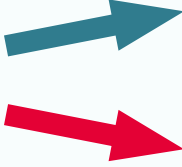
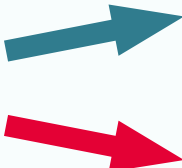




Jämfört med nollalternativet innebär både Scenario A och Scenario B en kraftig ökning av anslagen till medfinansiering av järnvägssatsningar i nationell plan. Av det återstående utrymmet innebär Scenario A mindre satsningar på namngivna vägobjekt och större satsningar på potter för att förbättra förutsättningarna för att gå, cykla och resa kollektivt, medan Scenario B tvärtom innebär något större satsningar på namngivna vägobjekt än i nollalternativet och betydligt mindre medel på potter för att förbättra förutsättningarna för att gå, cykla och resa kollektivt.

Scenario A

Scenario A innebär att den pågående satsningen på cykel och kollektivtrafikåtgärder på väg ska fullföljas, och att dessa åtgärds kategorier garanteras samma utrymme i planen som tidigare. Detta innebär mindre medel till namngivna vägobjekt. Inga nya namngivna vägobjekt tillkommer, och objektet ”23/13 Ö Höör/Höör-Hörby” som ingår i nu gällande plan stryks.

Scenario B

Scenario B innebär att samtliga namngivna regionala vägobjekt i den gällande planen fullföljs och att det nya objektet ”Rv 21 Klippan – Hyllstofta” också bereds utrymme i planen. Vad gäller objektet ”23/13 Ö Höör/Höör – Hörby” som här ligger kvar från gällande plan är det oklart hur detta kommer att utformas. En ny ÅVS pågår just nu, men bedömningen och kostnadsskattningen i matrisen nedan utgår ifrån den tidigare utredningen. Om nya namngivna vägobjekt ska läggas till blir utrymmet för åtgärdsområdena mindre, och pottorna för cykel och kollektivtrafikåtgärder på väg har minskats med ca 40 % jämfört med nollalternativet och gällande plan.

Mål	Bedömning	Kommentar
Begränsad klimatpåverkan		Alla nybyggnadsåtgärder har negativa effekter på klimatet från konstruktionsfasen. De namngivna vägobjekten går generellt i negativ riktning eftersom de bidrar till ökat bilresande, medan övriga åtgärder generellt går i positiv riktning genom att förbättra förutsättningarna för hållbar mobilitet. Det räcker dock inte att enbart förbättra förutsättningarna för hållbar mobilitet för att nå klimatmålet utan att också genomföra åtgärder för minskad biltrafik, och sammantaget bedöms planen därför få en negativ effekt på klimatet.
God bebyggd miljö		Främst positiv påverkan vad gäller hälsa (buller och trafiksäkerhet). Vad gäller påverkan på natur- och kulturmiljö som också har betydelse för bedömning av måluppfyllelse, är påverkan svagt negativ. I många fall ett ej tillfredställande underlag för bedömning.
Frisk luft		De regionala vägobjekten leder generellt sett i svagt negativ riktning genom ökad vägtrafik och högre hastigheter. Övriga åtgärder generellt leder i positiv riktning eftersom de bidrar till en potentiell minskning av vägtrafiken. Sammantaget bedöms påverkan på målet som neutral.
Bara naturlig försurning		
Levande sjöar och vattendrag		Neutral påverkan från många åtgärder och i många fall ett ej tillfredställande underlag för bedömning.
Ett rikt odlingslandskap		Sammanvägd negativ påverkan på grund av att såväl väg- som järnvägsåtgärder tar ny mark i anspråk.
Levande skogar		
Rikt växt- och djurliv		Sammanvägd negativ påverkan på grund av ökade intrång, störning och barriärer från såväl väg- som järnvägsåtgärder.

Bedömning av i vilken riktning som länsplanen (planförslag 2022-2033) går mot avseende de nationella miljö kvalitetsmål som är relevanta för miljöbedömningen.

Utgångspunkten för utkastet till planförslaget har varit att gällande regional transportinfrastrukturplan 2022–2033 ska genomföras. Fokus har också varit att maximera genomförandet för att få ut så mycket infrastruktur i Skåne som möjligt. Det finns också samfinansieringsavtal som beslutats för Västkustbanan, Skånebanan och Ystadbanan och som är en viktig utgångspunkt för de utpekade satsningarna. De kraftiga kostnadsförtydningarna har lett till att de namngivna regionala vägobjekten åter upp en stor del av det tillkommande utrymmet för den nya planperioden.

PLANFÖRSLAG I RELATION TILL NOLLALTERNATIV

Klimat

Planförslaget innehåller flera åtgärder som går i fel riktning avseende klimat. Merparten av vägåtgärderna bidrar till en ökning av vägtrafiken på grund av inducerad trafik och en högre relativ attraktivitet för bil. Merparten av vägåtgärderna bidrar också negativt avseende energiåtgång per fordonskilometer på grund av högre hastigheter.

Åtgärdsområdena Samfinansiering nationell plan och Kollektivtrafik bidrar i positiv riktning avseende klimat, både vad gäller en minskning av vägtrafiken och energieffektivisering. Cykelvägar samt Trafiksäkerhet och miljö har framför allt en positiv påverkan på minskning av vägtrafik, men har ingen påverkan på energieffektivisering.

Övriga åtgärder – Driftbidrag till flygplatser och Bidrag till enskilda vägar – leder i negativ riktning vad gäller klimat, men är relativt sett mycket små poster.

Sammantaget leder planförslaget i såväl positiv som negativ riktning och det är svårt att göra en sammanvägd bedömning.

Hälsa

Vad gäller påverkan på buller är det vissa åtgärder som leder i positiv riktning medan andra leder i negativ riktning. Det går dock inte att se något tydligt mönster i skillnad mellan olika åtgärds kategorier. Det finns generellt en viss avsaknad av underlag för bedömningar.

Planen går mestadels i positiv riktning vad gäller fysisk aktivitet och positiv påverkan på tillgänglighet för alla samt med gång, cykel och kollektivtrafik. Av naturliga skäl har åtgärdsområdena Cykelvägar, Kollektivtrafik samt Trafiksäkerhet och Miljö den mest positiva påverkan. Men även en del av vägobjekten har positiv påverkan eftersom de också omfattar gång- och cykelåtgärder.

Vad gäller utsläpp till luft går planens satsningar mestadels i positiv riktning. Undantagen gäller de namngivna vägobjekten som bidrar till att öka transportsystemets totala utsläpp.

En stor del av planens utrymme går till satsningar som har positiv eller mycket positiv påverkan på trafiksäkerhet för samtliga trafikslag.

Landskap

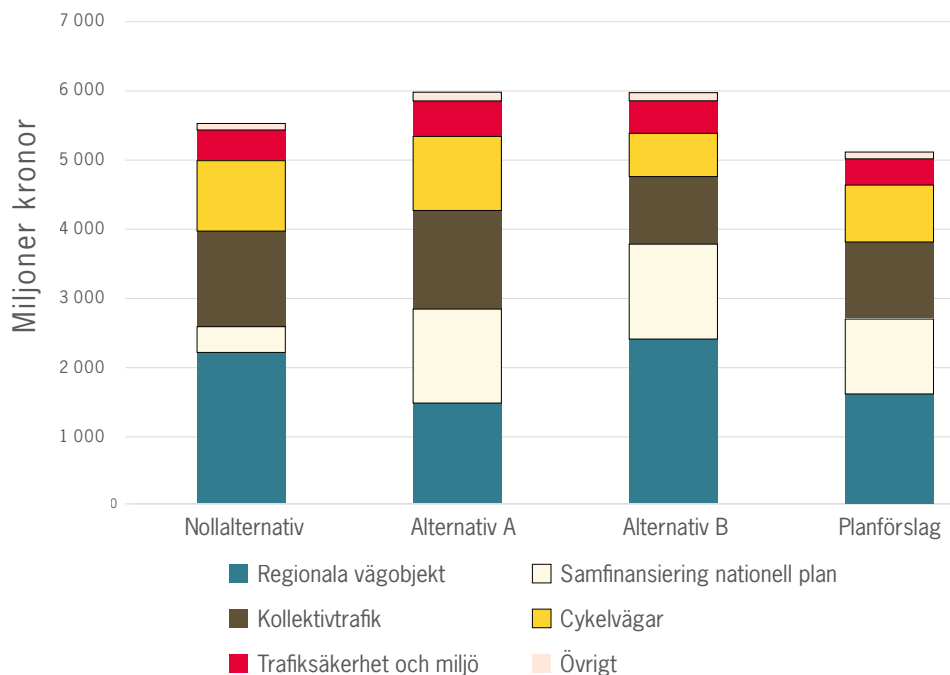
Påverkan på vatten bedöms för de flesta åtgärder vara neutral. En åtgärd – väg 23 Tjörnarps-Sandåkra – behöver uppmärksammas på grund av risk för negativ påverkan. Denna åtgärd kräver skyddsåtgärder.

Vad gäller markhushållning och landskapsbild gäller att namngivna vägobjekt har en negativ påverkan medan övriga åtgärder generellt bedöms gå i neutral riktning, eller är svårbedömda.

Nära hälften av planens utrymme går till åtgärder som bedöms ha negativ påverkan på barriärer. Det gäller samtliga regionala vägobjekt och även en del av järnvägsåtgärderna (som ingår i medfinansiering till Nationell plan). Här är det av stor vikt att i genomförandeskedet arbeta med kompensatoriska åtgärder.

Påverkan på kulturmiljö är generellt neutral eller svårbedömd. Det enda undantaget gäller väg 19 Bjärlöv-Broby som bedöms ha en negativ påverkan.

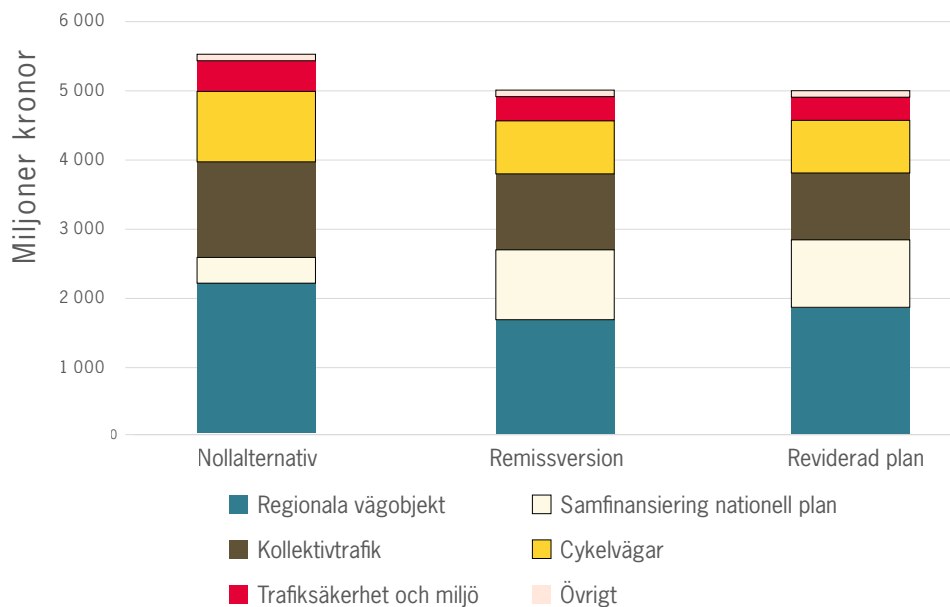
SKILLNAD MOT BEDÖMDA ALTERNATIV OCH MOTIV TILL VALD INRIKTNING



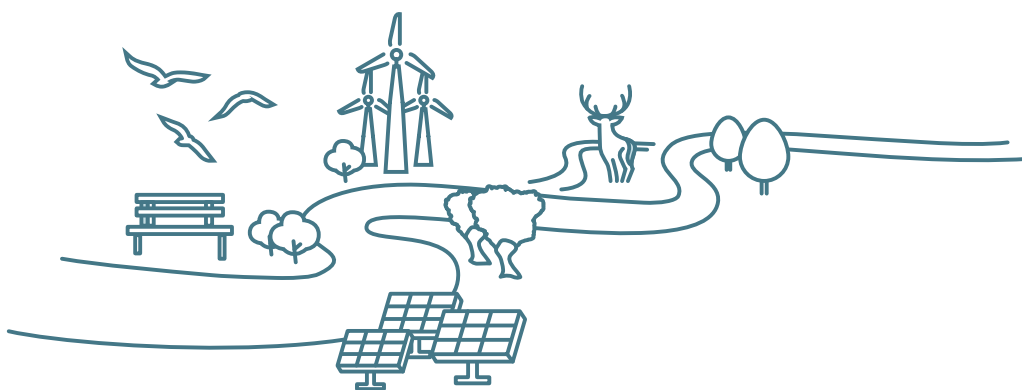
EFFEKTER AV PLANREVIDERING

I figuren nedan redovisas hur fördelningen mellan olika åtgärds-kategorier ser ut i planförslaget jämfört med remissversionen av planen. Revideringen har inneburit följande förändringar:

Mer medel satsas nu på namngivna objekt, beroende på att de två satsningar på väg 100, Stora Hammar-Kungstorp respektive Falsterbo-Stora Hammar, har ökat i kostnad och nu är namngivna objekt. Dessa åtgärder låg tidigare i kollektivtrafikpotten, men har blivit namngivna då de överstiger 50 miljoner. Bedömningen är att dessa objekt bidrar till ökad framkomlighet för all fordonstrafik på sträckan. Eftersom medel flyttas från åtgärdsområdet kollektivtrafik, som har en övervägande positiv påverkan på fokusområdet klimat, bidrar planrevideringen till en svagt negativ påverkan avseende **klimat**. Mindre medel satsas på järnvägsobjekt (samfinansiering nationell plan) vilket ger en mindre negativ påverkan på **landskap** i den reviderade planen jämfört med remissversionen. I övrigt ger revideringen av planen försumbara effekter.



Stapeldiagrammet ovan redovisar hur fördelningen mellan olika åtgärds-kategorier ser ut i planförslaget jämfört med de tidigare bedömda planalternativen. Efter att de olika alternativen togs fram har de preliminära ramarna fastställts. Dessa innebär en lägre ram än den fiktiva ram som alternativen utgick från och de går därför inte att jämföra rakt av.



Process, genomförande och uppföljning

Regionala transportinfrastrukturplanen för Skåne 2022–2033 har tagits fram genom dialog, samverkan och samhandling med kommunerna i Skåne, Trafikverket, näringslivet och länsstyrelsen. Förankring har skett på såväl tjänsteperson- som politisk nivå. Utifrån inkomna yttranden under remissperioden har den regionala transportinfrastrukturplanen reviderats. Regeringen fastställde den ekonomiska ramen i juni 2022, därefter blev den regionala transportinfrastrukturplanen beslutad av regionfullmäktige i september 2022. I detta kapitel går det att läsa mer i detalj hur framtagandet av den regionala transportinfrastrukturplanen har sett ut och hur de olika berörda aktörerna arbetar med planens genomförande.



Skånetrafiken

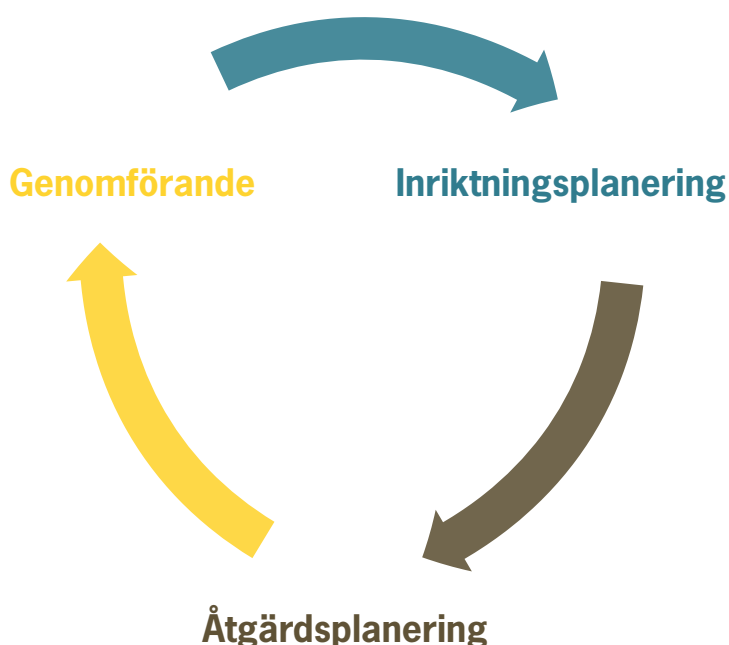
1101

Bergslagsbuss



Framtagandeprocess

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



Inriktningsplanering

Inriktningsplaneringen består i att regeringen ger Trafikverket i uppdrag att ta fram ett inriktningsunderlag inför kommande planeringsperiod. Inriktningsplaneringen remitteras ut så att synpunkter kan hämtas in från regioner, kommuner, näringsliv och andra intressenter. Underlaget utgör grunden för den kommande infrastrukturpropositionen, som regeringen tar fram och som riksdagen fattar beslut om. I propositionen anges den preliminära ramen för den nationella transportplanen.

Åtgärdsplaneringen

Därefter följer en åtgärdsplanering i syfte att ta fram nationell och regional transportplan. Regeringen utformar ett direktiv som ger Trafikverket och länsplaneupprättarna i uppdrag att ta fram en nationell transportplan och en regional transportinfrastrukturplan. Direktivet och förordningarna styr innehållet och ger en riktning kring vilka åtgärder som ska prioriteras. I direktivet anges den preliminära ramen för den regionala transportplanen.

Genomförandet

Samtidigt som inriktnings- och åtgärdsplaneringen pågår genomförs åtgärder i gällande plan. Genomförandet sker i samverkan med Trafikverket och berörda kommuner. Det är Trafikverket som ansvarar för genomförandet av åtgärderna i nationell och regional transportplan. Med syfte att skapa bättre möjligheter till insyn och tydlighet gällande aktuellt planeringsläge har ett system för verksamhetsplanering inrättats för Trafikverket och regeringen. Propositionen (2011/12:118) Planeringssystem för transportinfrastruktur beskriver en modell för hur de ekonomiska delarna av planeringssystemet kan knytas fastare till den statliga budgetprocessen.

MEDVERKANDE I FRAMTAGANDET AV DEN REGIONALA TRANSPORTINFRASTRUKTURPLANEN

Styrgrupp- Regionala utvecklingsnämndens beredningsutskott

[Den regionala utvecklingsnämndens beredningsutskott](#) i Region Skåne är styrgruppen för den regionala transportinfrastrukturplanen. Styrgruppen har träffats kontinuerligt under hela processen för framtagandet av Regional transportinfrastrukturplan 2022–2033.

Referensgrupp: kommuner och Trafikverket

Skånes alla 33 kommuner är uppdelade i fyrahörnsarbeten. Kommunerna har under planframtagandet haft möjlighet att ge inspel till det regionala arbetet på såväl tjänsteperson- som politisk nivå. Det har funnits en referensgrupp på tjänstemannanivå bestående av en representant från respektive hörn i fyrahörn-samarbetet. Referensgruppen har träffats varannan vecka under framtagandet av RTI-planen. Trafikverket har deltagit vid behov.

4-hörnsarbeten i Skåne

[MalmöLundregionen](#)

[Sydöstra Skånes Samarbetskommitté](#)

[Familjen Helsingborg](#)

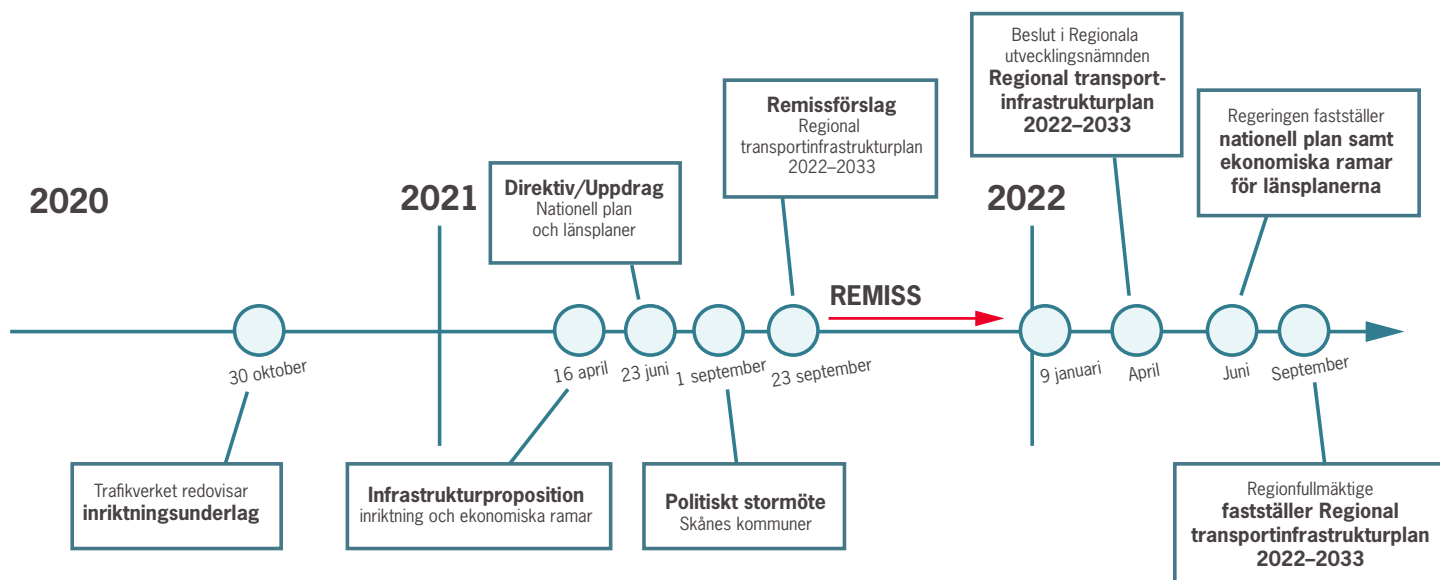
[Skåne Nordost](#)

Arbetsgrupp

En grupp bestående av tjänstepersoner från Enheten för Transport och infrastruktur hos Region Skåne har drivit arbetet och haft projektledaransvaret för att upprätta den Regionala transportinfrastrukturplanen 2022–2033. Upprättandet av plandokumentet har skett i samverkan med övriga enheter på Regional utveckling, Skånetrafiken inom Region Skåne samt Trafikverket och Länsstyrelsen. Samverkan har även skett inom Regionssamverkan Sydsverige och med övriga regioner i Sverige.

FÖRANKRING OCH DIALOG I FRAMTAGANDET AV REGIONAL INFRASTRUKTURPLAN FÖR SKÅNE 2022–2033

Infrastruktur och transporter involverar många aktörer. Planering och genomförande kräver bred samverkan, kunskap, dialog, lärande, utbyte och förankring mellan bland andra Region Skåne, Skånes 33 kommuner, regeringen, Trafikverket, näringslivet och organisationer/privata aktörer. Tidsplanen nedan redovisar hur processen sett för framtagande av den regionala transportinfrastrukturplanen.



Bilden visar processen för framtagandet av ny regional transportinfrastrukturplan.

Politiska möten i respektive hörn

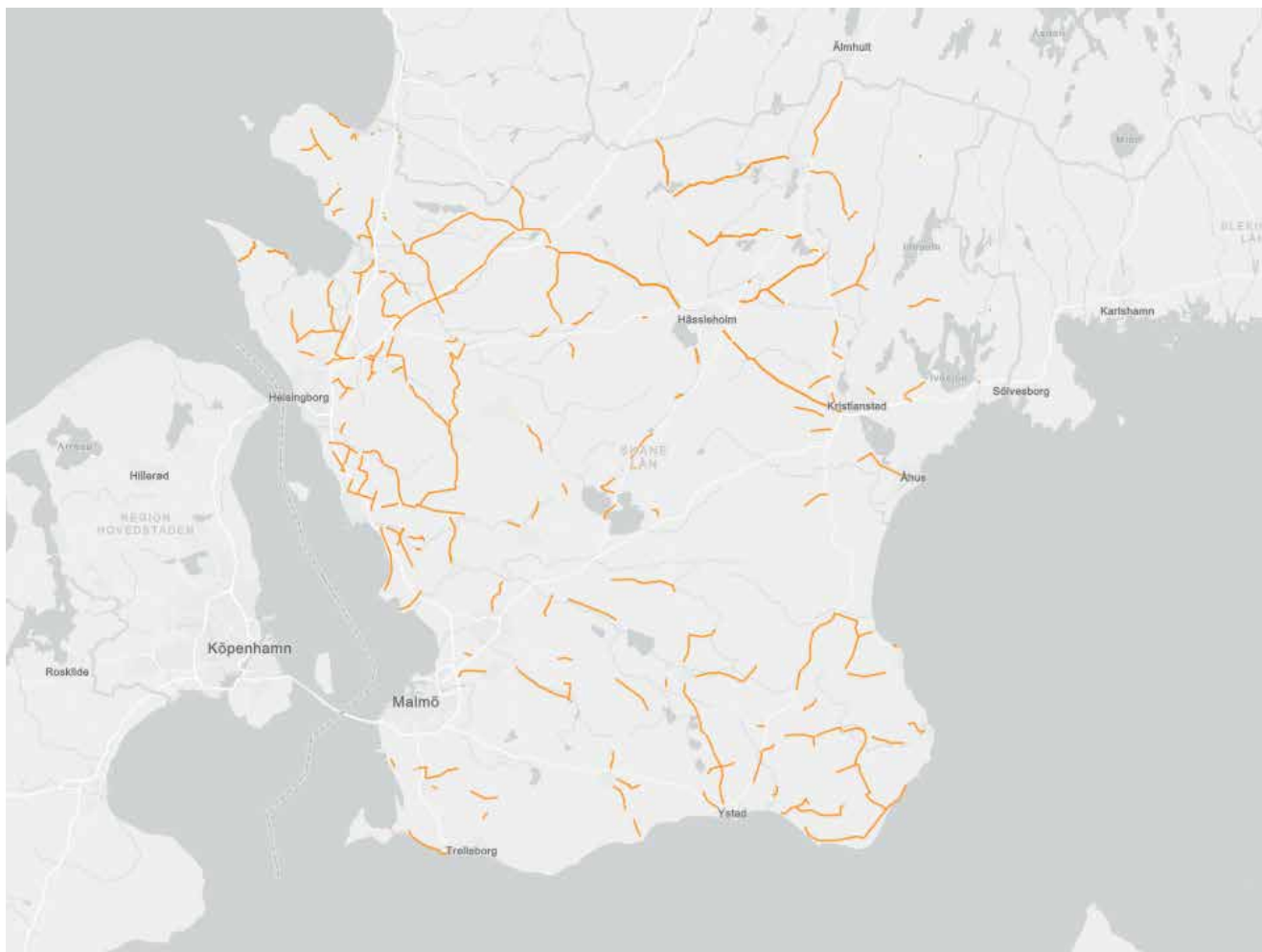
Region Skåne har under processen deltagit på styrelsemöten inom fyrahörnsarbetena under januari och juni 2021 med syfte att ge hörnen möjlighet att ge inspel till upprättandet av planen.

Planeringssamverkan

Planeringssamverkan med tema Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2022–2033 har arrangerats en gång under hösten år 2020 och en gång under våren år 2021. Till planeringssamverkan har samtliga 33 kommuner varit inbjudna på tjänstepersonsnivå.

Politiskt stormöte

Region Skåne arrangerad ett politiskt möte den 1 september 2021. Politiker och tjänstepersoner från Skånes kommuner deltog i dialog och frågestund inför remissen av Regional transportinfrastrukturplan 2022–2033. Presentationerna spelades in och finns att se på [Region Skånes hemsida](#).



CYKELINFRASTRUKTUR

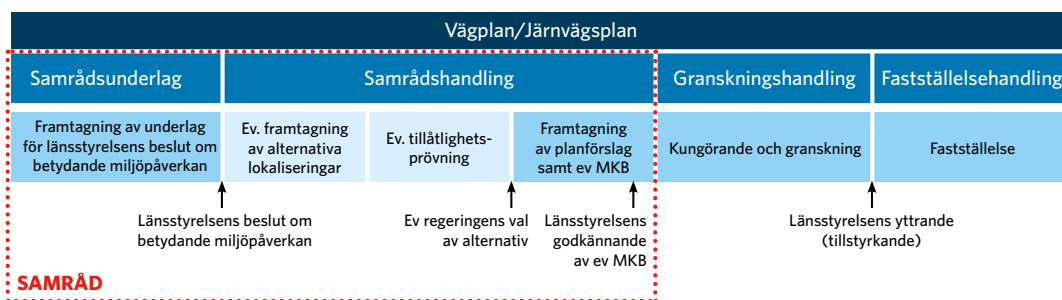
Region Skåne har valt att integrera Cykelvägsplanen i den regionala transportinfrastrukturplanen. Detta innebär att det inte tas fram en cykelvägsplan 2022-2033. Alla cykelsatsningar visas istället under cykelpotten i den regionala transportinfrastrukturplanen. Den statliga Cykelinfrastrukturen ska enligt förslaget för ny finansieringsmodell i framtiden finansieras till 100 procent av den regionala transportinfrastrukturplanen. För att skapa en tydligare bild blir det därför viktigt att visa alla satsningar samlat. Under processen har behoven av cykelinfrastruktur i Skåne har identifierats i en dialogprocess med Skånes 33 kommuner och Trafikverket under år 2020. Över 200 brister i det statliga vägnätet har spelats in för att skapa förutsättningar för cykling till olika destinationer och funktioner i Skåne. I kartan redovisas en översikt över samtliga av de inspelade bristerna. En del av behoven har pekats ut i tidigare Cykelvägsplaner och en del är nytillkomna inspel. Att åtgärda samtliga utpekade bristerna skulle uppskattningsvis kosta runt 10 miljarder kronor. Endast en bråkdel av de identifierade bristerna kommer kunna åtgärdas under planperioden genom den regionala transportinfrastrukturplanen för Skåne 2022–2033. De inspelade bristerna från Skånes kommuner visar på digniteten av behovet av infrastruktur för cykel och vikten av utökade medel till det regionala transportnätet från nationell nivå.

Genomförande

Det är Trafikverket som genomför och bygger åtgärder på det statliga vägnätet. Kommunerna genomför åtgärder på det kommunala vägnätet. Trafikverket har även hand om planens budgetram och följer löpande upp länsplanens upparbetade ram. Genomförandet görs i samverkan med Region Skåne och berörda kommuner. I åtgärdsvalsstudie samt planläggningsprocess enligt väg- respektive järnvägslagen sker dialog, förankring och samverkan med berörda aktörer. Region Skånes avsikt är att processen för medfinansiering till kommunala vägar ska vara transparent och tydlig.

I samband med byggnation är det vanligt att informationsmaterial och informationsskyltar tas fram av Trafikverket. För att stärka den regionala kopplingen till de åtgärder som genomförs med finansiering via den regionala transportinfrastrukturplanen skall Region Skånes logotyp finnas med. Det ska tydligt framgå att åtgärdens genomförande sker tack vare prioritering av Region Skåne.

Det första steget i en planläggningsprocess av en väg eller järnvägsåtgärd sker i en förberedande studie – en så kallad åtgärdsvalsstudie, vilken bör föregå den formella fysiska planeringen. En åtgärdsvalsstudie är en utredning och innebär en förutsättningslös transportövergripande analys med tillämpning av fyrstegsprincipen. Det är inte alls säkert att föreslagna lösningar kommer med i investeringsplaner och faktiskt genomförs. Utifrån identifierade brister i åtgärdsvalsstudierna prioriteras åtgärder i nationell transportplan och regional transportinfrastrukturplan. Den formella fysiska planeringen, planläggningsprocessen, består av upprättandet av väg- respektive järnvägsplan. Planläggningsprocessen är en sammanhållen process, som ser olika ut beroende på om länsstyrelsen bedömer att projektet kan ha en betydande miljöpåverkan, om alternativa lokaliseringar ska utredas eller om tillåtlighetsprövning behövs. Åtgärder på befintlig väg eller järnväg som är små och okomplicerade, inte medför mer än marginell ytterligare påverkan på omgivningen och där mark inte behöver tas i anspråk med tvång, kan utföras utan formell fysisk planläggning. Det innebär att det då inte krävs en väg- eller järnvägsplan.



Bilden visar Trafikverkets planläggningsprocess.

ANSÖKNINGSPROCESS FÖR STATLIG MEDFINANSIERING TILL KOMMUNAL INFRASTRUKTUR

I planen finns det potter som är fördelade på olika områden. Dessa kan användas för att finansiera åtgärder på det kommunala vägnätet med 50 – i vissa fall upp till 75 – procent av kostnaden. Medfinansiering till kommunal infrastruktur regleras av [f.örordning \(2009:237\) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.](#) och [Trafikverkets handbok för statsbidrag](#). I handboken framgår tydligt vilka slags objekt och åtgärder som är aktuella för statlig medfinansiering. Handboken ska läsas tillsammans med rutinen för statlig medfinansiering till regionala kollektivtrafikanläggningar samt åtgärder för förbättrad miljö och trafiksäkerhet (inklusive cykel) på det kommunala vägnätet; [Intenamngiven åtgärd](#), och [namngiven åtgärd \(över 50 miljoner\)](#). Rutinerna finns på [Trafikverkets hemsida](#). Ansökningsprocessen sker årligen enligt ett angivet tillvägagångssätt. Statligt bidrag till kommunal infrastruktur går att söka inom tre potter:

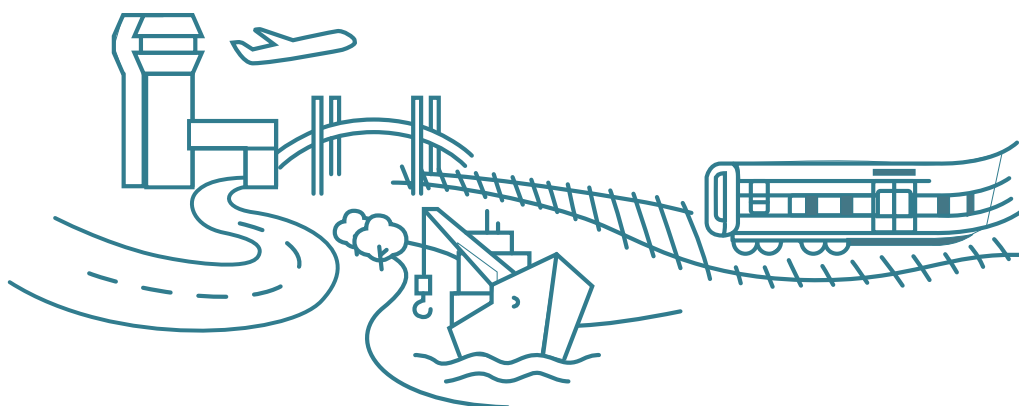
- Statlig medfinansiering till kommunal kollektivtrafik (Skånetrafiken handlägger)
- Statlig medfinansiering till kommunala cykelvägar (Trafikverket handlägger)
- Statlig medfinansiering till kommunal trafiksäkerhet och miljö (Trafikverket handlägger)

Ansökningsförfarandet:

- April/maj - Utskick om ansökan från Trafikverket och Skånetrafiken
- September - Ansökan skickas in av kommunerna
- Oktober – Beslut om tilldelning

Uppföljning

Uppföljning av genomförande av den regionala transportinfrastrukturplanen sker inom ramen för Trafikverkets ordinarie verksamhetsplanering som årligen rapporteras till Regionala utvecklingsnämnden. Region Skåne avser att ta fram en kartberättelse där det går att följa genomförandet planomgången 2022–2033.



Länkar

Dokument

Det Öppna Skåne 2030

<https://utveckling.skane.se/om-regional-utveckling/regional-utvecklingsstrategi--det-oppna-skane-2030/>

Regionplan för Skåne 2022–2040

<https://utveckling.skane.se/utvecklingsomraden/samhallsplanering/regional-fysisk-planering/>

Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050

https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer_dokument/transportstrategi2050_webbversion.pdf

Cykelstrategi för Skåne

<https://utveckling.skane.se/publikationer/strategier-och-planer/cykelstrategi-for-skane/>

Persontågsstrategi 2020–2040

<https://utveckling.skane.se/publikationer/strategier-och-planer/persontagsstrategi/>

Strategi för den hållbara gods- och logistikregionen Skåne

<https://utveckling.skane.se/publikationer/strategier-och-planer/strategi-for-den-hallbara-gods--och-logistikregionen/>

Mobilitetsplan för Skåne

<https://utveckling.skane.se/publikationer/strategier-och-planer/mobilitetsplan-for-skane/>

Klimat- och energistrategi för Skåne

<https://www.lansstyrelsen.se/skane/tjanster/publikationer/klimat--och-energistrategi-for-skane.html>

Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020-2030

https://geodata.skane.se/regutv/rtiplan/2022/granskning/TFP_skane_2020_2030_lagupplost.pdf

Systemanalys för Skåne

<https://utveckling.skane.se/publikationer/rapporter-analyser-och-prognoser/systemanalys-for-transportsystemet-i-skane/>

Namngivna objekt

SEB (SAMLAD EFFEKTBEDÖMNING)

Väg 13 Förbi Assmåsa (Sjöbo)

[VSK018 rv 13 förbi Assmåsa 170111 \(trafikverket.se\)](#) – Version från 2017-01-11

Väg 19 Bjärlöv – Broby

[VSY604 Rv19 Bjärlöv-Broby, 170307 \(trafikverket.se\)](#) – Version från 2017-03-07

Väg 108 Staffanstorp – Lund

[VSK054 Lv 108 Staffanstorp - Lund, 210701 \(trafikverket.se\)](#) – Version från 2021-07-01

Väg 1022 Hammar – Skillinge, gång- och cykelväg

[VSY2288 Lv 1022 Hammar - Skillinge, gc-väg, 220131 \(trafikverket.se\)](#)

– Version från 2022-01-31

Väg 23 Tjörnarps – Sandåkra

[VSK048 Rv 23 Tjörnarps - Sandåkra, 210620 \(trafikverket.se\)](#) – Version från 2021-06-31

Väg 11 Sjöbo (Anklam) – Tomelilla

[VSK014a Rv 11 Sjöbo \(Anklam\) - Tomelilla, 210922 \(trafikverket.se\)](#) – Version från 2021-09-22

Väg 108 Genom Svedala

[VSK053 Lv 108 genom Svedala, 210620 \(trafikverket.se\)](#) – Version från 2021-06-20

Väg 23 & 13 Ö Höör/Höör – Hörby

[VSK047 Rv 23 Östra Höör/Höör –Hörby, 210812 \(trafikverket.se\)](#)

– Version från 2021-08-12

Väg 21 Klippan – Hyllstofta

[VSK032 Rv 21 Klippan - Hyllstofta, 210620 \(trafikverket.se\)](#)

– Version från 2021-06-20

Läs mer på Trafikverkets hemsida

Väg 13 Förbi Assmåsa (Sjöbo)

[Väg 13, förbi Assmåsa, ombyggnation - www.trafikverket.se](#)

Väg 19 Bjärlöv – Broby

[Väg 19, Bjärlöv–Broby, mötesfri väg - www.trafikverket.se](#)

Väg 108 Staffanstorp – Lund

[Väg 108, Staffanstorp–Lund, mötesfri väg - www.trafikverket.se](#)

Väg 1022 Hammar – Skillinge, gång- och cykelväg

[Väg 1022 Hammar-Skillinge, gång- och cykelväg - www.trafikverket.se](#)

Väg 11 Sjöbo (Anklam) – Tomelilla

[Väg 11, Anklam–Tomelilla, mötesfri väg - www.trafikverket.se](#)

Väg 100 Stora Hammar – Kungstorp

[Väg 100, deletapp cirkulationsplats Stora Hammar-trafikplats Kungstorp - www.trafikverket.se](#)

Väg 23 Tjörnarps – Sandåkra

[Väg 23, Tjörnarps–Sandåkra, mötesfri landsväg - www.trafikverket.se](#)

Väg 100 Falsterbo – Stora Hammar

[Väg 100, deletapp cirkulationsplats Falsterbo-Stora Hammar - www.trafikverket.se](#)

Väg 108 Genom Svedala

[VSK053 Lv 108 genom Svedala, 210620 \(trafikverket.se\)](#)

Väg 23 & 13 Ö Höör/Höör – Hörby

[VSK047 Rv 23 Östra Höör/Höör –Hörby, 210812 \(trafikverket.se\)](#)

Väg 21 Klippan – Hyllstofta

[VSK032 Rv 21 Klippan - Hyllstofta, 210620 \(trafikverket.se\)](#)

Kollektivtrafik

Läs mer på Trafikverkets hemsida

Storstadsavtal Malmö

[Malmö – ramavtal 8 - Bransch \(trafikverket.se\)](#)

Samfinansiering av nationell plan

Läs mer på Trafikverkets hemsida

Skånebanan mötesspår Attarp (Hässleholm)

[Skånebanan, Attarp, förlängning av mötesspår - www.trafikverket.se](#)

Västkustbanan Ängelholm – Maria

[Västkustbanan, Ängelholm-Maria, dubbelspårsutbyggnad - www.trafikverket.se](#)

E6 ITS

[ITS-åtgärder, E6 genom Skåne - www.trafikverket.se](#)

Kävlinge – Arlöv, etapp 2 (Lommabanan)

[Lommabanan, Kävlinge–Arlöv, utbyggnad för persontrafik - www.trafikverket.se](#)

913 Bjärred – Flädie planskild korsning Lommabanan

[Väg 913, Bjärred–Flädie, planskild korsning - www.trafikverket.se](#)

AVSIKTSFÖRKLARING VÄSTKUSTBANAN

Västkustbanan Maria – Helsingborg

[Avsiktsförklaring_Maria_Helsingborg.pdf \(skane.se\)](#)

Åtgärdsvalsstudier

GENOMFÖRDA ÅTGÄRDSVALSSTUDIER

Väg 11 Tomelilla – Simrishamn och Veberöd

[Väg 11 Tomellia Simrishamn \(skane.se\)](#)

[ÅVS Veberöd \(skane.se\)](#)

E4 Helsingborg – Markaryd

[ÅVS Väla \(skane.se\)](#)

Väg 19 Östra Skåne

[ÅVS superbuss väg 19 östra Skåne \(skane.se\)](#)

Väg 102 Lund – Dalby

[ÅVS Dalby-Lund väg 102 \(skane.se\)](#)

Väg 111 Helsingborg – Höganäs

https://geodata.skane.se/regutv/rtiplan/2022/avs/ÅVS_vag111_nordvastra_Skåne.pdf

Väg 21 Klippan – Hyllstofta

[ÅVS-rapport \(skane.se\)](#)

Väg 108 Kävlinge – Trelleborg

[Lv 108 Tpl Lund södra - Cpl Flackarp \(skane.se\)](#)

E22 Gastelyckan

[ÅVS Tpl Gastelyckan \(E22\) \(skane.se\)](#)

Skånebanan Åstorp – Helsingborg

[PM 1 Trimningsåtgärder \(skane.se\)](#)

[PM 2 Kapacitetsförstärkning Ramlösa station \(skane.se\)](#)

[PM 3 Framtida spårbehov Hb-Ram \(skane.se\)](#)

[PM 6 Planskildhet Södra Brunnsvägen \(skane.se\)](#)

[PM 5 Uppställningsspår \(skane.se\)](#)

[PM 6 Planskildhet Södra Brunnsvägen \(skane.se\)](#)

Ystad- och Österlenbanan

[180615_Slutrapport_AVs-Ystadbanan-osterlenbanan_inkl_bilagor.pdf \(skane.se\)](#)

GENOMFÖRDA ÅTGÄRDSVALSSTUDIER CYKEL

Väg 17 Trollenäs – Östra Asmundtorp

[Enkel Rapport Åtgärdsvalsstudie Word \(skane.se\)](#)

Väg 110 Kustvägen – Saxtorp

[ÅVS-Rapport \(skane.se\)](#)

Väg 1255 Bjuv – Åstorp – Hyllinge

[aVS_Bjuv-astorp_2021-04-14.pdf \(skane.se\)](#)

GENOMFÖRDA ÅTGÄRDSVALSSTUDIER 2014 – 2018

Väg 109 Ekeby – Kågeröd

[VSK059 Lv 109 Ekeby – Knutstorp, 210902 \(trafikverket.se\)](#)

[Enkel Rapport Åtgärdsvalsstudie Word \(skane.se\)](#)

Väg 841 Malmö – Bara

[atgärdsvalstudie_Bara_Malmo.pdf \(skane.se\)](#)

PRIORITERADE BRISTER ATT UTREDA 2022 – 2033

Tillgänglighet till hamnar

[Skånes hamnar \(skane.se\)](#)

[Hamnutveckling i Skåne \(skane.se\)](#)

SkåneExpressens genomförande

[Regional superbuss i Skåne - Region Skåne \(skane.se\)](#)

Utred Skånes järnvägsinfrastruktur utifrån persontågsstrategin

[Persontågsstrategi – Strategi för utveckling av den regionala tågtrafiken i Skåne 2020–2040 \(skane.se\)](#)



Tack för
visad
hänsyn



HÄLLSTAV
LÖRDAG

