

Förutsättningar för transportslagen

I detta avsnitt görs en redovisning av behoven, kraven och möjligheterna för vart och ett av trafikslagen samt även för kollektivtrafiken.

Vägtrafik

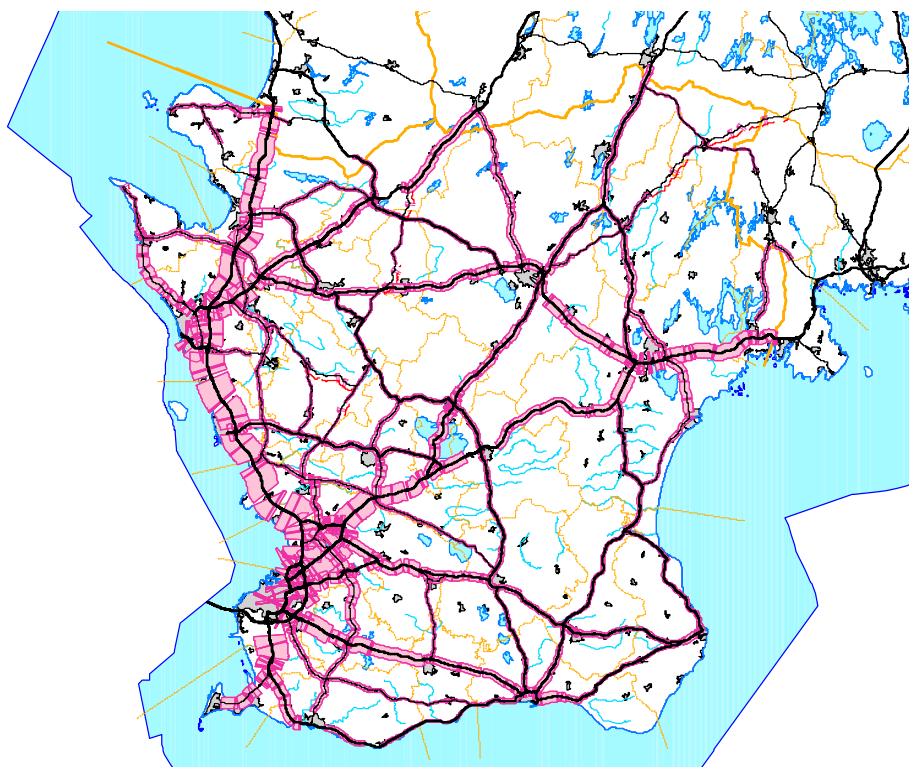
Bilar och bussar svarar för drygt 80% av persontransportarbetet och 60% av antalet resor. Nära 30% av antalet resor sker med cykel eller till fots. Drygt 50% av godstransportarbetet sker med lastbil. Vägtransporterna visar en stadigt ökande trend och den väntas fortsätta (se även kap "Efterfrågan på transporter").

Betydande investeringar har gjorts och görs på de nationella stamvägarna i Skåne E4, E6, E22 och E65. Dessa vägar är viktiga för sin nationella funktion och för att de förbinder Skåne med omvärlden, men de är också pulsådorr som knyter samman olika delar av Skåne med varandra. De nationella vägarna är på god väg att blir ett sammanhängande nät av högklassiga vägar. Det återstår dock ett antal viktiga avsnitt. Den fysiska planeringen av dessa är långt kommen och de flesta projekten är under tillåtlighetsprövning.

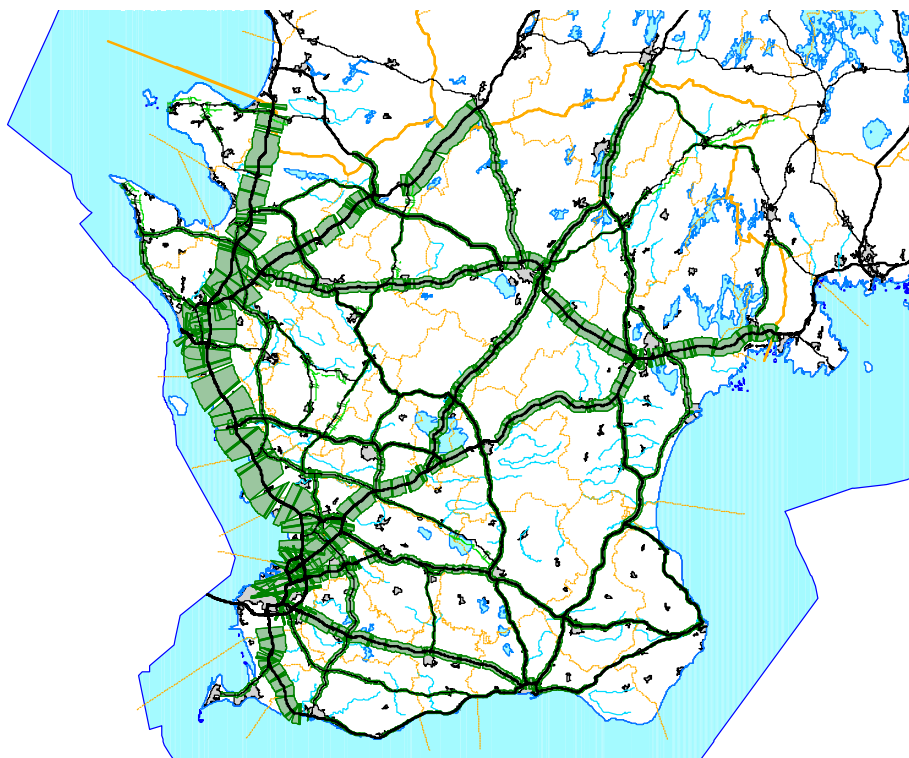
På de mindre vägarna sker utbyggnaden i långsammare takt. Sett över en längre period har ändå stora förbättringar skett med bla säkerhetshöjande åtgärder och avlastningar av de många tätorter som finns i regionen genom utbyggnader av förbifarter.

Under senare år har ett ökat intresse ägnats åt andra trafikanter än biltrafikanterna. Förbättrade villkor för fotgängare, cyklister och busstrafikanter har getts större vikt. En ökad fokusering har också skett på trafiksäkerhet. Det stora antalet dödade och svårt skadade betraktas som ett oacceptabelt problem. Intentionerna i den gällande planeringen är att fortsätta med kraftfulla trafiksäkerhetsåtgärder. Det sker på många sätt, allt ifrån information och attitydpåverkan till ombyggnader i den fysiska miljön. Ett viktigt begrepp är "säkrare framkomlighet" som bla innebär en satsning på att genom mitträcken eliminera mötesolyckorna på de största vägarna.

Vägunderhåll, investeringar i nationella stamvägar, myndighetsutövning och sk sektorarbete hanteras via den nationella väghållningsplanen. Investeringar på de regionala vägarna, trafiksäkerhetsåtgärder på dessa vägar samt statsbidrag till trafiksäkerhets- och miljöåtgärder på kommunernas gator hanteras via den regionala planen (RTI-plan).



Karta: Totala flöden på det skånska vägnätet. (Källa: Vägverket)



Karta: Flöden lastbilar på det skånska vägnätet. (Källa: Vägverket)

Regionala vägstråk

Några vägar har tillsammans med de nationella vägarna en särskilt viktig uppgift att knyta samman regionen. I tidigare planeringsomgångar och i förarbetena till denna plan har ett sådant nät av regionala vägstråk identifierats. Regionfullmäktige har i sitt inriktningsbeslut 2001 uttalat att ett begränsat antal regionala vägstråk ska identifieras och att den långsiktiga inriktningen ska vara att ge dessa vägar en kontinuerlig och god standard från framkomlighets-, säkerhets- och miljösynpunkt. Åtgärderna på vägstråken ska följa en samlad strategi för stråket som helhet och inriktas på en långsiktig målstandard.

Kriterierna för ett regionalt vägstråk är att det ska:

- knyta samman olika delar av regionen med varandra
- betjäna stora regionala transportströmmar, dvs de ska vara viktiga för många personer och företag

Valet av de regionala vägstråken bör också bygga på de synpunkter som kommuner och andra planeringsintressenter lämnat i samband med inriktningsdialogen och i underlaget för åtgärdsplanerna i juni 2002. Följande vägar har utifrån dessa principer pekats ut:

- 11 Malmö-Simrishamn
- 13 Ystad-Hörby
- 19 Ystad-Kristianstad-Östanå (med koppling till väg 23 mot norr)
- 21 Åstorp-Kristianstad
- 23 Hörby-Höör-Hässleholm- Osby-Kronobergs län
- 108 Trelleborg-Perstorp
- 109 Helsingborg-Höör
- 117 Hässleholm-Markaryd

Dessa vägar svarar för 8 % av de statliga vägarnas längd och 20 % av transportarbetet. Tillsammans med de nationella stamvägarna står de utpekade regionala stråken för 60% av det totala trafikarbetet på väg i Skåne.

För de regionala vägstråken genomförs upprustningar enligt en långsiktig strategi enligt följande principer:

- Långsiktigt ska en kontinuerlig och god standard uppnås från framkomlighets-, säkerhets- och miljösynpunkt
- Vid analys och val av åtgärder ska 4-stegsprincipen tillämpas
- Stor hänsyn ska tas till kultur- och naturvärden. I första hand ska redan ianspråktagen mark utnyttjas.
- Strategin ska innefatta alla typer av åtgärder i stråket (åtgärder för bil, buss, cykel, fotgängare, riktade åtgärder för trafiksäkerhet, miljö, knutpunkter mm)
- Åtgärder med hög samhällsekonomisk lönsamhet och med hög kostnadseffektivitet gentemot nationella och regionala mål ska prioriteras

Ett viktigt syfte med åtgärderna är att förbättra den regionala tillgängligheten vilket innebär att restiderna minskas och resmöjligheterna för olika trafikantkategorier förbättras mellan viktiga start- och målpunkter i regionen. Ett centralt begrepp är "säker framkomlighet". Detta innebär att tillgänglighetsförbättringar samtidigt måste ske med hänsyn tagen till målen för trafiksäkerhet och miljö. De nationella målen ställer stora krav på att trafiksäkerhetsåtgärder prioriteras i den regionala planen.

Det långsiktiga målet för vägstandard i de regionala vägstråken tillsammans med målstandarderna för de nationella vägarna visas i följande karta. Målstandarderna för de olika vägarna har bestämts med en helhetssyn på respektive stråk. De principer som ligger till grund för standardval i landet som helhet har varit utgångspunkt. De bygger på ett samhällsekonomiskt synsätt och på att resurserna ska användas effektivt för att uppnå riksdagens transportpolitiska mål. En översiktlig bedömning visar att det skulle krävas investeringar på omkring 4 miljarder på de regionala stråken för att nå uppsatt målstandard. Med de ekonomiska ramar som nu gäller i planeringen skulle målstandarderna kunna nås inom 25-30 år. Normalt ska större åtgärder utformas så att de utgör steg på vägen mot denna målstandard.

Arbets sättet bör vara att Vägverket tar fram och uppdaterar strategier för de regionala vägstråken och att de godkänns av Region Skåne.

Målstandard nationella stamvägar och regionala vägstråk



Karta: Målstandard på regionala vägstråk, och nationella stamvägar. På dessa vägar utförs 60% av det totala trafikarbetet i Skåne (20% - de regionala vägstråken, 40% - de nationella stamvägarna).

Behov utanför de regionala stråken

För de vägar som inte utgör regionala vägstråk blir inriktningen att utifrån ett mera lokalt perspektiv åtgärda de största bristerna. Vissa av dessa har en funktion för transporter till och från omgivande regioner och behoven av åtgärder får då prövas gentemot denna funktion.

Kapacitetsproblem finns i Skåne i viss omfattning. De förekommer i rusningstid på vissa länkar främst i och kring de stora tätorterna. Med de trafikökningar som sker och med de prognoser som gäller gemensamt för planeringsarbetet kan man förutse att vissa länkar kommer att bli mycket belastade mot slutet av planperioden. Några av dem bör åtgärdas inom planperioden. Det är också viktigt att ha en beredskap för de belastade avsnitt som inte kan byggas om inom perioden.

Strukturbildande vägsystemfrågor

Det finns några aktuella frågeställningar som rör det regionala vägnätets storskaliga uppbyggnad och funktion:

- **Förbindelsen Helsingborg-Mellanskåne, väg 109**

Det finns idag ingen genförbindelse av någorlunda god kvalitet i relationen mellan Helsingborg och Mellanskåne. Potentialen för vidgat utbyte mellan dessa områden bedöms vara betydande. I enlighet med RTI-plan 1998-2007 har en första etapp byggts ut mellan Helsingborg och Ekeby. En fortsatt utbyggnad infattar etapper mellan Ekeby och Kågeröd, mellan Kågeröd och Ask samt vidare till Stockamöllan.

- **Tvärleden**

Vägförbindelsen mellan Blekinge, norra Skåne och Västkusten är idag mycket dålig. Genom en bättre väg kan man underlätta de långväga transporterna i den berörda relationen. Man kan också underlätta utbytet mellan orterna längs vägen. En relation som är särskilt viktig i Skåne är Osby-Markaryd som korsar gränsen mellan Skåne och Småland. Potentialen för förbättrat utbyte mellan dessa orter bedöms vara stor. Den fysiska planeringen pågår i både Skåne och Kronobergs län.

- **Passagen förbi Ringsjöarna, väg 23**

Väg 23 går idag genom sundet mellan Ringsjöarna. Vägen har mycket trafik och en viktig funktion men mycket dålig standard på detta avsnitt. Trafiken passerar genom tätbebyggelse och är ett hot mot vattenförsörjningen. Därför har beslut tagits om en förändrad sträckningen för väg 23. Den kommer i framtiden att gå öster om Ringsjöarna tillsammans med väg 13 och ansluta till E22 vid Osbyholm. För att etablera denna sträckning planeras ombyggnader norr om Höör och öster om Höör. På sikt behövs också högre standard på den kombinerade väg 13/23 öster om sjön.

- **Ny länk mellan Osby och Ljungby, förlängning av väg 19**

Transporterna från sydöstra, östra och mellersta Skåne mot E4:s upptagningsområde går idag till stor del via väg 117 mellan Hässleholm och Markaryd. Väg 117 har bitvis låg standard med bla genomfarter genom de relativt stora tätorterna Bjärnum, Vittsjö och Emmaljunga. Vägen är svår att bygga om av bla topografiska skäl. En ny väglänk i sträckningen Osby-Ljungby har utretts. Den skulle ge en genare väg för många transporter och även till viss del avlasta väg 117. Den skulle samtidigt ge ett stort intrång i ett tidigare oexploaterat område. Kostnaden beräknas till ca 460 Mkr. Projektet ligger till sin huvuddel i Kronobergs län

Järnvägstrafik

Järnvägen har många positiva egenskaper som är betydelsefulla för att nå ett långsiktigt hållbart transportsystem. Ett välutvecklat järnvägssystem innebär snabba, säkra och miljövänliga transporter med hög kapacitet och tillförlitlighet. Persontrafiken på järnväg har haft en positiv utveckling de senaste åren. En viktig orsak till det är de kraftigt ökade investeringarna i nya och förbättrade banor som genomförts sedan början av 1990-talet.

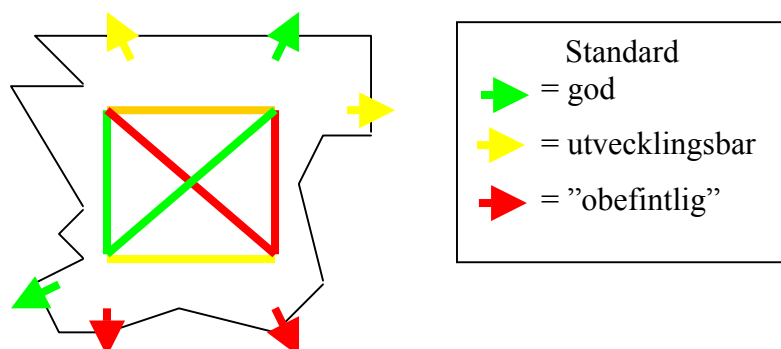
Järnvägen har visat sig vara ett konkurrenskraftigt alternativ för regionala resor upp till cirka 10-12 mil. Det visar den positiva utvecklingen av resandet på bl.a. Svealandbanan, Blekinge kustbana och Öresundsbron. Även på sträckor upp till cirka 60 mil har järnvägstrafiken varit konkurrenskraftig, mycket tack vare att X 2000-trafiken inneburit avsevärt kortare restid än tidigare.

Det finns trots de genomförda investeringarna fortfarande brister i järnvägens infrastruktur. Kapacitetsproblem råder längs de tunga godstråken och i storstadsområdena. Detta, tillsammans med en nätstruktur som inte länge överensstämmer med de största befolkningskoncentrationerna, gör att järnvägen fortfarande har en stor utvecklingspotential som måste tas till vara.

Utvecklingen av godstrafiken på järnväg har inte haft samma utveckling som persontrafiken utan i princip legat konstant under ett antal år. Utvecklingen mot högre varuvärden, frekventare sändningar och mindre volym per sänd enhet har lett till att lastbilstrafiken har ökat sin marknadsandel. Av Banverkets sektorsprogram framgår att järnvägens möjlighet till ökade marknadsandelar ligger i den del av godsmarknaden som utgörs av varor med höga varuvärden.

För Skånes vidkommande är järnvägen en ryggrad såväl i det inomregionala som i det interregionala resandet. Förutsättningarna är idag olika beroende på vilken del av Skåne man utgår ifrån. Exempelvis har Hässleholm/Kristianstad goda förbindelser med såväl Stockholm som Malmö/Köpenhamn. Helsingborg har goda förbindelser med Malmö/Köpenhamn medan förbindelsen till Stockholm inte är konkurrenskraftig i jämförelse med flyget. Förbindelserna med Göteborg/Oslo är över lag inte helt utvecklade. För Malmö ger förbindelsen till Köpenhamn, med avgångar dygnet runt, en unik tillgänglighet till en storstad. Motsvarande förbindelse till Stockholm är inte helt konkurrenskraftig jämfört med flyget.

Inom Skåne är järnvägstrafiken utvecklad på olika vis beroende på regiondel och fjärrdestination:



För fjärrpersontrafiken har det utpekats ett nät som innebär att den nordiska triangeln, Stockholm-Oslo-Köpenhamn skall ha snabbtåg eller tåg i högre hastigheter. På senare tid har även ett stråk längs Norrlandskusten lagts till. En målsättning är att genomsnittshastigheten skall vara 200 km/h. Det innebär i praktiken reshastigheter mellan huvudstäderna på ca 3-5 timmar vilket skulle vara konkurrenskraftigt.

Med god standard menas som exempel:

- Inom regionen reshastighet minst 100 km/h och att det finns halvtimmesavgångar
- Till andra regioner minst 150 km/h och att det finns timmesavgångar

En målsättning är att det bör finnas minst en järnvägsförbindelse med god standard från en regiondel till minst någon av de andra. Vidare bör förbindelserna inom den nordiska triangeln uppnå god standard.

Skåne är en transitregion men är även en viktig transportnod i det nationella godstransportsystemet. Det i år framtagna programmet för järnvägssektorn pekar på följande noder och stråk i det övergripande järnvägssystemet för godstransporter:

- Södra stambanan
- Västkustbanan
- Öresundbanan
- Trelleborgsbanan
- Helsingborg
- Malmö
- Trelleborg

Banor och länkar som kan få en stor betydelse i framtiden är:

- Markarydsbanan och Blekinge kustbana i riktning mot blekingehamnarna
- Ystadbanan mot Ystads hamn

För godstrafikens förutsättningar på järnväg är framkomligheten av stor betydelse. Då det råder kapacitetsproblem på bansystemet är det främst godstrafiken som inte får plats. Därför är det av vikt att de mest belastade sträckorna åtgärdas. Idag är Södra stambanan, sträckan Hässleholm-Malmö hårdast belastad (ca 80 godståg går på denna sträcka per dygn). Då Hallandsåstunneln är färdigställd kommer ett 25-tal godståg att avlastas och i stället gå på Godsstråket genom Skåne via Åstorp, Teckomatorp och Lommabanan. Enligt en bedömning från godsoperatörerna finns det ett utrymme om maximalt ca 25% mer gods på järnväg på Södra stambanan totalt på sträckan Mjölby-Hässleholm. Västkustbanan har en större potential då samtliga sträckor Göteborg-Ängelholm byggs ut till dubbelspår.

I Banverkets basprognos kommer antalet godståg norr om Malmö vara knappt 100 st per dygn år 2010. Med satsningen på Göteborgs hamn samt en utvecklad kombitrafik på kontinenten bedöms antalet godståg norr om Malmö öka till drygt 120 godståg per dygn. Enligt Green Cargo (den största godstågoperatören i Sverige) bör ban- och terminalstrukturen byggas ut om utrymme skall finnas för en ytterligare ökning av gods på järnväg i bl.a. Skåne.

Kollektivtrafik

Varje dag reser drygt 150 000 personer med Skånetrafiken. Skåne är en av få regioner i landet där kollektivtrafiken ökar såväl i antal resor och reslängd som i andel av det totala resandet. 13 till 14 % av det totala transportarbetet i Skåne för resor längre än 1 km skedde 2003 med kollektivtrafik.

Tabell: Resande med Skånetrafiken 2003

	Medel-reslängd	Milj resor	Transportarbete (Milj person km)
Regional busstrafik	15 km	25	375
Stadsbusstrafik	4 km	48	192
Tåg	30 km	21	630
Särskild kollektivtrafik	15 km	1,5	23

Resandeutvecklingen under 20 år

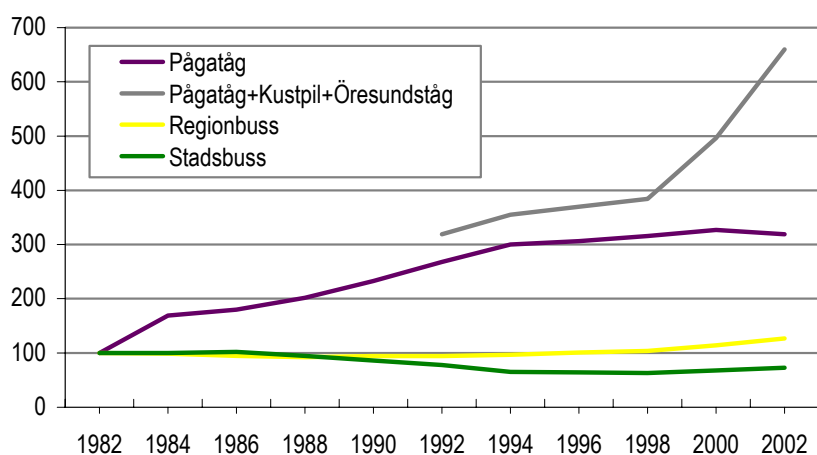
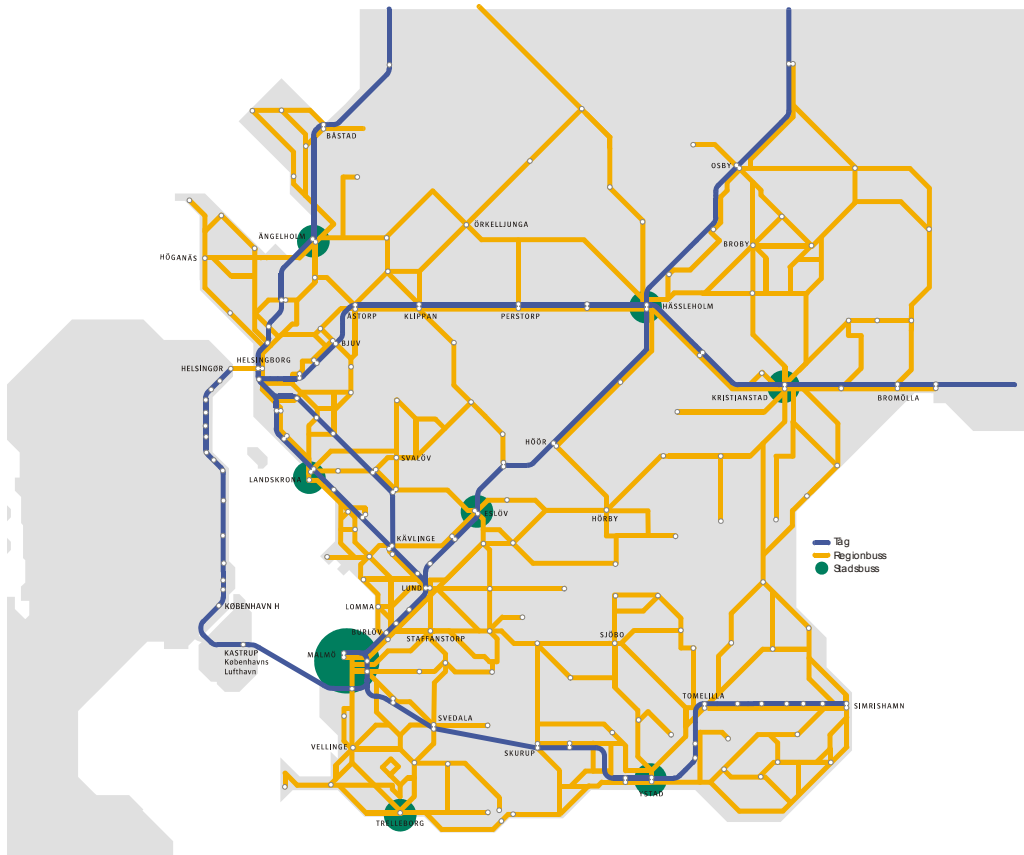


Diagram:

Resandeutveckling för tåg, regional busstrafik och stadsbusstrafik senaste 20 åren. I redovisningen finns en viss överflyttningseffekt. På tex. Skånebanan fanns före 1991 SJ-tåg (ej medräknade), vilka nu är ersatta av Kustpilen-tåg (medräknade).

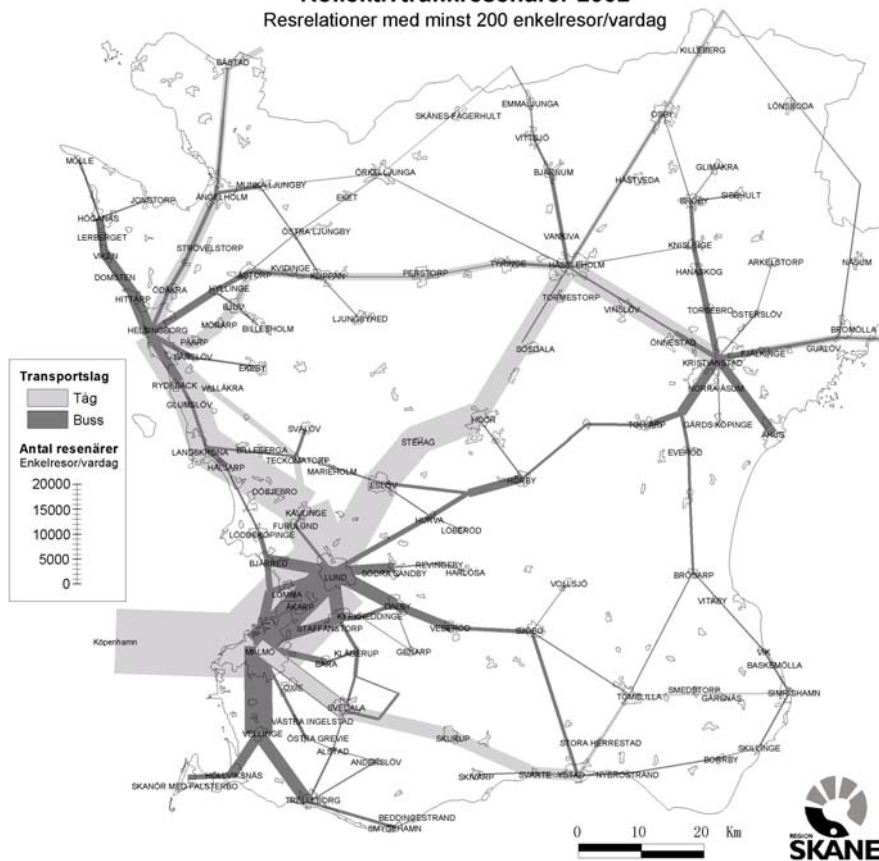
Utbudet av kollektivtrafik i Skåne har successivt utvidgats. Det gäller såväl tågtrafiken som busstrafiken. En viktig förändring under de senaste åren är införandet av Öresundstågen och vidareutvecklingen av denna trafik med förbindelser längs västkusten och till Växjö och Kalmar. Under 2003 gjordes 15,1 milj resor över Öresundsbron varav 5,3 milj resor med Öresundståg. Västkustbanan har öppnats i sin nya sträckning via Landskrona. Nya orter har fått tillgång till tågtrafik och restiderna mellan Helsingborgs- och Malmö/Lundområdet har minskat väsentligt. Ystadsbanan har elektrifierats och trafikeras med Pågatåg. En tågförbindelse har också etablerats mellan Köpenhamn och Ystad som en del i förbindelsen Köpenhamn-Bornholm. Busstrafiken har också utvecklats. Det gäller främst de tunga pendlingslinjerna men även längre linjer i huvudnätet som SkåneExpressen och trafiken i tätorterna.

Enligt gällande beslut i Regionfullmäktige ska Skånetrafiken trafikera ett huvudnät. Nätet trafikeras med buss eller tåg och betjänar viktiga resrelationer, bl a till och från huvudorterna i samtliga kommuner. Trafiken på huvudnätet kompletteras med ett mera vittförgrenat nät av busslinjer, närtaxi eller annan samordnad trafik.



Karta: Skånetrafikens buss- och tåglinjer

Kollektivtrafikresenärer 2002
Resrelationer med minst 200 enkelresor/vardag



Utvecklingen av kollektivtrafiken i Skåne är nära förknippad med utbyggnaden av infrastrukturen. För att nya regionala tåglinjer ska kunna startas och för att de befintliga linjerna ska kunna vidareutvecklas krävs utbyggnader av spårkapacitet och spårstandard, utbyggnader av stationer och hållplatser mm. Snabb och bekväm busstrafik förutsätter också att vägar, gator, anslutande GC-vägar, terminaler mm är ändamålsenligt utformade. Förbättrad tillgänglighet för funktionshindrade kräver förändringar bl a i den fysiska miljön. Trafikering och infrastrukturutbyggnad utgör därför tillsammans nödvändiga förutsättningar för att den önskade trafikförsörjningen och tillgängligheten ska kunna erbjudas.

Tågtrafikens behov av infrastruktur

Skånetrafiken har utarbetat en strategi för den långsiktiga utvecklingen av den regionala tågtrafiken (2001-05-22). Mot bakgrund av alternativa scenarier analyseras olika utvecklingsmöjligheter. Två stora infrastrukturprojekt har avgörande betydelse för fortsatt utveckling av tågtrafiken; Citytunneln och tunneln genom Hallandsåsen. Genom beslut av riksdagen, Region Skåne och Malmö Stad är finansieringen av Citytunneln säkerställd. Riksdagens beslut om infrastrukturpropositionen innehåller också finansieringen av Hallandsåsprojektet.

Den valda strategin innebär en fortsatt utvidgning av den regionala tågtrafiken. I första hand satsas på trafik på redan befintliga stråk och banor. Vissa nya länkar kan också bli aktuella.

För att kunna genomföra tågstrategin krävs förändringar i infrastrukturen. Strategin innebär en viss prioritering av åtgärder i järnvägsnätet. De konkretiseras i följande lista vilken bör vara styrande för de prioriteringar Banverket nu har att göra kring åtgärder i järnvägsinfrastrukturen:

1. **Väst kustbanan genom Lund:** Akut!
2. **Kapacitetsförstärkning Malmö-Lund:** Inkl höger-vänster-växling, minst fyrspar Malmö-Flackarp behövs snarast, på sikt även Flackarp-Lund.
3. **Skånebanan:** (banupprustning till 160 km/h, samtidiga infarter, planskilda plattformsförbindelser, dubbla plattformar i Bjuv och Tyringe, bangårdsombyggnad i Åstorp, mötesstation Attarp)
4. **Avkortade tågvägar** norrifrån vid Helsingborg C, i Kristianstad samt på fler spår på Malmö C
5. **Väst kustbanan:** Dubbelspar Båstad-Ängelholm-Maria (samt ombyggnad Ängelholms bangård inkl planskild plattformsförbindelse och ev mötesstation vid Pålsjöbaden), ökad kapacitet i Ramlösa. På sikt Tågaborgstunneln.
6. **Blekinge Kustbana:** Elektrifiering
7. **Ystadbanan:** Mötespår i Gärsnäs, två infartsspår till Tomelilla, mötesstationer i Oxie och Svarte, samtidig infart i Ystad, spår 2 i Y anslutet mot M, planskildhet i Skurup
8. **Lund-Hässleholm:** Kapacitetsförstärkning: fler spår, spårslussar och snabbare infartsväxlar söder om Höör och Hm. Förbättring av plattformstunneln i Lund.
9. **Söderåsbanan:** Banupprustning., mötesstationer, plattformar (max 25 min Åstorp-Teckomatorp)
10. **Förlängda plattformar, handikappanpassning** av stationer
11. ***Lommabanen:** Pågatåg (nya mötesstationer, plattformar mm)
12. ***Trelleborgsbanan:** Pågatåg (nya mötesstationer, plattformar, stationsläge i Trelleborg)
13. ***Malmö-Dalby:** Pågatåg (etapp I), Dalby-Simrishamn (etapp II)
14. **Hässleholm-Halmstad:** regionaltåg
15. **Råådalsbanan:** Dubbla plattformar på stationer
16. **Höör-Hässleholm:** Pågatåg
17. **Kattarp:** snabbare triangelspar i söder (Åstorp-Helsingborg)
18. **Marieholmsbanan:** Pågatåg
19. ***Kontinentalbanan** i Malmö: Stadsbana

20. "Diagonalen" Kristianstad-Lund
21. *Staffanstorp-Lund: Stadsbana (etapp I) Lund-Dalby (etapp II)
22. *Sturupsbanan
23. Helsingborg-Höganäs: Stadsbana
24. Ängelholm-Båstad: Pågatåg
25. *(Malmö-)Lomma-Bjärred-Löddeköpinge: Stadsbana
26. *Malmö-Falsterbonäset: Stadsbana
27. Hässleholm-Osby: Pågatåg
28. Åhusbanan

* = Projektet är beroende av Citytunneln

Genomförandet av tågstrategin kräver också investeringar i fordon. Skånetrafiken har i samband med sin ansökan om bidrag till Banverket för inköp av tåg bedömt behovet under perioden 2004 – 2015 till 11 Öresundståg à 60 mkr och 78 tåg av typ Regina à 40 mkr, totalt en investering på ca 3 780 mkr. Behovet avser både ökat resande och ny trafik i enlighet med Skånetrafikens tågstrategi samt påbörjat byte av befintliga fordon. Genomförandet förutsätter att Banverket får medel och kan klara av spårutbyggnad. En viktig förutsättning för detta är Citytunneln.

Busstrafikens behov av infrastruktur

Busstrafiken svarar för två tredjedelar av de regionala resorna och bedöms ha en betydande utvecklingspotential. Frågor om framkomlighet, trafiksäkerhet och handikappanpassning är särskilt viktiga. Därför har ett nytt sätt att arbeta med busstrafik utvecklats i Skåne (arbetet sker efter begreppet "tänk tåg - kör buss"). Det syftar till att få till stånd en högkvalitativ busstrafikförsörjning i tunga resandestråk. I de relationer där det inte finns möjlighet att etablera tågtrafik kan en busstrafik av verkligt hög kvalitet vara ett bra alternativ. Metoden innebär att man arbetar stråkvís där Vägverket och Skånetrafiken gemensamt med berörda kommuner går igenom och analyserar utvecklingsmöjligheterna och prövar olika åtgärder. Sex stråk har tagits ut i ett inledande skede:

- Lund-Sjöbo
- Staffanstorp-Lund-S Sandby
- Helsingborg-Höganäs
- Malmö-Kristianstad
- Kristianstad-Åhus
- Malmö-Falsterbonäset

Arbetet med stråken har kommit olika långt. För vissa är åtgärderna under genomförande med medel via gällande RTI-plan. För vissa har stråkstudie genomförts. För andra finns idéer men inget färdigt material.

Satsningen på busstråk bedöms ge mycket goda effekter och föreslås fortsätta i kommande planeringsperiod genom att dels de sex redan utpekade fullföljs, dels att motsvarande satsningar görs på ytterligare 10 stråk. Följande stråk kan övervägas:

- Vellinge-Trelleborg
- Malmö-Dalby
- Simrishamn-Sjöbo-Ystad
- Ystad/Simrishamn-Kristianstad
- Lommabukten
- Eslöv-Landskrona

- Helsingborg-Markaryd-Hässleholm
- Ängelholm-Örkelljunga-Kristianstad
- Kristianstad/Hässleholm-Älmhult
- Bromölla-Olofström-Älmhult

För att uppnå önskade effekter krävs en sammanhållen strategi och ett brett spektrum av åtgärder i stråken. De finansieras dels med statliga medel i den mån de avser det statliga vägnätet, dels med statsbidragsmedel och kommunala medel i den mån de avser kommunala vägar och gator.

En strategi för den långsiktiga utvecklingen av den regionala busstrafiken, liknande den för tågtrafiken, håller på att tas fram av Skånetrafiken. Där kommer busstrafikens (både den regionala och lokala) förutsättningar och utvecklings/trafikerings-strategier i alla typer av stråk att behandlas.

Anpassning till funktionshindrades behov

För att uppnå målet om handikappanpassning av kollektivtrafiken till år 2010 krävs betydande insatser. Skånetrafiken har uppskattat kostnaderna enligt följande:

Förutsättningar

- Skåne har ca 8 600 busshållplatslägen, varav 4 100 är på statliga vägar (av dessa ligger 50 på nationella stamvägar). Ca 1 000 av dessa kommer att vara handikappanpassade 2003, varav 200 är på statliga vägar. Varje hpl kostar i snitt 100 000 kr att handikappanpassa.
- 2003 fanns det 56 järnvägsstationer i Skåne. Varje station kostar i snitt 500 000 kr att handikappanpassa.
- Alla fordon handikappanpassas på Skånetrafikens bekostnad.

Investeringsbehov – 50% statsbidrag RTI-plan (kommunala vägar)

Hållplatser: 3 700 hpl à 100 000 kr = 370 mkr
Summa: 370 mkr varav statsbidrag 185 mkr = 31 mkr/år

Investeringsbehov – 100% RTI-plan (statliga, regionala vägar)

Hållplatser: 3 850 hpl à 100 000 kr = 385 mkr
Summa: 385 mkr (= 64 mkr/år)

Investeringsbehov – 100% Nationell plan för vägtransportsystemet (statliga, nationella vägar)

Hållplatser: 50 hpl à 100 000 kr = 5 mkr
Summa: 5 mkr (= 1 mkr/år)

Investeringsbehov – 50% statsbidrag Nationell banhållningsplan

Stationer: 56 stn à 500 000 kr = 30 mkr
Summa: 30 mkr (varav 15 mkr i statsbidrag = 3 mkr/år)

Flygtrafik

I den flygplatspolicy som Region Skånes fullmäktige antog i februari 2002 konstateras bl a att en väl fungerande försörjning med flygtrafik är en viktig faktor för den regionala utvecklingen. Region Skåne vill arbeta för att den goda tillgängligheten till flygförbindelser upprätthålls och utvecklas än mer i framtiden. De nuvarande flygplatserna i Skåne bör finnas kvar och ha goda förbindelser med Stockholm och det nav som finns för inrikestrafiken på Arlanda. För alla de skånska flygplatserna bör eftersträvas god tillgänglighet på marken. Det gäller såväl infrastruktur som kollektivtrafik.

Den roll som Kastrup idag har som det största navet i Skandinavien för internationell flygtrafik är till fördel för Skåne. Tillgängligheten till Kastrup har kraftigt förbättrats genom den fasta förbindelsen över Öresund. Region Skåne vill stödja Sturup i att utveckla rollen som andraflygplats i Öresundsregionen och komplement till Kastrup. En järnvägsförbindelse till Sturup skulle förbättra tillgängligheten till flygplatsen för såväl resenärer i Skåne som på Själland och möjliggöra en mera miljövänlig, integrerad transportförsörjning. Det pågår för närvarande olika studier och utredningar som ska belysa marknadsförutsättningar, kostnader och konsekvenser för en sådan förbindelse.

För flygplatserna i Kristianstad och Ängelholm bör i första hand eftersträvas fortsatta inrikes flygförbindelser med särskilt Stockholm. Det bör även finnas möjlighet att utveckla annan trafik, främst charter och direkta linjer till utlandet.

Generellt kan man konstatera att tillgängligheten till flyg för invånarna och företagen i Skåne är mycket god. Flygplatserna ligger relativt nära varandra och det finns ett stort befolkningsunderlag på liten yta.

Tabell: Tillgänglighet till Skånes tre flygplatser år 2000

(1000-tal)	Inom 30km		Inom 60km	
	Dagbef	Nattbef	Dagbef	Nattbef
Sturup	188	457	285	578
Ängelholm	50	119	132	316
Kristianstad	36	82	116	267

Tabell: Antal flygresenärer 2003 samt destinationer.

	Totalt (Milj)	Destinationer
Sturup (02)	1,9	Stockholm, Västerås, Örebro, Nice, Paris, London, Alicante
Ängelholm	0,34	Stockholm
Kristianstad	0,15	Stockholm, Kaunas, Palanga
Kastrup	Ca 18	8 inrikes orter i Danmark 16 svenska orter Omfattande globalt nät

Luftfartsverket har i september 2002 redovisat ett underlag för infrastrukturplaneringen. Där redovisas bl a bedömningar av marknadsutvecklingen, planerade investeringar på flygplatserna och brister i anslutande infrastruktur. Redovisningen har föregåtts av samråd med de skånska flygplatserna.

Flygresandet har minskat under de senaste åren. Huvudförklaringen är en vikande konjunktur i kombination med strukturomvandling. Även attentaten den 11 september 2001 har spelat in. Luftfartsverket har med anledning av detta reviderat sina prognoser för trafikutvecklingen. Verkets bedömning är att utvecklingstrenden kommer att förändras i takt med att konjunkturen förbättras. Under 2003 har resandet åter ökat på vissa, speciellt större, flygplatser. För perioden fram till 2016 beräknas en årlig passagerartillväxt med i genomsnitt 2.8%.

De största investeringarna i svenska flygplatser kommer att ske på Arlanda och Landvetter. Även på Sturup planeras en hel del utbyggnader i kraft- och styrsystem, bansystem och terminaler. Luftfartsverket redovisar följande behov.

Investeringsbehov, Mkr:	2004	2005	2006	2007-2015
Sturup	75	85	50	615
Ängelholm	5	5	5	55
Kristianstad	10	6	10	64

Luftfartsverket för fram följande åtgärder i infrastrukturen som angelägna:

Sturup

- Ombyggnad av vägkorsningen 813/816
- Utbyggnad av E65 till motorväg på sträckan Svedala-Böringe
- Väg 108 Holmeja-Klågerup, ombyggnad till 4-fältsväg

Ängelholms flygplats

- Bättre och smidigare anslutning till E6

Kristianstad Airport

- Bättre infartsväg och busstrafik till flygplatsterminalen
- Ev framtida järnvägslänk Höör-Kristianstad bör ansluta till flygplatsen

Sjöfart och hamnar

En stor del av transportererna mellan Skandinavien och övriga Europa passerar genom de skånska hamnarna. Man beräknar att ca 50% av varuvärdena för Sveriges export och import passerar genom Skåne.

Godstransportdelegationen presenterade 2001 ett omfattande underlag kring godstransporter och förslag till åtgärder för framtida utveckling. Man konstaterar där att de allra viktigaste stråken är relativt robusta. De kommer under lång tid att vara viktiga, oavsett vilken utveckling som sker i de styrande omvärldsfaktorerna.

Sjöfartsverket har i september 2002 redovisat underlag för infrastrukturplaneringen. Man pekar där på följande trender i utvecklingen av sjöfarten:

- I bulkgodset som fortfarande dominerar och svarar för ca 75% av världens sjötransporter väntas en långsam ökning, 1-2 % per år de närmaste 10 åren.
- Transporterna av containers har ökat med ca 9% per år sedan 1970-talet. Här väntas en fortsatt snabb ökning, med 7% per år under de kommande 10 åren.
- Den lastbils- och trailerbundna godsvolymen på färja ökar snabbare än den konventionella sjöfarten och det järnvägsbundna godset på färja
- Det politiska inflytandet över transportsektorn och dess konkurrensbetingelser antas komma att öka genom ökad fokusering på långsiktigt hållbar utveckling
- Transportkostnaderna för containers och trailers kan komma att öka i framtiden. För länder som Sverige, med långa transportavstånd till de stora marknaderna, kan detta påverka den ekonomiska utvecklingen negativt. Därför ställs höga krav på innovationer och effektivisering i transportsystemet.
- Sjöfarten bedöms kunna stärka sin konkurrenskraft i de fall de kan utgöra ett alternativ till landtransporter.
- En ökad betydelse för intermodala transportkedjor och en strävan i den europeiska transportpolitiken att förbättra sjöfartens konkurrenskraft väntas leda till att hamnarna som terminaler och omlastningspunkter blir en central fråga för utvecklingen av transportsektorn.
- En bro över Fehmarn Bält skulle skärpa konkurrensen för nuvarande färje- och feederlinjer.

Mängden gods som transporteras på fartyg genom Östersjöområdet väntas öka. Det beräknas ha dubblats inom 15 år och uppgå till 1000 miljoner ton. Sjötransporterna av olja beräknas öka med minst 40% till runt 250 miljoner ton. I Östersjöområdet förekommer ca 150 000 fartygsrörelser per år, exklusive färjetrafiken., enligt analys av sjötransporterna i Östersjöområdet från finska VTT (*Statistical Analyses of the Baltic Maritime Traffic, 2002*). Antalet anlöp på svenska hamnar med lastfartyg (alltså exklusive passagerarfartyg och färjor) var 2002 drygt 31000.



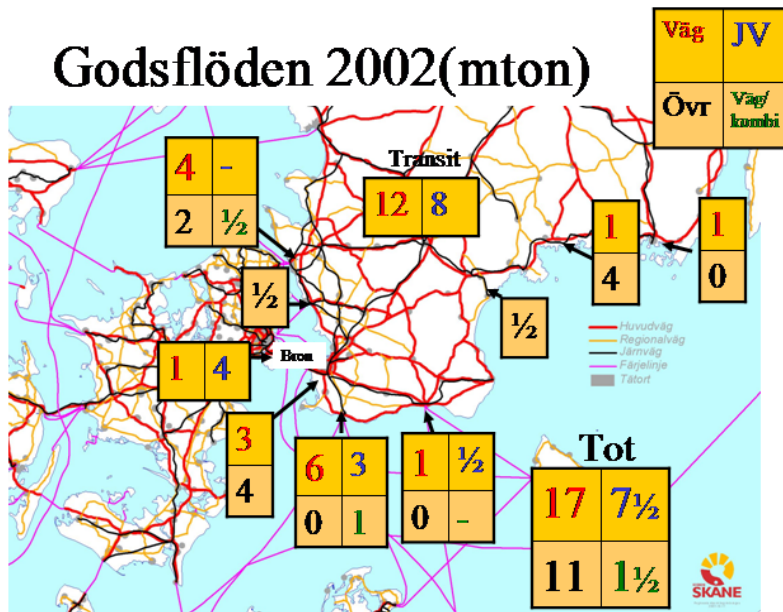
Karta: Schematisk bild över fartygsrörelser i Östersjöområdet år 2015.

Inom EU har man ställt upp kriterier för hamnar i TEN-T, det transeuropeiska transportnätet. Hamnar med mer än 1,5 milj ton eller 200 000 passagerare per år ingår i detta nät. I södra Sverige uppfyller hamnarna i Göteborg, Varberg, Halmstad, Helsingborg, Malmö, Trelleborg, Ystad, Karlshamn, Karlskrona och Oskarshamn kriteriet. Förslag har framförts om att staten skulle ta ett utökad ansvar för väg- och järnvägsanslutningarna till dessa hamnar. Det är viktigt att även de mindre hamnarnas behov av bra landanslutningar tillgodoses.

Tabell. Gods och passagerare i hamnar 2000

	<u>Mton</u>	<u>1000-tal passagerare</u>
Göteborg	33.1	2 996
Varberg	1.4	275
Halmstad	2.1	(Uppgift saknas)
Helsingborg	9.9	13 500
Landskrona	0,55 (1998)	260
Malmö	6.5	2 800
Trelleborg	10.3	2 100
Ystad	2.1	1 138
Åhus	0,7 (2002)	-
Karlshamn	4.5	15
Karlskrona	0.3	270
Oskarshamn	2.5	167

I den skånska godsdialogen 2004 har en kartläggning av godsflöden genom de större skånska hamnarna gjorts som kompletterar tabellen ovan.



Investeringarna i de svenska hamnarna uppgick enligt Sjöfartsverkets och Sveriges Hamnars enkät till drygt 1 miljard under 2001. Följande planer för de närmaste åren redovisas från hamnarna i södra Sverige.

Tabell: Planerade investeringar totalt 2003-2007.

Hamn	Mkr
Göteborg	1061
Halmstad	118
Helsingborg	150
Landskrona	85
Malmö	253
Trelleborg	620
Ystad	19
Åhus	32
Karlshamn	89
Karlskrona	40
Oxelösund	435
Stockholm	480

I Skåne planeras bl a omfattande investeringar i Trelleborg i passagerarterminal, kombiterminal, nya ramper och ro-ro-lägen. I Malmö planeras bl a ny terminal och kaj, magasinbyggnader och muddringsarbeten.

En viktig förändring i Skåne är det gemensamma bolag som bildats för hamnarna i Malmö och Köpenhamn.

Några synpunkter på väg- och järnvägsanslutningarna som framförts från de skånska hamnarna i den hittillsvarande planeringsdialogen:

- Väganslutningen i Helsingör, Kongevejen, har dålig standard och behöver rustas upp.
- Skånebanan bör rustas upp
- Väganslutningarna till Malmö hamn från norr och mellan hamnens delar behöver rustas upp och anpassas till hamnens utvecklingsplaner. Det gäller även järnvägsnätet.

- E6 bör byggas ut snarast på återstående del, mellan Trelleborg och Vellinge. Bangården i Trelleborg och Trelleborgsbanan behöver byggas ut.
- E65:s anslutning mot hamnen i Ystad behöver åtgärdas liksom vägstråken 13 och 19. Spåranslutningarna behöver anpassas till effektivare hantering i hamnen.
- Väganslutningarna till Åhus hamn har låg standard och behöver byggas ut såväl för att koppla till det överordnade vägnätet som lokalt i anslutning till hamnen.

Region Skåne, trafikverken och hamnarna i Trelleborg och Ystad ingår i ett större samarbetsprojekt med intressenter i Blekinge, Danmark, Tyskland, Polen, Litauen och Lettland. Projektet benämns Baltic Gateway och syftar till att utveckla samarbetet och främja en önskad utveckling av transporterna i södra Östersjön.

Hela transportkedjan för personer och gods

Hela resan konceptet

Helhetssynen används allt mer i fråga om personresorna. För att kollektivtrafiksystemet skall vara ett gott alternativ till bilresan är det viktigt att de olika transportsätten integreras på ett sådant sätt att fysiska- och administrativa barriärer minimeras. Goda exempel är knutpunkten i Helsingborg och det gemensamma biljettsystemet för kollektivtrafikresor i Skåne och Öresundstågen till Själland.

En väl lokaliserad station eller terminal betjänar ett stort antal boende och verksamma. Viktigt är att resepunkten betjänar många människor i vardagssituationen, men ett plus är om den därtill betjänar större anläggningar för tillfälliga besök. En lokalisering till t.ex. en knutpunkt i det lokala nätet är i många fall bäst.

Med en gemensam och omsorgsfull yttre utformning (arkitektur, skyltning m.m) blir resepunkterna lätta att hitta, väl igenkända och välkomnande. Rymd, (dags)ljus, generösa utrymmen och överblickbarhet ökar känslan av trygghet.

Gods- och kombiterminaler, intermodalitet

Godstransporterna ingår i allt högre grad i ett logistiskt system där lagerhållning i depåer eller dylikt har minskat. Detta ställer större krav på transporterna i fråga om regularitet och rättidighet.

Den största begränsningen hos många av transportsätten, såsom transporterna på järnväg, till sjöss och på inre vattenvägar, är att godset inte kan levereras från dörr till dörr. För att utveckla intermodaliteten föreslår EU en satsning på bl.a. följande:

- Ett nytt yrke inom transportsektorn med ansvar för kombinerade transporter av enhetslaster
- Integrera begreppet höghastighetssjövägar i de transeuropeiska näten
- Skapa ett nytt program kallat Marco Polo, som bör bli operativt senast 2003, för att främja intermodaliteten.

Ett exempel på projekt som genomförts med lyckat resultat är en ny kombinerad järnvägs- och sjötransportförbindelse mellan Sverige och Italien via Tyskland och Österrike. Tack vare denna förbindelse har trafiken på de överbelastade vägarna minskat med ungefär 500 tusen ton om året och en avsevärd förbättring av transporttiden har noterats (upp till två dygn).

Synpunkter från kommuner och näringsliv

Region Skånes dialog med kommunledningarna 2000-2001

Region Skånes politiska ledning har under 2000-2001 haft en dialog om regionala utvecklingsfrågor med de politiska ledningarna för var och en av de skånska kommunerna. Vid dessa möten har en gemensam diskussion förts kring respektive kommuns behov och förutsättningar i ett regionalt perspektiv.

Samtliga kommuner har betonat vikten av god infrastruktur och hög regional tillgänglighet. Man har också lyft fram projekt med särskild betydelse för den egna kommunen. Kommunerna betonar bla att de regionala väg- och järnvägsstråken måste byggas ut. Utgångspunkten är ofta flaskhalsar i västra Skåne, medan kommunerna i östra Skåne framhåller tillgänglighetens betydelse för att stärka orternas attraktivitet. Betydelsen av regionens flygplatser och samverkan med Kastrup togs upp liksom behovet av regionala strategier för godstrafik. Flera kommuner påpekade att sjöfartens betydelse och hamnarnas roll för infrastrukturen ofta förbigås i regionala sammanhang.

Underlag och åtgärdsförslag 2002

Region Skåne skickade i april 2002 en skrivelse till kommuner, näringsliv och andra intressenter och bad om synpunkter och förslag på alla de olika typer av åtgärder som kan ingå i infrastrukturplanerna 2004-2015. Svaren/planeringsunderlaget har vidarebefordrats till Vägverket Region Skåne, Banverket Södra Banregionen och inom Region Skåne även till Skånetrafiken.

De inkomna yttrandena kompletterade på ett konkret sätt remissvaren på Region Skånes inriktningsdialog 2000. Här redovisas endast övergripande de kommunvisa yttrandena samt kort de kommungemensamma yttrandena från samverkansorganen i regiondelarna.

Övergripande synpunkter

Många av kommunerna för ett resonemang kring utvecklingsfrågorna i Skåne. Mot bakgrund av detta motiveras de enskilda objekten. Det regionala perspektivet beaktas och utvecklingsprogrammets mål - tillväxt, attraktionskraft, bärkraft och balans - utgör utgångspunkter.

Balansmålet och målet om "ett rundare Skåne" är en av huvudfrågorna. Åtgärder i transportsystemet som verkar för regionförstoring ses som angelägna för att skapa en mer sammanhängande regional bostads- och arbetsmarknad.

Principen för fördelningen av resurserna tas upp av Nordvästra Skånes Samarbetskommitté, NOSAM som tycker att en prioritering av resurser bör ske efter befolkningsmängd och verksamhet och stå i relation till trafikens omfattning.

Det finns en stark konsensus kring en utbyggnad av de skånska nationella vägarna till motorvägsstandard eller fyrfältsväg. Dessa bedöms ha stor betydelse för den regionala utvecklingen i Skåne. På sikt är 4-fält minimistandard. Flera kommuner tar upp frågan om nya trafikplatser för att göra de nationella vägarna mer tillgängliga.

Det finns ett stöd för Region Skånes uppfattning att satsningar bör göras på en stråkvis modernisering av befintliga vägar. De flesta av de regionala vägarna pekas ut, med fokus på vissa delsträckor. De större vägar som pekas ut för mer genomgripande åtgärder är: 11, 13, 16, 17, 19, 21, 23, 100, 104, 108, 109, 111 och "Tvärleden". Trafiksäkerheten och framkomligheten på dessa vägar måste bli bättre. Vissa bör kapacitetsförstärkas till 4-fält. Andra mer punktvisa insatser pekas också ut.

Många av svaren tar upp frågorna kring att säkerställa och/eller vidareutveckla kollektivtrafiken. Tågtrafiken och busstrafiken bör utvecklas med nya stationer/hållplatser och i vissa fall nya sträckningar. Utbyggnaden bör inte bara ske i de tunga reserelationerna. Det finns även ett stort behov av lokala åtgärder för att gynna kollektivtrafiken, speciellt kompletterande åtgärder vid stationer och hållplatser.

Det finns en betydande samsyn om järnvägssystemets och tågtrafikens betydelse för Skånes utveckling. Det är viktigt att ta till vara de utvecklingspotentialer som finns, bla genom de möjligheter de större projekten och åtgärderna ger. I första hand bör man satsa på att befintliga banor rustas upp (samtliga nämns), i andra hand på ny trafik på dessa banor, i tredje hand på ny trafik på nya banor.

En annan huvudfråga är transittrafiken på väg och järnväg och dess miljöpåverkan och betydelse för utvecklingen i tätorterna och för trafiksituationen i Skåne. Problemen med transittrafiken upplevs på många håll som stora vilket ställer krav på nödvändiga och hållbara lösningar. En allmän uppfattning bland kommunerna är att man ska satsa på befintliga stråk.

Trafiksäkerheten lyfts fram bland de viktigaste frågorna i utformningen av infrastruktursystemet. Det finns ett mycket stort fokus på trafiksäkerhetsåtgärder på de nationella och regionala vägarna, men också på det kommunala vägnätet. Att säkra de tyngre godsstråken som passerar genom regionen är viktigt. Många objekt/åtgärder pekas ut. Även relativt små insatser tas upp som angelägna.

Det finns en betydande samsyn om att cykeltrafikens förutsättningar behöver förbättras. De regionala cykelstråken behöver utvecklas och många olika stråk pekas ut, betydelsefulla i ett lokalt och regionalt perspektiv. Cykelstråken har betydelse för arbetspendling och turism, men också av rekreationsskäl. Åtgärdsbehovet på de lokala vägnäten för gång- och cykelåtgärder är stort.

Flygtrafiken är viktig för den regionala utvecklingen i stort. Det är därför viktigt att skapa miljömässigt- och säkerhetsmässigt bra anknytningar och landanslutningar med bra tillgänglighet, helst med kollektivtrafik.

Att säkra transportstråken (trafiksäkerhet, framkomlighet) till Skånes hamnar är viktigt. Hamnarna bedöms få en allt mer framträdande roll med en allt större trafik- och godsmängd.

Delregionalt perspektiv och samsyn

I Skåne finns fyra stycken kommunala samverkansorgan som alla lämnat synpunkter:

- Sydöstra Skånes Samarbetskommitté, SÖSK
- Nordvästra Skånes Samarbetskommitté, NOSAM
- Skåne Nordost
- Samverkansgruppen Skåne Sydväst, SSSV

Region Skåne ser positivt på att kommunerna arbetar gemensamt och kommunövergripande. Det delregionala perspektivet är en bra utgångspunkt för att belysa de olikheter som finns vad gäller utvecklingsbetingelserna i Skåne. Delregionerna speglar också bättre de funktionella regioner (exempelvis LA-regioner) som finns i Skåne.

Skåne Nordost

(Bromölla, Hässleholm, Hörby, Kristianstad, Osby, Perstorp och Östra Göinge)

Skåne Nordosts utgångspunkt är ett regionalt helhetsperspektiv där målet är att hela Skåne skall fungera som en gemensam marknad för boende, arbete, kultur mm. Med bakgrund av detta och förhållandena i delregionen pekas därefter angelägna åtgärder ut svarande mot de relationer och funktioner man vill utveckla.

Inom planperioden:

- E22 byggs ut till 110-väg inom hela Skåne.
- Väg 118 får förbifart vid Rinkaby och ny infart till Åhus hamn.
- Väg 21 rustas upp med nya anslutningar till Önnestad och Vinslöv (trefältsväg).
- Tvärleden, första etappen Markaryd-Osby och förbifart Lönsboda byggs om till 90-km-väg
- Väg 23/13 Tjörnarps-Osbyholm byggs ut till 90 km – väg med förbifarter öster och väster om Höör enligt alt C1.
- Väg 19 mellan Broby och Kristianstad byggs ut till 90-väg.
- Kompletterande upprustningar bör genomföras på väg 119 Hässleholm-Broby-Lönsboda, väg 118 genom Nosaby, väg 117 Hässleholm-Markaryd, väg 21 Klippan-Hässleholm, väg 108 mellan väg 21 och E4 samt väg 23 Stoby-Hässleholm.
- Kapacitetsförstärkning på Södra Stambanan som huvudstråk i södra Sveriges järnvägssystem med en hastighetsstandard 250 km/tim.
- Nya stationer i Tjörnarps, Sösdala, Tormestorp, Hästveda, Killeberg, Önnestad, Fjälkinge, Åhus och Rinkaby. Trafikering av Markarydsbanan med orter/stationer som Bjärnum och Vittsjö.
- En ny järnväg mellan Kristianstad och Lund /Malmö via Hörby behöver utredas. Visar utredningen att järnvägen är genomförbar bör beslut om utbyggnad fattas inom planperioden

På lång sikt – visionen:

- E22 och väg 21 har byggts ut till 110-vägar; med koppling mot Malmö / Helsingborg och Blekinge.
- Väg 19 har utvecklats till ett starkt 90-km nord-syd-stråk som förenar Ljungby / E4 och Osby med Ystad. Vägen får i nordöstra Skåne förbifarter vid Färlöv och Degeberga.
- Väg 23/13 är utbyggd mellan Osby och Hörby via Hässleholm och Höör med vidarekoppling till Malmö/Lund och Ystad.
- Tvärleden är utbyggd från kust till kust som ett 90-km-stråk med förbifart vid Osby
- Kompletterande järnvägsstråk har utvecklats för nordöstra Skåne med en ny järnväg mellan Kristianstad, Hörby och Lund /Malmö och utbyggnaden av en Österlen-Göingebana mellan Osby, Åhus och Ystad pågår.

Övrigt:

- Koppling till expressbusslinjerna 3 och 4 genom direkt avstigning i flygterminalen på Kristianstad Airport

- På kort sikt byggs cykelleder ut enligt Vägverkets cykelprogram
- Trafiksäkerhets- och miljöförbättringar samt kollektivtrafikanläggningar (18mkr/år)
- Särskilda statsbidragsprojekt med investering över 5 Mkr
- Ny infart till Åhus hamn
- Ny infart till Broby med ombyggnad av Köpmannagatan
- Ny GC-väg och genomfart av väg 119 Glimåkra
- Ombyggnad av Broby centrum med bussterminal

SÖSK

(Ystad, Simrishamn, Skurup, Tomelilla, Sjöbo)

Förslagen till väg- och järnvägsinvesteringar i regionen är viktiga för en regionförstoring och regional balans samt för att Skåne ska kunna utgöra en gemensam bostads-, utbildnings- och arbetsmarknad. Flertalet resmål ska kunna nås inom en timme för att uppnå regional balans. Med tanke på skyddet av miljön och en hållbar försörjning är det viktigt att det satsas på en utbyggnad av kollektivtrafiken och järnvägar. Det är viktigt att driva på detta även ur ett jämställdhetsperspektiv.

Föreslagna åtgärder:

- Väg E 65 färdigställs. 4-fält förbereds även för sträckan Ystad-Skurup
- Väg 11 Malmö-Simrishamn, prioritet 1 är sträckan Sjöbo-Veberöd. Minimistandard 2+1 körfält på hela vägsträckan
- Väg 13. Viktig för transittransporterna
- Väg 19. Punktvisa insatser enligt gällande RTI-plan
- Väg 9 olika delar:
 - Brösarp-Rörum
 - Norra infarten till Simrishamn
 - Ystad-Trelleborg (problem med tung trafik)
 - Bättre tillgänglighet till sockerbruket i Köpingebro
 - Trafiksäkerhetsåtgärder
- Cykelstråk. Särskilt längs den skånska sydkusten.
- Järnväg Malmö-Ystad-Simrishamn
 - Förbindelsespåren vid Lockarp (ingår i Citytunneln)
 - Mötesstationer
 - Elektrifiering sträckan Ystad-Simrishamn
 - Ystad bangård ombyggnad (nuvarande ”osäkerhet” stoppar stadsplaneringen)
 - På sikt dubbelspår Ystad-Malmö
 - Samma banstandard Ystad-Simrishamn som Ystad-Malmö (inkl bla. fjärrblockering)
- Järnväg Simrishamnsbanan (dvs Malmö-Staffanstorp-Dalby-Veberöd-Sjöbo-Tomelilla-Simrishamn)
 - Mitten av planperioden Malmö-Dalby
 - Slutet av planperioden Dalby-Sjöbo (Simrishamn)
- Sturupspendeln
- En inventering bör göras om den totala kapaciteten som finns i de skånska hamnarna
- En utredning bör göras vad avser Ystadbanans framtida struktur, funktion och kapacitet
- Ystad TEN-T ställer krav på landanslutningar
- Simrishamns hamn – goda väg- och järnvägförbindelser mycket viktiga

SSSV

(Staffanstorps, Kävlinge, Lomma, Burlöv, Eslöv, Svedala, Malmö, Trelleborg, Lund, Vellinge)

Sydvästra Skåne är motorn i en bärkraftig samhällsutveckling för hela Skåne. Det betyder att det som är positivt för Malmö-Lundregionen också direkt och indirekt blir positivt för hela Skåne. För att infria utvecklingsprogrammets mål (Tillväxt, Attraktionskraft, Bärkraft, Balans) krävs stora satsningar för att klara kapacitets- och miljöfrågorna för trafikmängderna i sydvästra Skåne. Detta behövs samtidigt med satsningar i hela regionen så att hela Skåne ska kunna ta del av bla. näringsliv, arbetsmarknad och högre utbildning i Malmö-Lund-området.

Föreslagna åtgärder:

- Citytunnelns anslutningar. Citytunneln blir ryggraden i det skånska järnvägssystemet i framtiden. Man måste ta till vara på de potentialer som Citytunneln ger för att utveckla järnvägssystemet och tågtrafiken i Skåne.
 - Staffanstorps/Simrishamnsbanan
 - Lommabanan
 - Trelleborgsbanan
 - Sturupsbanan
- Södra Stambanan, kapacitetsförstärkning. Nationell och regional betydelse.
- Tunnelalternativet i Åkarp ses som den enda acceptabla lösningen.
- Yttre godsspår (Håstad-Åkarp etapp 1, runt Malmö etapp 2)
- Utbyggnadstakten bör kopplas till frågan om minskad roll för Malmö Godsbangård
- Väg E6 Trelleborg-Vellinge, utbyggnad till motorväg
- Väg 108 Trelleborg-Lund, kapacitetsförstärkning

NOSAM

(Båstad, Ängelholm, Örkelljunga, Höganäs, Klippan, Åstorp, Helsingborg, Bjuv, Landskrona, Svalöv)

NOSAM har tidigare understrukt att Skåne är Sveriges viktigaste transitregion och att detta måste få genomslag i investeringsvolymerna. NOSAM förutsätter att Region Skåne även fortsättningsvis driver den linjen mot statsmakterna. Inom Skåne är NOSAM-området det näst största vad gäller antalet invånare och arbetsplatser. Inom Skåne bör därför investeringarna stå i proportion till trafikens omfattning.

Under 2001 och 2002 har diskussioner förts inom NOSAM kring objekt och åtgärder som pekats ut som strategiskt viktiga för Nordvästskånes utveckling. Beslut om detta togs 2002-03-15. Ur detta dokument har sedan ett antal projekt av stråkkaraktär eller på annat sätt gemensamt viktiga sällats fram:

Åtgärder:

- Västskustbanan, dubbelspår Ängelholm-Lund, för att få full effekt av Citytunneln och Hallandsåstunnlarna
- Skånebanan, kontakten med Södra Stambanan (Stockholm) och Kristianstadsregionen
- Kollektivtrafik
 - Nya stationer:
 - Förslöv, Utvälinge, Ö Ramlösa, Kågeröd, Skälderviken, Raus Södra, Svalöv, Billeholm
 - Efterfrågestyrda system bör vidareutvecklas
- Väg 108 (ingen prioritering av delsträckor)
- Väg 109 Ekeby-Höör (ingen etappindelning)

- Väg 111 hela sträckan från Helsingborg Södra förbi Höganäs tätort
- Cykeltrafikens förutsättningar förbättras

NOSAM förutsätter att följande projekt fullföljs:

- Hallandsåstunneln inkl. väg 105 och Inre Kustvägen vid Båstad
- Väg E4 Eket-Yxenhult
- Söderåsbanan
- Väg 111 förbi Viken

I sitt beslut från 2002-03-15 förde NOSAM dessutom fram:

- Spårförbindelse Helsingborg-Höganäs
- HH-tunnel
- Väg E6 trafikplats Hjortshög
- Väg 13 Klippan-Ljungbyhed
- Väg 104

Höörs kommun

Höörs kommun ingår inte i det politiska samarbetet i någon av de delregionala samverkansgrupperna. Man ställer sig dock bakom Skåne Nordosts samlade skrivning med den skillnad att man förordar en järnvägsförbindelse mellan Höör-Kristianstad istället för Lund-Hörby-Kristianstad.

Skånska översiktsplaner i ett transportperspektiv

I översiktsplanerna har kommunerna möjlighet att ta ett helhetsgrepp över utvecklingen av infrastruktur, bebyggelse, grönstruktur mm. Vilken inriktning har de skånska översiktsplanerna, och vad innebär de för infrastrukturplaneringen?

De skånska översiktsplanerna

Översiktsplanerna i Skåne är av mycket varierande ålder och utformning. Omkring en fjärdedel av de 33 kommunerna har aktuella, antagna planer (1998-2002), och lika många befinner sig i en långt framskriden översiktsplaneprocess (samråd-utställning-antagandeskede).

Ytterligare en fjärdedel har i viss mån inlett revideringsarbete medan återstående fjärdedel inte påbörjat någon revidering. Alla första generationens översiktsplaner antogs i början av 1990-talet.

Regionalt perspektiv

De nya översiktsplanerna (antagna samt pågående) skiljer sig markant från de gamla. Översiktsplanerna har i stor omfattning utvecklats från att vara renodlade fysiska planer till strategiska dokument som anger hur kommunerna ska utvecklas i ett helhetsperspektiv – med bl a boende, infrastruktur, näringsliv, miljö och sociala perspektiv.

De nya planerna präglas i hög grad av den utveckling som skett på senare tid med Öresundsbron, nya regionala samband och internationalisering. Flertalet beskriver respektive kommuns roll i regionen samt de förutsättningar som finns i ett omvärldsperspektiv. I synnerhet beskrivs infrastruktur- och trafikfrågor i ett regionalt sammanhang.

Miljöanpassat transportsystem

Många nya planer har som målsättning att verka för ett miljöanpassat transportsystem. Detta tar sig främst uttryck i ambitionen att stärka kollektivtrafiken, främja ny spårburen trafik samt satsa på en utbyggnad av cykelnätet.

Infrastruktur och kollektivtrafik

Nästan alla översiktsplaner redovisar strategier för framtida trafikförbättringar, allt från konkreta markreservat till visionära tankar om nya järnvägssträckningar.

Översiktsplanerna visar en stor ambition att få utökad spårburen persontrafik i form av fler stationer och mer spår. Framtida utvecklingsstrategier utgår ifrån pågatågstrafik på bla Lommabanan, Trelleborgsbanan, Marieholmsbanan och sträckan Höör-Hässleholm.

Många stora infrastrukturprojekt finns redovisade i översiktsplanerna. Citytunneln har en framträdande roll i Malmös översiktsplan, men anges även som en viktig planeringsförutsättning för kringliggande kommuner.

I översiktsplanerna föreslås många nya spårsträckor, bl a mellan Helsingborg-Höganäs, Lomma-Bjärred-Löddeköpinge, Malmö-Näset och Tomelilla-Sjöbo-Dalby-Lund. Europabanan, HH-tunnel samt en östlig tågsträckning Tomelilla/Gärnsnäs- Kristianstad är några av de visionära projekt som redovisas i de kommunala översiktsplanerna.

Kommunerna pekar också ut ett antal viktiga vägprojekt – allt från viktiga regionala huvudstråk till lokala vägar – för att förbättra tillgängligheten.

Cykelvägar

Många nya översiktsplaner vill främja utvecklingen av cykelstråk, både inom orter och mellan orter. Det gäller både arbetspendling och regionala cykelstråk, främst ur turist- och rekreationssynpunkt.

Gods- och transittrafik

När gods- och transittrafik behandlas i översiktsplanerna rör det sig i stor omfattning om farligt gods och buller. Godshantering ses som en viktig resurs att värna om och utveckla för hamnkommunerna.

Lokalisering av nya bostadsområden och arbetsplatser

I ökande grad redovisar kommunerna en tydlig inriktning på att lokalisera nya bostadsområden i goda kollektivtrafiklägen. I flera nya översiktsplaner är det en tydlig utbyggnadsstrategi att först och främst bygga vid stationslägen. Ännu fler översiktsplaner för resonemang kring detta, men det slår inte alltid lika konsekvent igenom i utbyggnadsstrategierna.

Handel – service – externa etableringar

En del översiktsplaner verkar för att främja externa etableringar i kommunen, medan andra först och främst vill understödja handeln i tätorterna.

Många kommuner uttalar vikten av att stärka befintlig service och minimera trafikarbetet, samtidigt som översiktsplanerna skapar förutsättningar för ytterligare extern handel. I stort ger de skånska översiktsplanerna utrymme för en mycket omfattande ökning av den externa handeln.

Hur vi vill uppnå målen - strategier

Huvuduppgiften i planeringen är att utifrån de målbilder och problembeskrivningar som redovisats i ovanstående avsnitt och de behov och önskemål som kommit fram i dialogen identifiera och prioritera åtgärder som på ett effektivt sätt bidrar till en önskad utveckling. Som ett hjälpmedel har sex strategier tagits fram. De utgör en brygga mellan mål och åtgärder och beskriver hur vi vill arbeta och vilka förändringar vi vill få till stånd. Strategierna som formulerats är:

- Öka tillgängligheten inom regionen
- Förbättra tillgänglighet till omgivande regioner
- Verka för att effektivisera och miljöanpassa transittransporterna
- Minska transporternas miljöpåverkan
- Öka säkerheten
- Skapa ett transportsystem för alla

Strategierna kan stödjas med åtgärder i alla de tre infrastrukturplanerna - RTI-plan, Banhållningsplan och Nationell plan för vägtransportsystemet. De kan också stödjas genom insatser på annat sätt t ex genom den kommunala översiktsplaneringen och den fysiska infrastrukturplaneringen. I det följande redovisas de sex strategierna, på vilket sätt de stödjer de transportpolitiska delmålen och utvecklingsprogrammets mål samt de åtgärder som bör prioriteras för att vi ska nå resultat inom respektive strategi.

6 st strategier för utvecklingen av Skånes framtida transportsystem										
X/x = stor resp mindre överensstämmelse										
Strategier	Transportpolitiska mål						Skånsk Livskraft			
	1	2	3	4	5	6	T	A	Bä	Ba
1. Ökad tillgängligheten inom regionen	X		x	x	X	x	X	X		X
2. Bättre tillgänglighet till omgivande regioner	X		x	x	X	x	X	X		X
3. Effektiva miljövänliga transittransporter av gods	x	x	X	x	x		x	X	X	x
4. Minska transporternas miljöpåverkan			x	X			x		X	
5. Ökad säkerhet			X	x				x	x	
6. Ett transportsystem för alla	X		x	x	x	X		X	X	x

Transportpolitiska delmål	Mål i Utvecklingsprogrammet för Skåne
1 - Ett tillgängligt transportsystem	T – Tillväxt
2 - En hög transportkvalitet	A - Attraktionskraft
3 - En säker trafik	Bä - Bärkraft
4 - En god miljö	Ba - Balans
5 - Positiv regional	
6 - Ett jämställt transportsystem	

Strategi 1 – Öka tillgängligheten inom regionen

Önskad förändring

- Det ska gå snabbare, säkrare och bli bekvämare att resa mellan de olika delarna i Skåne.
- Möjligheterna att resa mellan olika delar av Öresundsregionen ska underlättas
- Den lokala tillgängligheten ska förbättras

Åtgärder som prioriteras

- Snabba åtgärder där kapacitetsbrist redan idag förhindrar en önskad tågtrafik

- Spår- och stationsutbyggnader som möjliggör en fortsatt utbyggnad av den regionala tågtrafiken enligt Skånetrafikens tågstrategi
- Utbyte och anskaffning av nya tåg
- Snabbare och säkrare vägar i de stråk som binder samman Skånes olika delar
- Vägåtgärder som möjliggör snabb busstrafik i de stråk där tågtrafik inte är möjlig eller lämplig
- Ökad takt i utbygganden av cykelvägar
- Förbättringar i de lokala väg- och gatunäten
- Förbättringar i knutpunkter för att underlätta reskedjor där flera transportslag kombineras
- Drift och underhåll av vägar och järnvägar

Strategi 2 - Förbättra tillgänglighet till omgivande regioner

Önskad förändring

- Tillgängligheten till Skånes grannregioner, i Sverige och i andra länder ska förbättras
- Det ska gå enkelt att nå viktiga nationella och internationella resmål

Åtgärder som prioriteras

- Förbättrade stamvägar mot mål i omgivande regioner
- Utvecklade snabbtågsförbindelser med övriga Sverige och Europa
- Förbättrade väg- och järnvägsanslutningar till regionens flygplatser

Strategi 3 – Verka för att effektivisera och miljöanpassa transittransporterna

Önskad förändring

- Infrastrukturen ska medverka till att de olika aktörerna ska kunna erbjuda effektiva och miljövänliga transportlösningar
- Beredskap bör skapas för ökat utbyte med länder och regioner i södra Östersjöområdet
- Åtgärder ska sättas in för att minska de negativa effekterna från transittransporter. Det gäller trängsel, miljöpåverkan och ökade olycksrisker

Åtgärder som prioriteras

- Utbyggnad av spåranslutningar till hamnar
- Utbyggnad av vägar som ansluter långväga transportflöden till hamnar
- Åtgärder på lokala anslutningar av vägar och spår till hamnar
- Samverkansprojekt och utredningar genomförs med aktörer i Skåne och i grannregioner runt södra Östersjön för att tydliggöra planeringsförutsättningar och önskvärda åtgärder
- Risker med transporter av farligt gods genom befolkningskoncentrationer beaktas särskilt

Strategi 4 – Minska transporternas miljöpåverkan

Önskad förändring

- Förändra transportsystemet för att uppnå riksdagens miljö kvalitetsmål
- Klara skärpta krav på miljöanpassade transporter som förväntas, bl a mot bakgrund av den kraftigt ökande efterfrågan på transporter

Åtgärder som prioriteras

- Infrastrukturutbyggnader som underlättar miljövänliga transporter av personer och gods, i första hand järnvägstransporter och cykeltransporter
- Utnyttjande av befintliga vägar och järnvägar

- Riktade åtgärder som skyddar mot buller och förorening
- Åtgärder som kan påverka beteenden hos trafikanter och företag i miljövänlig riktning
- Samverkan för att skapa resurssnåla och miljövänliga lösningar, bl a genom ett regionalt MaTs-projekt
- Fokusera vägåtgärder mot ökad trafiksäkerhet i relationer med högklassig kollektivtrafik.

Strategi 5 - Öka säkerheten

Önskad förändring

- Minimera det stora antalet dödade och skadade i den skånska trafiken
- Höja säkerheten på statliga samt kommunala vägar och gator
- Minimera olycksrisken för farligt gods

Åtgärder som prioriteras

- Åtgärder på befintliga vägar för att förhindra allvarliga mötes- och avkörningsolyckor
- Statsbidrag till kommunerna för trafiksäkerhetsåtgärder
- Resurser till samarbete mellan Vägverket, kommuner, polis och frivilligorganisationer för att påverka beteenden och lokala åtgärder
- Ombyggnadsåtgärder med stor trafiksäkerhetseffekt

Strategi 6 - Skapa ett transportsystem för alla

Önskad förändring

- Transportsystemet ska utformas så att det svarar mot både kvinnors och mäns transportbehov
- Särskilt uppmärksamma barns och ungdomars situation i trafiken
- Öka resmöjligheterna för äldre och funktionshindrade

Åtgärder som prioriteras

- Fortsatt handikappanpassning av transportsystemet bl a genom statsbidrag till handikappanpassning av kollektivtrafiken.
- Barns behov och förutsättningar är en viktig utgångspunkt i trafiksäkerhetsarbetet och i planeringen av kollektivtrafiken.
- Kvinnors behov och förutsättningar beaktas bättre genom att ökad vikt i samband med prioritering och utformning av trafikanläggningar läggs vid trygghetsaspekter och vid att tillgodose kvinnors resbehov. Den kvinnliga representationen i beslutsorgan och planeringsfunktioner ska öka med målet att kvinnors och mäns värderingar ska ges lika vikt.

Förutom de frågor som direkt behandlas i infrastrukturplanerna bedrivs, så som tidigare redovisats, en mängd olika utvecklingsarbeten och verksamheter som har anknytning till området och som påverkar utvecklingen mot de nationella och regionala målen. Den långsiktiga infrastrukturplaneringen är dock det sammanhang där frågor kring utvecklingen av transporter och infrastruktur diskuteras samlat och med bred delaktighet av berörda aktörer på såväl nationell som regional och lokal nivå.

DEL B - Länsplan för regional transportinfrastruktur i Skåne 2004-2015

Planeringsförutsättningar och utgångspunkter

Ekonomisk ram

Den samlade ekonomiska ramen för de regionala länsplanerna i Sverige är 30 Mdr kr. 1.5 Mdr kr av dessa har reserverats som del av det nya statsbidraget till rullande materiel som kommer att hanteras via Banhållningsplanen. Resterande 28.5 Mdr kr har fördelats som ramar till de 21 länen. I vissa fall anger regeringen konkreta projekt som ska inrymmas i planerna. Inget sådant projekt ligger i Skåne.

Benämningen RTI-plan (regional transportinfrastrukturplan) används i Skåne synonymt med det mera fullständiga begreppet "Länsplan för regional transportinfrastruktur".

Skåne län har fått 3 599 Mkr i planeringsram. Det motsvarar 12.6 % av de totala 28 500 Mkr för landet som helhet. Som jämförelse svarar befolkningen i Skåne för 12.7 % av hela landets. Trafikarbetet på väg i Skåne bedöms svara mot 12.5 % av hela landets. Eftersom planen innehåller statbidragsåtgärder om ca 1 Mdr kommer den totala genomförandevolymen 2004-2015 (med en beräknad kommunal medfinansiering i samma nivå som under föregående planperiod) att uppgå till ungefär 4,6 miljarder.

Den ekonomiska ramen ska enligt regeringens beslut fördelas över tiden på följande sätt:

2004-2006	770 Mkr
2007-2009	848 Mkr
2010-2012	1060 Mkr
2013-2015	921 Mkr

Det innebär att nivån är något högre i den senare delen av perioden än i den tidigare. Planen är "baktung".

Inför regeringens beslut om den definitiva planeringsramen redovisades förslag på tre alternativa nivåer. Förutom den preliminära ramen (3 521 Mkr) skulle förslag också upprättas för 50% (1 761 Mkr) och för 150% (5 282 Mkr). Dessa redovisas i kapitlet "Alternativa nivåer".

Avgränsningar och innehåll

RTI-planen ska enligt Regeringens direktiv innehålla följande typer av åtgärder:

- investeringar i statliga vägar som inte är stamvägar, inklusive investeringar i transportinformatik,
- trafiksäkerhetsåtgärder på statliga vägar som inte är stamvägar,
- åtgärder till vilka bidrag kan lämnas enligt förordningen (1988:1017) om statsbidrag till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m., vilket innefattar följande områden:
för kollektivtrafik på väg:

- byggande av stationer, terminaler, vänthallar, hållplatser och andra liknande anläggningar,
 - byggande av väg- och gatanläggningar för kollektiv persontrafik som tillgodoser ett allmänt kommunikationsbehov,
- för flyg och sjöfart:
- byggande av kommunala flygplatser och kajanläggningar,
 - vissa investeringar i fartyg,
- för bidrag till kommuner:
- vissa fysiska åtgärder och transportinformatikåtgärder för förbättrad miljö och trafiksäkerhet på kommunala vägar och gator.

Utöver detta är det möjligt att inom den regionala planeringsramen prioritera åtgärder på stamvägnätet och stombjörnvägnätet liksom att prioritera åtgärder för tjälsäkring, bärighet och rekonstruktion.

Planen ska ange kostnad för varje åtgärd samt under vilka år åtgärden kommer att genomföras. Det finns viss frihet att på regional nivå avgöra detaljeringsnivån i planen. Den ska vara tillräckligt tydlig så att den verkligen får avsedd styrning på de resurser och åtgärder som ingår. Den ska samtidigt medge att preciseringar och anpassning av åtgärdernas utformning kan ske på ett ändamålsenligt sätt och utifrån den ökade kunskap som successivt växer fram i planeringsarbetet. Löpande uppföljningar och avstämningar mellan Region Skåne, Vägverket och Banverket kring utfall och årlig verksamhetsplanering sker idag och förutsätts även i fortsättningen.

Miljöåtgärder på det regionala vägnätet som inte är direkt kopplade till verksamhetsutövaren, såsom förbättringar av arkitektonisk kvalitet, kan finansieras i den regionala ramen. I övrigt finansieras miljöåtgärder på såväl stamvägar som regionala vägar inom den nationella väghållningsplanens ram. Det är en skillnad jämfört med föregående planperiod där miljöåtgärder på hela det statliga vägnätet hanterades av RTI-planen.

Den nya ansvarsfördelningen innebär att statsbidragsåtgärderna delas upp mellan Banhållningsplanen och RTI-planen. Principen är att åtgärder som helt eller delvis berör järnvägstrafiken kommer att hanteras via Banhållningsplanen. Den praktiska tillämpningen i gränsdragningar har diskuterats gemensamt av företrädare för Vägverket, Banverket, län och regioner.

Jämfört med föregående planeringsomgång finns en större handlingsfrihet för statsbidragsåtgärderna genom att volym och inriktning i större utsträckning beslutas på regional nivå. Statsbidragsåtgärderna ingår i samma ram som de regionala vägåtgärderna och ska prioriteras gentemot dessa.

Statsbidrag till byggande av enskild väg styrs via länsvisa 5-åriga investeringsplaner som fastställs av länsstyrelsen.

Genomförandeläge för RTI-plan 1998-2007

RTI-plan 1998-2007 utarbetades av Regionförbundet Skåne och beslutades av förbundets fullmäktige i mars 1998. Det var en av de första viktiga uppgifterna för det nya regionala självstyrelseorganet. Genomförandet har följts upp genom löpande kontakter med Vägverket och Banverket. Planen uppfattas som väl förankrad. Regionfullmäktiges beslut om inriktning år 2001 ligger också väl i linje med den gällande planen. RTI-plan 1998-2007 och är därför en viktig utgångspunkt, även om ett nytt beslut fattas inför planeringsperioden 2004-2015.

6 av planens 10 år har förflutit då den nya planen träder i kraft 2004. Utifrån hittills utförda arbeten var genomförandeläget vid slutet av 2003 följande för de större investeringsprojekten.

Väginvesteringar	I plan 1998-2007	Status
109 Välluv-Ekeby	1998, 1999	Klart
116 Bromölla-Råby	1998, 1999	Klart
Båstadspaketet	2003	Delvis klart
23 Förbi Stoby	1998, 1999	Klart
11 Östra Tommarp-Simrishamn	2000, 2001	Klart
17 Förbifart Marieholm	2003, 2004, 2005	Ej påbörjad
111 Förbifart Viken	2007	Ej påbörjad
19 Förbifart St Herrestad	2003, 2004	Ej påbörjad
108 Klågerup-väg 816	2005, 2006	Ej påbörjad
1950 Tvärleden, etapp Markaryd-Osby	2005, 2006	Ej påbörjad
19 Hanaskog-Broby, etapp Knislinge	2006	Ej påbörjad
100 Höllviken-Vellinge	2006	Ej påbörjad
108 Aggarp-E65	2007	Ej påbörjad
Järnvägsinvesteringar		
Järnvägsstation i Bromölla	1998, 1999	Klart
Västkustbanan plattformar	1998, 1999	Klart
Malmö-Ystad-Simrishamn	1999, 2000, 2001, 2002	Klart
Rååbanan Helsingborg-Kävlinge	2000	Klart
Söderåsbanan	2001, 2002	Ej påbörjat
Lommabanen	2004, 2005	Ej påbörjat
Trelleborgsbanan	2004, 2005, 2006	Ej påbörjat
Älmhult-Olofström	2004	Ej påbörjat
Malmö-Staffanstorp-Dalby	2006, 2007	Ej påbörjat
Kristianstad-Åhus	2007	Ej påbörjat

Genomförandet följer relativt väl innehållet i RTI-plan 1998-2007. Åtgärderna på Söderåsbanan i syfte att möjliggöra persontrafik har blivit försenade beroende på förseningen av Hallandsåsprojektet. I tabellen nedan redovisas genomförandeläget vid 2003 års slut för de olika kostnadsposter som utöver de större investeringsprojekten ingår i planen. De riktade satsningarna på trafiksäkerhetsåtgärder på de statliga vägarna har varit betydligt större än planen anger. Stora satsningar på handikappanpassning av kollektivtrafiken har skett, vilket relativt väl följer planen. Endast de poster som ingår i RTI-plan 2004-2015 har tagits med (järnvägar redovisas inte).

Mkr, löpande priser	Plan 1998-2003	Utfall 1998-2003	
		<i>Totalt</i>	<i>Per år</i>
Riktade åtgärder			
Trafiksäkerhet	134	316	53
Miljö	157	79	13
Bärlighet	27	22	4
Övrigt	150	113	19
Statsbidrag			
Kollektivtrafik	153	125	21
Handikappanpassning	159*	160	27
Trafiksäkerhet och miljö	118*	99	17

* Planen innehåller för denna post endast medel under 5-årsperioden 1998-2002

Utgångspunkter för prioritering

Utifrån målbilder och problemställningar har ett antal utgångspunkter för prioriteringarna i RTI-planen identifierats, se nedan. De första har berörts i tidigare kapitel, medan de senare redovisas i det följande.

- Transportpolitiska mål
- Regionala utvecklingsprogrammets mål
- RTI-plan 1998-2007
- Regional tillgänglighet
- 6 strategier
- 4-stegsprincipen
- Utnyttja befintliga vägkorridorer
- Säker framkomlighet
- Utpekade regionala stråk
- God erfarenhet av statsbidragsåtgärder
- Samordning med omgivande läns regionala planer

4-stegsprincipen

Åtgärden analyseras enligt den sk fyrstegsprincipen vilket innebär följande ordning:

1. Åtgärder som kan påverka transportbehovet och val av färdstätt
2. Åtgärder som ger effektivare utnyttjande av befintlig infrastruktur och fordon
3. Begränsade ombyggnadsåtgärder
4. Nyinvesteringar och större ombyggnadsåtgärder

Nedan redovisas på vilket sätt 4-stegsprincipen har använts i infrastrukturplaneringen på regional nivå; i det regionala utvecklingsarbetet i stort; på plannivå (RTI-planen) samt på objektsnivå (exempel E22, motsvarande kan göras för regional väg).

Utnyttja befintliga vägkorridorer

De begränsade resurserna, den stora konkurrensen om marken samt de värdefulla miljöer som finns i regionen innebär att den generella inriktningen är att utnyttja befintliga anläggningar, markområden och stråk så långt det är möjligt innan större nyinvesteringar övervägs (jfr med 4-stegsprincipen).

Steg 1 - Påverka transportefterfrågan och val av transportsätt*Regionalt utvecklingsarbete*

- Kommundialog - samhällsplanering
- Utveckling av kollektivtrafik, nya linjer, nya fordon
- Påverka trafikverkens planinnehåll för Skåne
- Skåne-MaTs
- Internt miljöarbete - påverkansåtgärder
- Skånetrafikens mobility management-åtgärder
- Realtidsinformation (Skånetrafiken)

*RTI-plan*Medel till:

- Högklassiga busstråk, befintliga och nya
- Kollektivtrafik i stort; stråk, terminaler, hållplatser
- Samåkningsparkeringar
- Gång- och Cykelvägar
- Handikappåtgärder inom kollektivtrafiken

E22

- Tågkonceptet "Kustpilen" introduceras
- Öresundstågssystemet införs
- Expressbusslinjer introduceras
- Utökad turtäthet, buss, tåg
- Samåkningsplatser i Vä, Nöbbelöv, Rolsberga

Steg 2 - Effektivare utnyttjande av befintligt vägnät och fordon*Regionalt utvecklingsarbete*

- Kommundialog - samhällsplanering
- Upphandling av nya bättre miljöanpassade fordon, bussar, bilar, tåg
- Dialog med trafikverken och trafik huvudman om effektivisering
- Effektivare byten/passningar inom kollektivtrafiken

*RTI-plan*Medel till:

- ITS, väginformatik
- Miljöåtgärder, bulleråtgärder

E22

- Varningsskyltar "Halkkänsligt parti 17 km"
- Översyn av driftstrategi vid upphandling av grundpaket
- Polisövervakningsprojektet "Säkrare Skåne"
- Information om framkomlighet till allmänhet via radion och IT
- Översyn av hastighetsbegränsningar i tätorter
- Ändrade vägmarkeringar i Sätaröd och Sandhusen
- Byte av fönster vid buller > 65 dB(A)

Steg 3 - Begränsade ombyggnadsåtgärder (förbättringar i befintlig sträckning)*Regionalt utvecklingsarbete*

*RTI-plan*Medel till:

- Högklassiga busstråk, befintliga och nya
- Kollektivtrafik i stort; stråk, terminaler, hållplatser
- Gång- och Cykelvägar, GC-portar
- Handikappåtgärder inom kollektivtrafiken
- Rensning av sidområden
- Korsningsåtgärder
- Samåkningsparkeringar, trafik kontrollplatser
- Mitträckesuppsättning på befintliga 13m vägar
- Tätortsåtgärder, miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder på statligt vägnät
- Miljö- och trafiksäkerhetsåtgärder på kommunalt vägnät

E22

- Ny cykelväg Nöbbelöv – Vä
- GC-port i Tollarp
- GC-port i Linderöd
- Ombyggnad av busshållplatser
- Bullerskyddsplank i Tollarp
- Grundvattenskyddsåtgärder i Tollarp
- Sidoracken
- Säkring av sidområden
- Mitträckesuppsättning på befintlig väg

Steg 4 - Större ombyggnad och nyinvestering*Regionalt utvecklingsarbete*

*RTI-plan*Medel till:

- Förbifarter
- Nybyggnader
- Ombyggnader, breddning
- Större trafiksäkerhetsåtgärder (breddning + mitträcke + parallellt vägnät)

E22

- Uppsättning av mitträcke på delen Hörby – Linderöd
- Komplettering av det parallella vägnätet
- Omläggning vid Linderöd och Tollarp

Säker framkomlighet

Ett begrepp som används i den nationella vägplaneringen är ”säker framkomlighet”. Det innebär att framkomlighetsförbättringar genomförs med ett högt krav på bibehållen eller förbättrad trafiksäkerhet och att mötesfrihet skapas på de högtrafikerade vägarna. Detta synsätt tillämpas även på de regionala prioriteringarna i RTI-planen.

Uttekade regionala stråk

I enlighet med Regionfullmäktiges inriktningsbeslut (juni 2001) görs en satsning på ett antal utpekade regionala vägstråk som tillsammans med de nationella stamvägarna binder samman regionen.

- 11 Malmö-Simrishamn
- 13 Ystad-Hörby
- 19 Ystad-Kristianstad-Östanå (med koppling till väg 23 mot norr)
- 21 Åstorp-Kristianstad
- 23 Hörby-Höör-Hässleholm- Osby-Kronobergs län
- 108 Trelleborg-Perstorp
- 109 Helsingborg-Höör
- 117 Hässleholm-Markaryd

God erfarenhet av statsbidragsåtgärder

Statsbidragsåtgärderna är viktiga för flera av de nationella och regionala målen. Åtgärder på det kommunala nätet är speciellt viktiga för att målet om trafiksäkerhet respektive målet om handikappanpassning av transportsystemet till 2010 ska kunna nås. För att åtgärderna ska komma till stånd krävs samtidigt en betydande medfinansiering från kommunernas sida. Det utgör en garanti för att åtgärderna är kostnadseffektiva och motiverade även utifrån ett kommunalt perspektiv.

Erfarenheterna från de gångna åren av arbetet i Skåne med statsbidragsfrågor och bidragsberättigade åtgärder på kommunernas väg- och gatunät och deras effekter är positiva. Genomförandet har relativt väl följt RTI-plan 1998-2007. I Skåne, till skillnad från många andra delar av landet, har det varit lätt att omsätta tillgängliga medel i åtgärder på det kommunala nätet och i kollektivtrafiksystemet. En viktig förklaring är att man har ett smidigt och flexibelt arbetssätt och ett bra samspel mellan i första hand Vägverket, kommunerna och Skånetrafiken. Det har också funnits ett stort intresse för de aktuella åtgärderna och en vilja till medfinansiering från kommunernas sida. Det är viktigt att slå vakt om och vidareutveckla denna modell även om nya ansvarsförhållanden delvis införs.

Samordning med omgivande läns regionala planer

Skåne har flera infrastrukturfrågor gemensamma med grannlänen Blekinge, Kronoberg och Halland. Framför allt gäller det de delar som ingår i de nationella planerna. I planeringen av länsplanerna finns också några aktuella frågor som har samordnats med grannlänen.

Tvärleden

Tvärleden som förbinder västra Blekinge, norra Skåne och Västkusten sträcker sig genom fyra län Hallands, Kronobergs, Skåne och Blekinge. Det finns en gemensam vilja i de fyra länen att genom åtgärder i resp län långsiktigt bidra till att Tvärleden i hela sin sträckning byggs ut och rustas upp. Region Skåne har tagit sin del av detta ansvar genom att i RTI-planen 2004-2015 prioritera utbyggnaden av Osby-Markaryd till den del som ligger i Skåne.

Delen mellan Osby och Markaryd berör både Skåne och Kronobergs län. Det är viktigt att utbyggnaden i de båda länen samordnas eftersom nyttan av projektet är beroende av att hela sträckan färdigställs. Den fysiska planeringen bedrivs sammanhållet. Arbete med arbetsplan för hela sträckan pågår. Målsättningen bör vara att utbyggnaden av sträckan Osby-Markaryd kan ske i ett sammanhang. Kronobergs län har i sin länsplan tidsmässigt placerat sin del av sträckan i anslutning till utbyggnaden av Skånes delsträcka.

Utbyggnaden av E4 förbi Markaryd påbörjades 2003. I samband därmed erfordras utbyggnad av den blivande Tvärledens anslutning mot E4 från öster, en åtgärd som finansieras via länsplanen i Kronobergs län.

Det pågår planering av förbättringar på den del som sträcker sig mellan Lönsboda och Olofström och som delvis ligger i Blekinge. I Halland följer Tvärleden väg 117 via Knäred och Veinge till Halmstad. Där planeras utbyggnader på den västra delen av sträckan, mellan Halmstad och Skogaby.

Väg 19

Väg 19 sträcker sig från Ystad genom östra Skåne via Kristianstad till Osby och väg 23. I tidigare skede har en förlängning genom en ny förbindelse mellan Osby/Älmhult och E4 vid Ljungby studerats. En sådan väglänk skulle skapa en gen förbindelse mellan östra Skåne och E4:s upptagningsområden i Småland, Östergötland och Mälardalen. Tillgängligheten mellan orterna Osby, Älmhult och Ljungby skulle också förbättras. Den nya länken skulle kunna omfördela trafik och till en del avlasta väg 117.

Projektet ligger till sin huvuddel i Kronobergs län. Det är stort och har inte kunnat inrymmas i de nu aktuella planerna.

Väg 23

Väg 23 är en viktig väg i nordost-sydvästlig riktning genom Skåne och förbinder norra Skåne, mellersta delarna av Skåne och sydvästra Skåne. Vägen är också viktig för de mera långväga transporter mellan Småland och Skåne. Den utgör tillfart för transporter till Malmö hamn och tillsammans med väg 108 till Trelleborgs hamn för transporter från norr. Åtgärder på vägen finns prioriterade i både Region Skånes och Kronoberg läns planer för åren 2004-2015.

RTI-plan 2004-2015

I detta avsnitt redovisas "Länsplan för regional transportinfrastruktur i Skåne 2004-2015" (RTI-plan). Först ges en översikt av helheten och fördelningen mellan åtgärdsgrupperna. Därefter redovisas var och en av åtgärdsgrupperna mer ingående. Slutligen presenteras RTI-planen i form av tabeller och diagram.

Alla de större ny- och ombyggnadsprojekten ska genomföras efter av Region Skåne beslutad prioritering. I de övriga åtgärdsgrupperna har så långt som möjligt redovisats hur medlen ska fördelas. Större ny- och ombyggnadsprojekt (>10 Mkr) inom den första delen av planperioden är utpekade. I övrigt redovisas för respektive åtgärdsgrupp, förutom kollektivtrafikgrupperna som är relativt noggrant preciserade i planen, de principer som ska vara styrande för Vägverkets årliga verksamhetsplanering för rullande treårs-perioder. Erfarenheter visar att denna modell skapar en smidig och flexibel genomförandeprocess för de berörda parterna. Vägverket ska årligen i samband med verksamhetsplaneringen och budgetarbetet redovisa till Region Skåne hur de avsatta medlen disponeras.

Översikt

Den ekonomiska ramen för RTI-plan 2004-2015 är större än tidigare. Det innebär att den sammantagna takten i genomförandet av olika åtgärder kan ökas. Fler och större åtgärder kan inrymmas under planperioden. Samtidigt är som tidigare nämnts planen något baktung vilket innebär att ramen är något större under den senare delen av planperioden än i den tidigare. Som jämförelse redovisas motsvarande belopp för RTI-planen 1998-2007 i tabellen på följande sida.

Fördelningen mellan och inom åtgärdsgrupperna följer utgångspunkterna för prioritering. En viktig utgångspunkt och inriktning i planen är att i största möjliga utsträckning utnyttja befintlig struktur. Innan större ny- och ombyggnader genomförs prövas möjligheten att påverka transportbehov och transportsätt, att utnyttja befintlig infrastruktur och fordon effektivare och att lösa problemen genom begränsade ombyggnader.

RTI-plan 2004-2015 har en tydlig inriktning mot ökad trafiksäkerhet. Många av de typer av åtgärder som hanteras via RTI-planen kan effektivt bidra till en ökad trafiksäkerhet. Säkerhetsmålet är också tydligt uttalat från såväl nationell som regional och lokal nivå. De riktade trafiksäkerhetsåtgärderna ligger därför på en betydligt högre nivå än i RTI-plan 1998-2007 och på en nivå som motsvarar det verkliga genomförandet under de senaste åren. Statsbidragen till trafiksäkerhetsåtgärder på kommunernas vägnät höjs också. Utöver detta ges väginvesteringsåtgärder, tätortsåtgärder mm en tydlig trafiksäkerhetsprofil.

Många större ny- och ombyggnadsprojekt har hög effektivitet gentemot målen och de redovisade utgångspunkterna. Planeringsdialogen visar också att det finns önskemål om att genomföra en mycket stor volym projekt. Utbyggnadstakten i RTI-plan 2004-2015 är något högre än i föregående plan. Projekten är i första hand inriktade mot ökad säkerhet, förbättrad regional tillgänglighet och bästa utnyttjande av befintliga vägar.

Förslaget innehåller även medel för samfinansiering av ett järnvägsprojekt. Syftet är att medverka till att ett för Skåne angeläget projekt kan påbörjas inom planperioden.

Planeringsdialogen har visat att det finns ett starkt önskemål om åtgärder i mindre tätorter från säkerhets-, men också tillgänglighets-, trygghets- och miljösynpunkt. Åtgärderna ansluter främst till såväl utvecklingsprogrammets mål om attraktionskraft som till de nationella trafiksäkerhets- och miljömålen. Ramen utökas för statliga åtgärder av denna typ.

Det finns starkt stöd för att förbättra cykeltrafikens förutsättningar. I planen utökas ramen betydligt vilket möjliggör en ökad utbyggnadstakt för cykelvägar. Detta förbättrar cykeltrafikens utvecklingsmöjligheter och säkerhet.

Avsatta medel till kollektivtrafikens infrastruktur - statsbidrag och medel till statliga åtgärder - ligger på samma storleksordning som i nuvarande plan. I RTI-plan 1998-2007 fanns dock en betydande satsning på handikappanpassning av kollektivtrafiken genom särskilda statliga medel. Denna riktade satsning upphör efter 2004. Trots detta bibehålls nivån för kollektivtrafikåtgärderna. Handikappanpassning och utbyggnad av tunga busstråk är prioriterade satsningar. Tillsammans med satsningen på regionala vägstråk förbättras den regionala tillgängligheten på ett resurseffektivt och miljöanpassat sätt. Satsningens storlek och inriktning stämmer väl överens med flera av utgångspunkterna för prioritering.

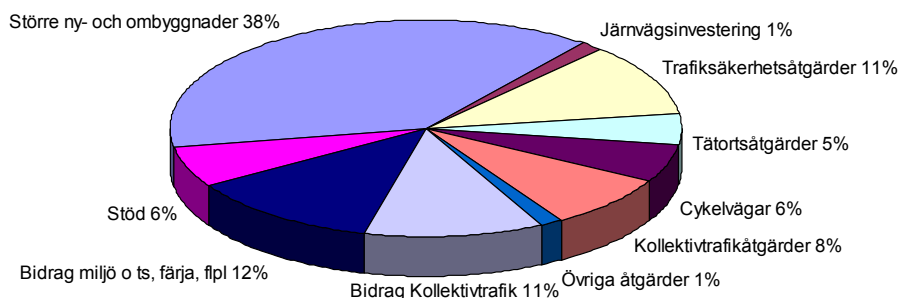
Kommunerna har ansvaret för åtgärder på det kommunala väg- och gatunätet. Dialogen pekar mot att kommunerna är beredda att öka takten i genomförandet. Åtgärderna är också viktiga för att uppnå nationella och regionala mål. Därför avsätts ett större utrymme än tidigare till denna typ av åtgärder.

Jämförelse RTI-planer	2004-2015			1998-2007
	Totalt	%	Per år, snitt	Per år, snitt*
Större ny- och ombyggnader	1380	38,3	115	77
Järnvägsinvestering	50	1,4		
Riktade åtgärder	1097	30,5	91	55
Trafiksäkerhetsåtgärder	385	10,7	32	22
Tätortsåtgärder	175	4,9	15	4
Cykelvägar	200	5,6	17	8
Kollektivtrafikåtgärder	287	8,0	24	10
Övriga åtgärder	50	1,4	4	11
Bidragsåtgärder	850	23,6	71	78
Kollektivtrafik	410	11,4	34	55
Miljö o ts, färja, flpl	440	12,2	37	23
Stöd	222	6,2	19	0**
Totalt RTI-plan	3599	100,0	300	210

* I 1998 års prisnivå

** Ingår i investeringar och riktade åtgärder

Fördelning av 3 599 Mkr



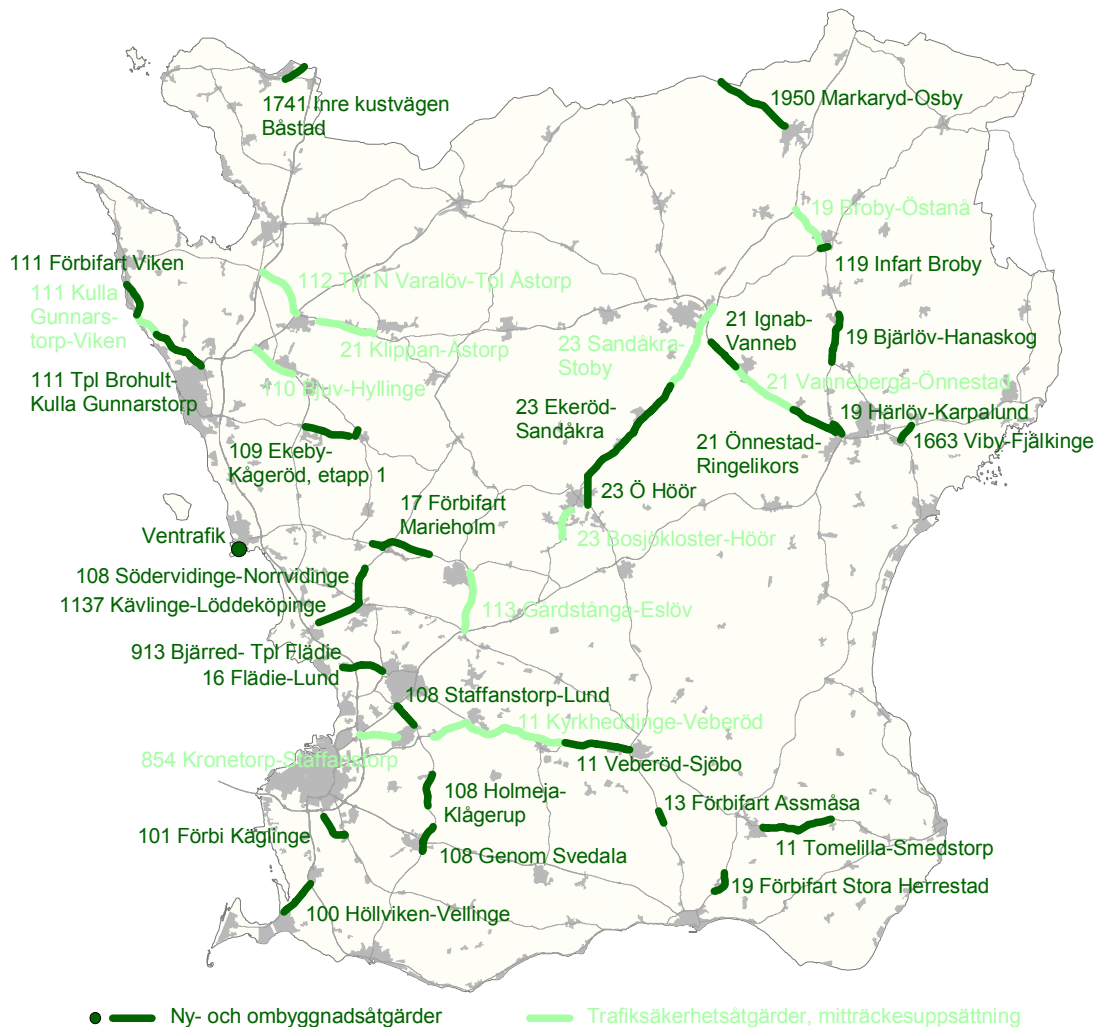
Större ny- och ombyggnadsprojekt på statliga vägar

En viktig del i planen är att med ett långsiktigt synsätt och sammanhållna strategier rusta upp de utpekade regionala vägstråken. Detta sker i enlighet med begreppet ”säker framkomlighet”. Förutom detta finns det också stora behov och önskemål om åtgärder på vägnätet utanför stråken. Det gäller framkomlighets- och säkerhetsproblem på länkar i anslutning till de större städerna, störande genomfartstrafik i tätorter, dålig geometrisk standard på många avsnitt och ”felande länkar”, dvs relationer där vägförbindelse idag saknas. En av utgångspunkterna är att utnyttja befintliga vägkorridorer på bästa sätt i enlighet med 4-stepsprincipen. Ungefär 70% av de större ny- och ombyggnadsprojekten har en tydlig trafiksäkerhetsprofil med mittseparering.

Totalt avsätts 1380 Mkr till större ny- och ombyggnadsprojekt på statliga vägar.

I det följande ges en kort beskrivning av vart och ett av de större ny- och ombyggnadsprojekt som ingår i RTI-plan 2004-2015 och som visas på följande karta (observera att kartan även redovisar de riktade trafiksäkerhetsåtgärderna vad avser mittseparering). Utförligare information redovisas i projektblad som finns tillgängliga i separat underlagsmaterial.

Större regionala väginvesteringar 2004-2015



Väg 11 Veberöd Sjöbo

Nuvarande förhållanden

Väg 11 är en viktig regional öst-västlig förbindelse som knyter samman Österlen med Malmö-Lund-området. Nuvarande väg 11 österut, mot Sjöbo, är hårt trafikerad (årsmedeldygntrafiken uppges till ca 6.900 fordon) och endast 7,0 m bred. Framkomligheten på grund av vägens bredd upplevs som låg. Den tillåtna hastigheten är 90 km/h. Vägen har skiftande plan- och profilstandard och upplevs som smal och trafikfarlig.

I anslutning till vägen ligger Vombs vattentäkt. Sårbarheten med avseende på förorening från väg 11 karaktäriseras som hög (klass 3) inom skyddsområdet. Risken för att en olycka med utsläpp av farligt gods inträffar på väg 11 på sträckan genom skyddsområdet beräknas till en på tvåtusen år. Vid en allvarlig olycka kan detta innebära att en stor del av vattentäkten får ställas av.

Syfte

Ökad trafiksäkerhet samt skyddsåtgärder för vattentäkten.

Förslag till åtgärd - kostnad

Aktuell ombyggnad omfattar breddning av väg 11 från 7,0 m till 13,0 m och uppsättning av mitträcke. I samband med breddningen utförs åtgärder för att skydda vattentäkten från föroreningar från väg 11 i första hand från olyckor med farligt gods. Projektet delas upp i två etapper om 45 resp 75 Mkr

Väg 11 Tomelilla-Smedstorp

Nuvarande förhållanden

Väg 11 utgör en viktig regional östvästlig förbindelse som knyter samman Österlen med Malmö/Lund-området. Vägen har stor regionalpolitisk betydelse. Viktiga målpunkter längs vägen är Malmö, Staffanstorp, Dalby, Veberöd, Sjöbo, Tomelilla och Simrishamn. Delen Tomelilla Smedstorp har en vägbredd runt 7 m. Delen Ö Tommarp till Simrishamn håller 9-metersstandard och likaså delarna av väg 11 väster om Tomelilla.

Syfte

Öka framkomlighet och trafiksäkerhet.

Förslag till åtgärd - kostnad

Vägen breddas från 7 till 9 m för att ge ökad trafiksäkerhet och framkomlighet. Kostnad: 21 Mkr.

Väg 13 Förbifart Assmåsa

Nuvarande förhållanden

Riksväg 13 utgör en diagonal förbindelse från Nordvästskåne till Sydöstskåne. Den utnyttjas dessutom för långväga transporter till Polen via Ystad.

Det aktuella projektet på väg 13 sträcker sig förbi Assmåsa, mellan Ystad och Sjöbo. Vägbredden varierar mellan 6 och 8 m, hastigheten är begränsad till 90 km/h. Den befintliga vägen har en sträckning som inte är gen och linjeföringen är dålig vilket ger otillfredsställande framkomlighet och trafiksäkerhet.

Syfte

Motivet för vägbyggnaden är att öka framkomligheten och höja trafiksäkerheten.

Förslag till åtgärd - kostnad

Ny genare väg med 9 m sektion byggs förbi Assmåsa. Kostnad: 26 Mkr

Väg 16 Flädie-Lund

Nuvarande förhållanden

Väg 16 är Lunds anslutningsväg västerut/norrut mot väg E6.. Det aktuella projektet sträcker sig från trafikplats Flädie till trafikplats Gunnesbo vid väg 108.

Från 0,3 km väster om väg 108 och in mot Lunds centrum är vägen fyrfältig. På hela sträckan längs norra sidan av vägen finns en utbyggd separerad gc-väg med planskildhet vid tpl Gunnesbo. Mindre tätbebyggelse finns i Fjelie by och vid Gammelmark. Bl.a. ansluter mindre landsbygdsvägar samt en mycket frekventerad pendlarparkering öster om väg E6.

Sträckan har kapacitetsproblem pga mycket stor pendlingstrafik vilket bla resulterar i att bilar blir stående på ramperna i tpi Flädie vid högtrafik. Bilar från anslutande vägar, främst i Fjellie, har även svårt att komma ut på väg 16. Dessa kapacitetsproblem medför att olycksrisken är hög. Befintlig väg är 13 m bred och hastighetsbegränsningen är 90 km/h.

Syfte

Att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten genom att göra vägen mötesfri och bygga om två korsningar till mindre planskilda trafikplatser.

Förslag till åtgärd - kostnad

Väg 16 breddas till mötesfri landsväg 2+2, ca 16 m vägbredd med tillåten hastighet 90 km/h. Korsningarna i Fjellie och Gammelmärk byggs om till enkla trafikplatser. Antalet åker- och tomtutfarer reduceras kraftigt. I de utfarer som blir kvar tillåts endast högersväng. Busshållplatser bör byggas i anslutning till trafikplatserna. Samordning bör ske med utbyggnad av trafikplats Flädie och eventuellt nytt läge för pendlarparkering/rastplats. Kostnad: 58 Mkr

Väg 17 Förbifart Marieholm

Nuvarande förhållanden

Väg 17 förbinder Landskrona och E6 med Eslöv och Hörby samt väg E22. Vägen är en viktig tvärförbindelse för Mellanskåne. Befintlig väg genom centrala Marieholm har låg framkomlighet med många anslutningar och trafiken innebär också betydande buller- och barriärproblem.

Nuvarande väg har till största delen en bredd av 6-7 m och hastigheten är 50 (30) km/h. Centrala Marieholm har en trafikmängd på 4600 -5100 fordon per årsmedeldygn. Ny förbifart får 2600 - 3700 fordon per årsmedeldygn. Vägutredning i slutskede.

Syfte

Höja framkomligheten och förbättra tätortsmiljön

Förslag till åtgärd - kostnad

Förbifart norr om Marieholm med cirkulationsplats i korsningen väg 108/17. Vägbredd: 9 m. Hastighet: 90 km/h. Kostnad: 90 Mkr.

Väg 19 Förbifart Stora Herrestad

Nuvarande förhållanden

Väg 19 utgör en viktig regional förbindelse mellan Österlen och nordöstra Skåne samt vidare norrut. Den utnyttjas vidare för långväga transporter till Polen.

Vägen är idag 6,5 - 9 m bred med mycket dålig geometri. Genom tätorten finns sammanhängande bebyggelse på en längd av ca 1 km. Vägen är där hastighetsbegränsad till 50 km/h. Trafikmängden varierade mellan 4200 - 6200 fordon/årsmedeldygn 1998.

Syfte

Vägutbyggnaden avses minska olyckor och bullerstörningar (ålderdomshem och pensionärshem), minska olägenheterna för oskyddade trafikanter i tätorten samt förbättra framkomligheten för trafiken.

Förslag till åtgärd

Åtgärden består i utbyggnad av riksvägen i i nytt läge öster om samhället, på en sträcka av knappt 3 km. Vägstandard: 13,0 m och uppsättning av mitträcke.

Kostnad: 40 Mkr.

Väg 19 Bjärlöv-Hanaskog

Nuvarande förhållanden

Riksväg 19 utgör en viktig nordsydlig regional förbindelse mellan Växjöområdet, nordöstra Skåne och Österlen. Den utnyttjas för långväga transporter från Småland och Blekinge till Polen via Ystad. Befintlig väg 19 från Bjärlöv till Hanaskog har dålig framkomlighet och låg trafiksäkerhet. Vägen passerar nära orterna Hanaskog och Bössebacken, vilket förorsakar betydande buller- och barriäreffekter. Längs avsnittet finns ca 80 bostadshus med ljudnivåer >55 dB(A) vid fasad. Längs sträckan från järnvägsviadukten och upp genom Bössebacken skyltas olycksdrabbat avsnitt. I den norra delen tangerar vägen ett

riksintresse för kulturmiljövården, Hanaskog, Ballingstorp och Hanaholm. Nuvarande väg är 7 - 13 m bred, hastigheten varierar mellan 70 och 90 km/h. Trafikmängden på befintlig väg är 5400 - 6000 fordon/årsmedeldygn.

Syfte

Breddning, uppgradering av linjeföringen och flyttning av vägen där det är möjligt, ger ökad framkomlighet, förbättrad trafiksäkerhet, samt reducering av buller och barriäreffekter vid Bössebacken och Hanaskog.

Förslag till åtgärd - kostnad

Mötesfri landsväg 90 km/h på sträckan.

Vid Bjärlöv håller dagens väg bredden 13 meter och erforderlig standard för att sätta mitträcke. 1,5 km norr om korsningen med väg 118 viker den nya vägen av från befintlig sträckning. Ny korridor läggs väster om Bössebacken och järnvägen. Ny järnvägsbro söder om Hanaskog. Ny sträckning öster bef väg i Hanskog. Södra korsningen i Hanskog utformas som 70-säkrad korsning, den norra korsningen (som fungerar som infart till träindustrin i Hanskog) behålls intakt. Kostnad: 97 Mkr.

Väg 19 Härlöv-Karpalund

Nuvarande förhållanden

Befintlig väg mellan Härlöv och Karpalund är 9 meter bred och hastighetsbegränsad till 70 km/h, vilket ger dålig framkomlighet och låg trafiksäkerhet. Sträckningen går genom Riksintresset för kulturmiljövård NRL 2 kap 6§ "Araslövs farmer", med alléer, gårdar och sitt specifika odlingslandskap.

Syfte

En ny genare vägsträckning öster om den befintliga ger ökad framkomlighet och förbättrad trafiksäkerhet.

Förslag till åtgärd - kostnad

Mötesfri Landsväg 2+1 90 km/h i ny sträckning. Den nya vägen sträcker sig norrut från cirkulationsplatsen i trafikplats Härlöv fram till järnvägsviadukten i Karpalund.

Kostnad: 39 Mkr

Väg 21 Ignaberga-Vanneberga

Nuvarande förhållanden

Väg 21 mellan Hässleholm och Kristianstad är hårt belastad med mycket pendlingstrafik och en hög lastbilsandel. Delvis dåliga siktförhållanden medför att omkörningsmöjligheterna är mycket begränsad och standarden försämras ytterligare av många plankorsningar med anslutande vägar och tomtutfarer. Vägbredd 13m och hastighetsgräns 90km/h idag. Trafikmängd 11 100 fordon per årsmedeldygn.

Syfte

Öka trafiksäkerheten och framkomligheten.

Förslag till åtgärd - kostnad

MLV 2+1 90km/h i befintlig sträckning med anläggande av ny trafikplats i "Lommarpskorset". Kostnad: 34 Mkr

Väg 21 Önnestad-Ringelikors

Nuvarande förhållanden

Väg 21 mellan Hässleholm och Kristianstad är hårt belastad med mycket pendlingstrafik och en hög lastbilsandel. Delvis dåliga siktförhållanden medför att omkörningsmöjligheterna är mycket begränsade med besvärande köbildning och olycksbild som följd. Standarden försämras ytterligare av många plankorsningar med anslutande vägar och tomtutfarer som finns längs sträckan. Vägbredd 13m och hastighetsgräns 90/70km/h på sträckan.

Syfte

Öka trafiksäkerheten och framkomligheten.

Förslag till åtgärd - kostnad

MLV 2+1 90 km/h i befintlig sträckning. Anläggande av trafikplats i Önnestad. Fullständig GC-separering antas.

Kostnad

60 Mkr (varav tpi Önnestad 30 Mkr)

Väg 23 Öster Höör

Nuvarande förhållanden

Väg 23 är en viktig interregional förbindelse mellan sydvästra Skåne och Småland..

Aktuell sträcka av väg 23 går igenom samhällena Höör, Snogeröd och Gamla Bo, vilket ger trafikstörningar, trafiksäkerhetsproblem och miljöstörningar för de boende som följd. Vägen är 9 m och den geometriska standarden är på långa sträckor dålig med många korsningar och fastighetsanslutningar. Framkomligheten är begränsad och hastigheten är nedsatt till 50 km/h vid Snogeröd och genom Gamla Bo. Vidare går vägen genom det känsliga Ringsjösundet, Ringsjön är en viktig vattentäkt och detta är därför en mycket olämplig passage för farligt gods.

Syfte

Att förbättra boendemiljön och minska barriäreffekterna, framförallt i Höörs tätort samt öka framkomligheten och trafiksäkerheten på vägarna.

Förslag till åtgärd - kostnad

Väg 23 får en ny sträckning öster om Ringsjöarna och samförläggs med väg 13. Ny mötesfri motortrafikled 2+1 byggs öster om Höör mellan Fogdaröd och Lilla Holma. Två nya trafikplatser byggs vid Lilla Holma, där vägen ansluter till befintlig väg 23 norr om Höör, samt i Fogdaröd, där vägen ansluter till befintlig väg 13 öster om Höör. Vägen hastighetsbegränsas till 90 km/h. Väg 23:s nya sträckning blir ca 5 km längre än nuvarande väg mellan Ringsjöarna. Utmed befintlig väg 23 införs hastighetssänkande åtgärder. Kostnad: 116 Mkr. Åtgärden inryms till del inom planeringsperioden.

Väg 23 Ekeröd-Sandåkra

Nuvarande förhållanden

Väg 23 är en viktig interregional förbindelse mellan sydvästra Skåne och Småland.

Den aktuella sträckan mellan Ekeröd, norr om Höör, och Sandåkra är knappt 17 km. Befintlig väg är 13 m bred förutom 1,3 km längst i söder som är 9 m. Hastigheten är begränsad till 90 km/h. På sträckan ansluter ett flertal allmänna och enskilda vägar. Södra infarten till Sösåkra (väg 1978) är planskild, övriga korsningar i plan

Syfte

Ökad trafiksäkerhet.

Förslag till åtgärd - kostnad

Befintlig 13 m väg byggs om till mötesfri landsväg 2+1, hastigheten begränsas även i fortsättningen till 90 km/h. Längst i söder, en sträcka på 1,3 km, behöver vägen breddas från 9 m till 13 m. På sträckan kommer fyra större plankorsningar att 70-säkras, övriga anslutningar blir endast medlöpande. Kostnad: 58 Mkr.

Väg 100 Höllviken-Vellinge

Nuvarande förhållanden

Objektet omfattar den 5 km långa sträckan mellan cpl Höllviken och tpl Vellinge. Vägen är 13 m bred och sträckningen är gen och rak. Längs sträckan finns en trevägskorsning (väg 510) samt en trafikplats (Kungstorp). Mellan tpl Vellinge och tpl Kungstorp är vägen mötesfri motortrafikled (2+1). Mellan tpl Kungstorp och cirkulationsplats Höllviken är vägen mötesfri landsväg 2+1.

Vägen används i stor utsträckning av pendlare in mot Malmö. Under rusningstid på morgon och kväll är riktningfördelningen 80/20 % och under dessa tidpunkter uppstår ofta köbildning. Bl.a. drabbas den tunga expressbusstrafiken. Vidare har ramperna vid trafikplats Kungstorp otillräcklig standard i förhållande till trafikmängden. Gång och cykeltrafik är endast tillåten väster om väg 510. Under perioden 1992-1997 inträffade totalt 51 olyckor, de allvarigaste olyckorna medförde två dödsfall och två svårt skadade.

Sträckan mellan cpl Höllviken och tpl Kungstorp ligger i ett område av riksintresse för naturmiljövården.

Syfte

Förbättra framkomligheten och öka trafiksäkerheten på den aktuella sträckan.

Förslag till åtgärd - kostnad

Ombyggnad i befintlig sträckning till mötesfri motortrafikled, 2+2. Breddning utförs på enfältig del. Väg 510 ansluts till cpl Höllviken. Ramperna i trafikplats Kungstorp justeras. Kostnad: 40 Mkr.

Väg 101 förbi Käglinge

Nuvarande förhållanden

Väg 101 är en viktig förbindelselänk till Malmö för orterna Arrie, Västra Ingelstad, Östra Grevie, Alstad och Anderslöv. Den befintliga sträckningen av väg 101 går rakt genom Käglinge samhälle, här uppgår trafikmängden till mellan 6000 och 7000 fordon per dygn, vilket orsakar problem vad gäller både trafiksäkerhet och boendemiljö.

Citytunnelprojektet medför att Lockarps Kyrkoväg måste dras i ny sträckning, den ska tvärförbindelsen. Idag utnyttjas Lockarps Kyrkoväg som smitväg trots att hastigheten är begränsad till 30 km/h genom guppåtgärder i Lockarp.

Syfte

Huvudsyftet med projektet är att öka trafiksäkerheten och boendemiljön i Käglinge. Vidare syftar projektet till att öka framkomligheten på väg 101 och förbättra kopplingen till det överordnade vägnätet, samt att skapa en öst-västlig förbindelse som ersättning för Lockarps Kyrkoväg. Projektet möjliggör dessutom en framtida utbyggnad av Glostorps industriområde.

Förslag till åtgärd - kostnad

Ny sträckning av väg 101 väster om Kontinentalbanan. Vägen föreslås få hastighetsstandard 90 km/h och 9 m bredd. Sträckningen ansluter i norr vid korsningen mellan Arrievägen och Lockarps Kyrkoväg och i söder till befintlig väg 101 strax norr om Arrie. Ny tvärförbindelse som ersättning för Lockarps Kyrkoväg med hastighetsstandard 70 km/h och 8 m bredd. Kostnad: Den totala kostnaden, 105 Mkr, förutsätts delas mellan Malmö Stad, Vägverket och Banverket och belasta RTI-planen med 40 Mkr.

Väg 108 Holmeja-Klågerup

Nuvarande förhållanden

Väg 108 sträcker sig genom Skåne, från Trelleborg i söder till Åsljunga och E4 i norr. Delen mellan Trelleborg och Lund är av stor betydelse för såväl den nationella som den regionala trafikförsörjningen. Vägen betjänar idag bland annat transporter till Trelleborgs hamn och Sturups flygplats förutom tåtorterna längs vägen. På sträckan mellan Holmeja och Klågerup har väg 108 en vägbredd av 7,5 m och hastigheten är begränsad till 90 km/h. Vägen har till stor del dålig linjeföringsstandard med många korsningar och utfarter. Detta i kombination med stora trafikströmmar skapar begränsad framkomlighet.

Syfte

Ombyggnaden syftar till att öka trafiksäkerheten och framkomligheten för trafik både till och från Sturups flygplats.

Förslag till åtgärd – kostnad

Ombyggnad av väg 108 i befintlig sträckning till mötesfri landsväg 2+2, med bashastighet 90 km/h. Korsningarna med väg 816 och väg 841 utformas som enkla trafikplatser. Korsningen med väg 832 utformas i plan, lokalt hastighetsbegränsad till 70 km/h. Antalet åker- och tomtutfarter reduceras kraftigt. I de utfarter som blir kvar tillåts endast högersväng. Kostnad: 80 Mkr.

Väg 108 Genom Svedala

Nuvarande förhållanden

Nuvarande väg, förbi Svedala korsas i plan av Ystadbanan. Vägsträckan har också en delvis låg geometrisk standard med begränsade omkörningsmöjligheter samt en hög andel trafikolyckor både är korsningen med Börringevägen hårt olycksbelastad. Nuvarande väg är 7,5 m bred, hastigheten varierar mellan 50 och 70 km/h.

Syfte

Att förbättra trafiksäkerheten och framkomligheten, genom att göra vägen mötesfri och göra korsningen med Ystadbanan planskild.

Förslag till åtgärd - kostnad

Väg 108 breddas i befintligt läge till 13 meter och byggs om till mötesfri landsväg 2+1, med hastighetsbegränsning 90 km/h. Den ombyggda vägen passerar planskilt under Ystadbanan och Börringe-vägen. Kostnad: 65 Mkr.

Väg 108 Staffanstorp-Lund

Nuvarande förhållanden

Projektet sträcker sig ifrån väg 883 i norra delen av Staffanstorp till trafikplats Lund S (dessa korsningar ingår ej). Nuvarande väg är 9 m bred, med en skyltad hastighet av 90 km/h. I anslutning till trafikplats Lund S och korsningen med väg 883 är hastigheten lokalt begränsad till 70 km/h.

På sträckan mellan Staffanstorp och Lund är trafikbelastningen hög, med bland annat mycket pendlingstrafik och tidvis mycket jordbrukstransporter. Detta i kombination med vägens nuvarande bredd begränsar framkomligheten. På sträckan ansluter två allmänna vägar, väg 883 samt väg 885. Dessa korsningar är olycksdrabbade och har dålig framkomlighet med belastningar under högtrafik runt kapacitetsgränsen.

Syfte

Förbättra framkomligheten och öka trafiksäkerheten för såväl genomfartstrafik på väg 108 som för lokal trafik.

Förslag till åtgärd - kostnad

Ombyggnad i befintlig sträckning till mötesfri motortrafikled, 2+2. Breddning utförs på den nordöstra sidan för att minimera intrång i naturmiljön. Tillåten hastighet höjs till 110 km/h. Anslutningen mellan vägarna 883 och 885 till 108 flyttas till trafikplats Lunds södra (E22) i samband med att denna byggs om. Väg 885 södra anslutning till 108 stängs av. Kostnad: 65 Mkr.

Väg 108 Södervidinge-Norrvidinge

Nuvarande förhållanden

Den aktuella sträckningen begränsas i söder av cirkulationsplatsen, där väg 108 viker av ifrån väg 104, och i norr av korsningen med väg 1190 mot Teckomatorp. Nuvarande väg 108 norr om Kävlinge har en bredd av ca 7 m. Hastigheten är begränsad till 70 km/h förutom mellan Södervidinge och Norrvidinge där tillåten hastighet är 90 km/h och genom Norrvidinge där hastigheten är begränsad till 50 km/h.

Syfte

Förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten.

Förslag till åtgärd - kostnad

Standardhöjning till 9 m väg med hastighetsbegränsning 90 km/h. Åtgärden innebär dels att ca 3 km breddas i befintlig sträckning dels att ca 1 km ny väg byggs förbi Norrvidinge. I korsningen mellan väg 1190 mot Teckomatorp och väg 108 anläggs en cirkulationsplats. Rensning av sidoområden samt ombyggnad av korsningen i höjd med Södervidinge ingår även i åtgärden. Kostnad: 30 Mkr.

Väg 109 Ekeby-Kågeröd, etapp 1

Nuvarande förhållanden

Idag går väg 109 via Billesholm. Alternativ allmän väg finns men med dålig standard.

Syfte

Förbättra tillgängligheten mellan Helsingborgsområdet och Mellanskåne samt till och från orterna längs den nya förbindelsen. Aktuell etapp utgör fortsättning på den etapp som byggts mellan Helsingborg och Ekeby i enlighet med RTI-plan 1998-2007.

Förslag till åtgärd – kostnad

Utbyggnad av 9 meter bred väg i ny sträckning. Kostnad: 56 Mkr.

Väg 111 Förbifart Viken

Nuvarande förhållanden

Väg 111 är en regional trafikled som nyttjas för lokala transporter och för mer långväga transporter mot Helsingborg och vidare på E6 söderut och E4. Den befintliga vägen genom Viken har mycket trafik. Bebyggelsen ligger relativt nära vägen, flera fastigheter har direktutfarer. Under perioden 1994-98 har det inträffat 40 olyckor längs den nu aktuella sträckan. Antalet personer som har dödats eller skadats uppgår till 23 st. varav 3 oskyddade trafikanter. Sedan 1996 utgör sträckan genom Viken en så kallad miljöprioriterad genomfart. Hastighetsbegränsningarna på genomfarten är idag 50 och 70 km/h.

Syfte

Minska barriäreffekter och miljöstörningar genom Viken samt öka framkomlighet och trafiksäkerhet.

Förslag till åtgärd - kostnad

Vägen byggs ut som mötesfri landsväg 2+1 i ny sträckning öster om Viken. Cirkulationsplats som ny infart i söder in till Vikens samhälle. Ny planskild infart i anslutning till cirkulationsplats vid Lerberget, med ny infart till Vikens samhälle. Bullerskydd. I RTI-planen anvisas medel för återbetalning till Höganäs kommun av förskottade medel. Kostnad: 80 Mkr.

Väg 111 Trafikplats Brohult-Kulla Gunnarstorp

Nuvarande förhållanden

Vägen är 9 meter bred och trafiken varierar mellan 9600 - 13300. Trafiken består till stor del av pendlingstrafik.

Syfte

Att höja trafiksäkerheten.

Förslag till åtgärd - kostnad

Bredda vägen till 13 m och sätta upp mitträcke. Kostnad: 42 Mkr.

Väg 119 Infart Broby

Nuvarande förhållanden

Väg 119 går idag genom Broby med trafikstörningar som följd.

Syfte

Avlasta centrum, anordna ny tillfart till planerat industriområde.

Förslag till åtgärd - kostnad

Etablera en ny infart till Broby på väg 119 från söder. Kostnad: 13 Mkr.

Väg 950 Tvärleden delen Osby-Markaryd

Nuvarande förhållanden

Vägförbindelsen mellan Blekinge, norra Skåne och Västkusten är idag mycket dålig. Det finns ett behov av att förbättra förbindelsen i sin helhet. Sträckan Osby-Markaryd har mycket dålig standard och möjligheterna till kontakter mellan de båda orterna kan förbättras väsentligt genom en bättre väg.

Syfte

Att förbättra framkomligheten och trafiksäkerheten.

Förslag till åtgärd – kostnad

På längre sikt är inriktningen även att förbättra delarna öster om Osby. Ny vägsträckning från väg 571, 3 km öster om Markaryd till väg 950, 3 km väster om Osby. Vägen går norr om Visseltofta. Denna beskrivning redovisar vägutredningens alternativ Gräsljunga Syd. Ny väglängd: 20,2 km. Vägstandard: 90 km/h, 9,0m. Trafikmängd: 800-1 500 f/d, varav 10-14% lastbilar. Kostnad: 114 Mkr i Skåne (200 Mkr totalt).

Väg 1137 Löddeköpinge-Kävlinge

Nuvarande förhållanden

Väg 1137:s funktion är dels att utgöra en förbindelse mellan Kävlinge och Löddeköpinge och dels att leda regional trafik från norra och mellersta Skåne längs väg 108 och E22/väg 104 som har Center Syd och väg E6 som målpunkter. Befintlig väg går igenom Kävlinge, Hög, och Löddeköpinge och har viss randbebyggelse längs vägen. Vägen är smal och har dålig linjeföring.

Syfte

Ombyggnaden syftar till att öka framkomligheten både för lokal- och genomfartstrafiken, minska olycksriskerna och förbättra miljön för de boende längs nuvarande väg.

Förslag till åtgärd - kostnad

Åtgärden består i utbyggnad av en ny väg mellan Lagervägen (med direkt anskutning till Center Syd och E6) i Löddeköpinge och den nya cirkulationsplatsen (Tungan) i Kävlinge. Vägen får en 9 m sektion och hastigheten begränsas till 90 km/h. Åtgärden innebär att samhällena Kävlinge, Hög och Löddeköpinge avlastas på stora delar av dagens genomfartstrafik. Kostnad: 58 Mkr

Väg 1663 Viby-Fjälkinge

Nuvarande förhållanden

Trafiken från E22 öster om Kristianstad till väg 118 söder om E22 går idag via ett flertal olika vägar. Huvudelen av trafiken går via Hallingavägen (väg 1665) mellan Fjälkinge och Rinkaby, men viss trafik använder också Gälltoftavägen (väg 1662). I samband med att E22 byggs om på sträckan Kristianstad - Fjälkinge, kommer Hallingavägen att byggas om. Genomfartstrafiken som idag utnyttjar denna väg kommer istället att hänvisas till väg 1663. När utbyggnad av E22 fullföljs med att sträckan Fjälkinge - Gualöv byggs ut till motorväg kommer belastningen på väg 1663 öka ytterligare och standarden kommer då att vara otillräcklig både på vägen och anslutningen till väg 118. Nuvarande väg 1663 har idag en bredd av ca 5 m och låg geometrisk standard. I samband med att E22 Kristianstad - Fjälkinge byggs ut kommer smärre förbättringar att göras. Hastigheten är begränsad till 70 km/h.

Syfte

Ombyggnaden syftar till att öka trafiksäkerheten och förbättra framkomligheten på väg 1663. Målet är också att avlasta de mindre lämpliga vägarna som har en omfattande randbebyggelse.

Förslag till åtgärd - kostnad

Breddning till 9 m sektion och linjeföringsförbättringar av befintlig väg 1663, samt anläggning av en trafikplats vid korsningen med väg 118. Vägen hastighetsbegränsas till 90 km/h. Kostnad: 40 Mkr.

Väg 913 Flädie*Nuvarande förhållanden*

Väg 913 är den primära tillfarten till Bjärred både vad avser trafik från Lund och trafik som kommer från väg E6. Vägen är en ca 8 m bred tvåfältsväg där hastigheten är begränsad till 90 km/h på större delen av den aktuella sträckan. Söder om Flädie korsas väg 913 av järnvägen Lommabanan i en plankorsning med bomanläggning. Korsningarna med de anslutande vägarna är enkla och det finns enskilda fastigheter med direktutfarer till väg 913. En gc-väg mellan Bjärred och Lund löper utmed väg 913 och 16. Väster om Flädie passerar väg 913 i plan. Banverket studerar möjligheten till Pågatågtrafikering av Lommabanan. Ett lämpligt hållplatsläge är Flädie gamla stationsläge söder om tätorten.

Syfte

Höja trafiksäkerheten för alla trafikantgrupper och förbättra möjligheten till pendling med kollektivtrafik.

Förslag till åtgärd – kostnad

För att förbättra möjligheten att byta mellan bil och tåg minskas avståndet mellan väg och järnväg. Väg 913 läggs därför om i en nordligare sträckning söder om Flädie mellan väg 904 och 914. Korsningen med järnvägen görs planskild. Standarden på övriga korsningar höjs, sidoområden justeras. Gc-passagen väster om Flädie görs planskild. Kostnad: 10 Mkr (avser Vägverkets del).

Inre Kustvägen vid Båstad*Nuvarande förhållanden*

En riktig vägförbindelse mellan Båstad och Skummeslövsstrand saknas idag. Trafik tvingas köra på villagator och på stranden, alternativt en stor omväg via väg E6. I samband med utbyggnaden av järnvägstunneln genom Hallandsås, kommer Båstads järnvägsstation att flyttas till ett nytt läge. Anslutningsvägar till stationen saknas.

Syfte

Motivet för vägbyggnaden är att förbinda den nya järnvägsstationen med Båstad och det övergripande vägnätet samt att förbinda Båstad med Skummeslövsstrand.

Förslag till åtgärd - kostnad

Ny 9 m väg byggs från väg 115 och ansluter till befintligt vägnät i Hallands län med koppling till trafikplats Skottorp på E6. Eventuellt behöver befintlig väg i N-län förstärkas på en sträcka av 800 m. Totalt är den nya vägens längd 4,3 km, 3,5 km ny väg och 0,8 km förstärkning/breddning av befintlig väg. Vägen hastighetsbegränsas till 70/90 km/h. Vägen ligger delvis i Skåne delvis i Hallands län. Länsplanerna samordnas så att utbyggnad kan ske i ett sammanhang. Kostnad: 15 Mkr för delen i Skåne.

Åtgärder på järnvägar och nationella stamvägar

Regeringen har i de nya reglerna lämnat möjlighet för att man på regional nivå kan avsätta pengar till de typer av åtgärder som ingår i de nationella planerna. I en väl fungerande planering bör det vara så att man utvecklar gemensamma synsätt och referensramar och att trafikverken på ett naturligt sätt arbetar in prioriteringar från regionala organ, kommuner och andra planeringsintressenter.

Under de senaste åren har möjligheterna att etablera tågtrafik på sträckan Malmö-Simrishamn via Sjöbo utretts. En sådan förbindelse skulle bli möjliggöra att restiderna mellan Simrishamn och Malmö resp Lund kan kortas till en timme. En satsning på Simrishamnsbanan ligger i linje med målen i Region Skånes utvecklingsprogram; tillväxt, attraktionskraft, bärkraft och balans. Simrishamnsbanan kan skapa förutsättningar till att utnyttja den potential som finns för regional utveckling genom att nyttja en större del av Skåne i fråga om tillgänglighet till utbildning, sysselsättning, miljövärden, kultur och livskvalitet.

I RTI-planen 1998-2007 ingår utbyggnader på banan Malmö-Dalby i slutet av planperioden. Projektet kan ses som en etapp i utbyggnaden av Simrishamnsbanan och har ett naturligt samband med Citytunneln. Det är angeläget att banan byggs ut så att trafiken kan komma igång så snart som möjligt efter Citytunnelns färdigställande.

För att möjliggöra utbyggnad av en första etapp avsätts 50 Mkr i RTI-planen. Malmö, Lund och Staffanstorps erbjuder en delfinansiering med 50 Mkr under vissa förutsättningar. Finansieringen genom kommunerna och RTI-planen (totalt 100 Mkr) kompletteras med lika mycket medel inom Banhållningsplanen.

Riktade trafiksäkerhetsåtgärder

Den pågående satsningen på riktade fysiska trafiksäkerhetsåtgärder fullföljs. En viktig del utgörs av uppsättning av mitträcken på högtrafikerade vägar, framförallt på de utpekade vägstråken. Hinder vid sidan av vägen avlägsnas så att risken för allvarlig skada vid en avkörning minskas. Korsningar byggs om till säker standard. Prioriteringen av de enskilda åtgärderna ska ske utifrån kostnadseffektivitet gentemot trafiksäkerhetsmålet.

En total ram på 385 Mkr fördelas enligt följande:

Mitträcken på befintliga vägar (i första hand 13m-vägar)	280 mkr
Sidoområden	30 mkr
Korsningar	75 mkr

- Åtgärder med kostnad >10 Mkr genomförs under perioden 2004-2007

11	Kyrkheddinge-Veberöd	Mitträcke	49 Mkr
108	Gullåkra, Staffanstorp	Korsning	17 Mkr
21	Klippan - Åstorp	Mitträcke	12 Mkr
23	Bosjökloster-Höör	Mitträcke	12 Mkr
111	Kulla Gunnarstorp-Viken	Mitträcke	15 Mkr
21	Vanneberga-Önnestad	Breddning + mitträcke	35 Mkr
21	Önnestad	Trafikplats	30 Mkr

- Andra större åtgärder som genomförs senare inom planperioden

19	Broby-Östanå	Mitträcke	15 Mkr
23	Sandåkra-Stoby	Breddning + mitträcke	53 Mkr
110	Bjuv-Hyllinge	Mitträcke	18 Mkr
112	tpl N Varalöv (E6)-tpl Åstorp (E4)	Mitträcke	14 Mkr
113	Gårdstånga-Eslöv	Mitträcke	16 Mkr
854	Kronetorp-Staffanstorp	Mitträcke	12 Mkr

Styrande principer för verksamhetsplaneringen

- Åtgärder som är kostnadseffektiva mot trafiksäkerhetsmålet ska särskilt prioriteras.
- Även övriga transportpolitiska mål ska beaktas
- Vägens nuvarande standard och målstandard ska beaktas
- Åtgärderna ska bidra till att säkerheten i alla delar av Skåne förbättras

Tätortsåtgärder

En av de viktiga tillgångarna i Skåne är de många tätorterna som är spridda över landskapet. Knappt 90 % av Skånes invånare bor i tätorter. Det finns idag 250 tätorter med mer än 200 invånare. De erbjuder med sina skilda karaktärer specifika miljöer av hög kvalitet för människor som vill bo och verka på orten. De är också viktiga som boendemiljöer för regionen som helhet och erbjuder alternativ för den som är beredd att pendla. Trafiken har ofta stor betydelse för den lokala miljön i de mindre tätorterna. Det behövs ett aktivt arbete för att bibehålla och förbättra förhållandena för de boende och för att stärka orternas värde som boendemiljöer.

I planen görs en ökad satsning för att förbättra livsmiljön i många av de mindre skånska tätorterna. Åtgärderna ska vara väl anpassade till de lokala förhållandena. De utformas i samverkan med berörd kommun och företrädare för boende, skola, näringsidkare och andra lokala intressenter.

Finansieringen sker dels med medel ur RTI-planen, 175 Mkr avseende trafiksäkerhetsåtgärder och estetisk upprustning, dels med medel ur den nationella väghållningsplanen, uppskattningsvis 80 Mkr avseende miljöåtgärder. Tillsammans ger detta förutsättningar för att ca 40 skånska tätortsmiljöer ska kunna åtgärdas under planeringsperioden. Dessa identifieras i Vägverkets kontinuerliga arbete med de mindre åtgärderna som sker i dialog med kommunerna. I underlagsmaterialet "Tätortsåtgärder" redovisas planeringsläget efter en genomförd inventering för aktuella möjliga tätorter.

Följande tätortsåtgärder är för närvarande aktuella och prioriteras under perioden 2004-2007:

Tätortsåtgärder med kostnad >10 Mkr:

21	Perstorp	12 Mkr
21	Tyringe	12 Mkr
23	Höör	15 Mkr
117	Bjärnum	12 Mkr
117	Vittsjö	12 Mkr

Tätortsåtgärder med kostnad med kostnad <10Mkr:

790	Mörarp
19	Brösarp
1401	Hasslarp
1758	Strövelstorp
9	Smyge-Beddingestrand-Böste
1830	Ö Ljungby
1119	Löberöd
106	Svalöv
121	Lönsboda
1451	Gärnsnäs

Bland andra större tätortsprojekt som ska genomföras senare inom planperioden kan nämnas:

23	Höör
9	Smygehamn
19	Degeberga

Styrande principer för verksamhetsplaneringen

- förbättra trafiksäkerheten
- öka trivsel och trygghet för de boende
- öka tillgängligheten för oskyddade trafikanter, speciell hänsyn ska tas de svagaste grupperna barn och funktionshindrade
- fler ska förmås att cykla på ett säkert sätt
- en effektiv kollektivtrafik ska stödjas
- förbättra miljön
- medlen ska fördelas så att de bidrar till att förutsättningarna i alla delar av Skåne förbättras.

Cykelvägar

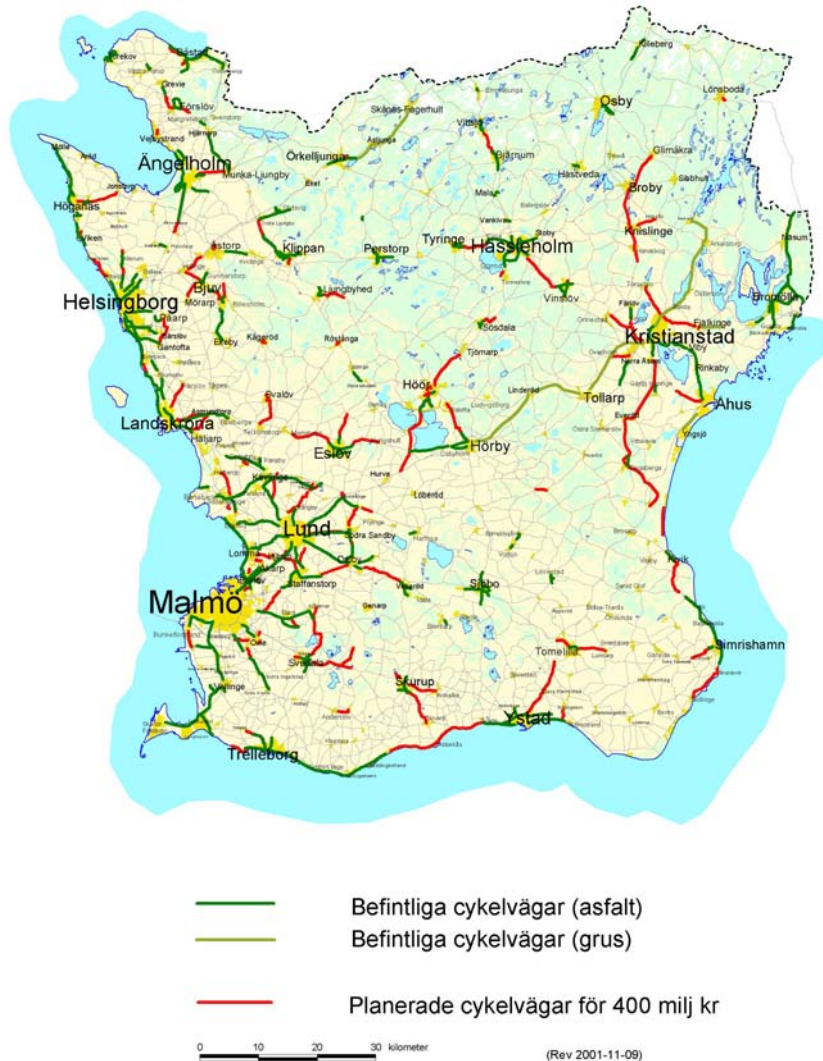
Omkring 17 % av antalet resor och drygt 3 % av transportarbetet i Skåne sker med cykel. Cykeltrafikens förutsättningar och tillgängligheten med cykel behöver förbättras. Om fler cyklar i stället för att åka bil erhålls också positiva effekter på miljö och folkhälsa. Potentialen är stor då ca 50% av alla bilresor är kortare än 5 km, samtidigt som 75% av alla arbetsresor är kortare än 15 km. Det är också viktigt att förbättra cyklisternas säkerhet. Olycksriskerna är generellt sett höga för cyklister. Ett ökat cyklande måste därför kombineras med ett aktivt arbete för att höja säkerheten. Även för turism och tillgängligheten till rekreation och grönstruktur har cykeltrafiken en betydelse.

Cykeltrafikens förutsättningar kan förbättras bl a genom utbyggnad av cykelvägar med medel från den regionala infrastrukturplanen. I många fall är det ändamålsenligt med lösningar där statlig och kommunal finansiering kombineras. Medel till cykelvägar avsätts också inom ramen för statbidragen.

Vägverket i Skåne har 2002 utarbetat en cykelledsplan. Den bygger på en inventering och dialog där kommunerna och andra intressenter varit delaktiga. Materialet omfattar utbyggnader av 150 cykelvägar med en sammanlagd längd av ca 450 km. Kostnaden beräknas till totalt 400 Mkr. Planen utgör en samlad bank av projekt som bedöms som angelägna att genomföra. Det stora intresse som finns för cykeltrafikfrågor innebär att en översyn bör ske av strategier och planer för utvecklad cykeltrafik i Skåne. Den bör ha brett deltagande och genomföras inom några år.

200 Mkr avsätts i RTI-planen för den statliga delen. Med en beräknad kommunal medfinansiering med 50 % innebär detta att hela cykelledsplanen kan genomföras inom planperioden.

Cykelvägar i Skåne befintliga och planerade



Karta: Cykelledsplan för Skåne

Följande cykelprojekt är för närvarande aktuella och prioriteras under perioden 2004-2007:

Lund-Gårdstånga
 Beddingstrand-Abbekås
 Svarte-Abbekås
 Svedala-Sjödiken-Holmeja-Hyby-Klågerup
 Broby-Knislinge-Hanaskog
 Höör-Orup-Gamla Bo
 Lomma-Hjärup
 Öneköp-Långaröd
 Domsten-Hittarp
 Bjärnum-Vittsjö
 Nymölla-Gualöv

Rebbelberga-Munka Ljungby
Teckomatorp-Svalöv
Gantofta-Bårslöv-Påarp
Malmö-Staffanstorp
Eslöv-Kungshult

Bland andra större cykelprojekt som ingår i cykelledsplanen som ska genomföras senare inom planperioden kan nämnas:

Rörum-Kivik
Brantevik-Skillinge
Skurup-Skivarp
St Herrestad-Benestad
Höganäs-Jonstorp
Gamla Bo-Snoget-Rolsberga
Höör-Tjörmarp

Styrande principer för verksamhetsplaneringen

- ”Cykelledsplan för Skåne 2002” ska bilda underlag för prioriteringen av projekt
- I den årliga planeringen ska även de synpunkter som lämnats i kommunernas remissvar beaktas.
- Möjligheterna att förbättra tillgängligheten till kollektivtrafikens stationer och hållplatser ska särskilt beaktas
- Medlen ska fördelas så att cykeltrafikens förutsättningar i alla delar av Skåne förbättras.

Kollektivtrafikåtgärder på statliga vägar

För att förbättra busstrafikens förutsättningar krävs många åtgärder, ofta var och en av begränsad omfattning. 287 Mkr avsätts totalt. I den kommande planeringsperioden finns två viktiga områden där det behövs mer omfattande satsningar; högklassiga busstråk resp handikappanpassning.

Högklassiga busstråk

Det pågår för närvarande förberedelser och genomförande av åtgärder för att utveckla en högklassig busstrafik i några av de tyngre busstråken i Skåne. Tanken är att erbjuda en verkligt snabb och bekväm kollektivtrafik även i de tunga resrelationer som idag eller under överskådlig tid inte kommer att kunna försörjas med tågtrafik. Utbyggnaderna innefattar insatser på såväl det statliga som det kommunala nätet. 50 Mkr avsätts för åtgärder på det statliga nätet.

Följande kollektivtrafikåtgärder är för närvarande aktuella och prioriteras under perioden 2004-2007:

Regionala busstrafikstråk med syfte att skapa högklassig kollektivtrafik:

Lund-Sjöbo	tot 28 Mkr varav 9 statligt + 19 Mkr bidraggrundande (50% = 10Mkr)
Helsingborg-Höganäs	tot 14 Mkr varav 7 statligt + 7 Mkr bidraggrundande (50% = 4Mkr)
Staffanstorp-S Sandby	ej klar
Malmö-Kristianstad	tot 22 Mkr varav 7 statligt + 15 Mkr bidraggrundande (50% = 8Mkr)
Kristianstad-Åhus	tot 10 Mkr varav 3 statligt + 7 Mkr bidraggrundande (50% = 4Mkr)
Malmö-Näset	ej klar

Huvudlinjenätet med syfte att genomföra åtgärder för ökad tillgänglighet:

Simrishamn-Sjöbo-Ystad
Ystad/Simrishamn-Kristianstad
Helsingborg-Markaryd-Hässleholm

Kristianstad/Hässleholm-Älmhult
Bromölla-Olofsström-Älmhult

Bland andra större/tunga linjer som ska genomföras senare inom planperioden kan nämnas:

Vellinge-Trelleborg
Malmö-Dalby
Lommabukten
Eslöv-Landskrona
Ängelholm-Örkelljunga-Kristianstad
Malmö-Svedala-Sturup
Malmö-Bara-Klågerup
Helsingborg-Rydebäck-Landskrona
Helsingborg-Bårslöv-Ekeby
Kristianstad-Bromölla

Hållplatser och terminaler

Det finns även ett behov av insatser för åtgärder utanför stråken. Det kan gälla upprustning av befintliga hållplatser och terminaler på det statliga vägnätet för att höja attraktiviteten mm. 57 Mkr avsätts.

Riksdagen har även angett målet att kollektivtrafiken i sin helhet ska vara handikappanpassad år 2010. För att uppnå detta krävs bl a ombyggnad av ca 3 850 hållplatslägen (kostnad per hpl 100 000 kr) på det statliga regionala vägnätet. 180 Mkr avsätts för detta.

Övriga åtgärder på statliga vägar

Här ingår medel för samåkningsparkeringar, anläggningar där polisen kan genomföra trafikkontroller samt transportinformatikåtgärder (ITS). 50 Mkr avsätts.

Statsbidrag till kollektivtrafikåtgärder

Totalt avsätts 410 Mkr. Behovet av medel avser framför allt två typer av åtgärder.

- Högklassiga busstråk
För att genomföra den tidigare beskrivna satsningen på högklassiga busstråk krävs även en hel del åtgärder på det kommunala väg- och gatunätet. 150 Mkr avsätts.

De utpekade kollektivtrafikstråken är de samma som för åtgärdsgruppen ”Kollektivtrafikåtgärder på statliga vägar”.

- Hållplatser och terminaler
Det finns även ett behov av insatser för åtgärder utanför stråken. Det kan gälla upprustning av befintliga hållplatser och terminaler på det kommunala gatunätet för att höja attraktiviteten mm. 80 Mkr avsätts.

För att uppnå Riksdagens mål om handikappanpassning av kollektivtrafiken krävs bl a ombyggnad av ca 3 700 hållplatslägen på det kommunala väg- och gatunätet samt ett antal ombyggnader av de lite större terminalerna. Det beräknas kosta ca 370 Mkr. Samtidigt upphör den särskilda satsningen på statsbidrag till handikappåtgärder vid slutet av 2004. Medel för denna typ av åtgärder får därför prioriteras tillsammans med övriga åtgärder i RTI-planen och

åtgärderna görs i anslutning till den övriga upprustningen av hållplatser, terminaler mm. 180 Mkr avsätts.

Projekt 2004-2007 med kostnad över 10 Mkr och som är principgodkända (kostnaderna avser bidragsdelen dvs 50% av de totala beloppen):

Enskilda projekt:

Knutpunkten Helsingborg	20 Mkr
Bussterminal i Kristianstad vid CSK	8 Mkr
Bussväg V Borgeby	16 Mkr (75%)

Regionala busstrafikstråk med syfte att skapa högklassig kollektivtrafik:

Lund-Sjöbo	tot 28 Mkr varav 9 statligt + 19Mkr bidraggrundande (50%= 10Mkr)
Helsingborg-Höganäs	tot 14 Mkr varav 7 statligt + 7Mkr bidraggrundande (50%= 4Mkr)
Staffanstorps-Sandby	ej klar
Malmö-Kristianstad	tot 22 Mkr varav 7 statligt + 15Mkr bidraggrundande (50%= 8Mkr)
Kristianstad-Åhus	tot 10 Mkr varav 3 statligt + 7Mkr bidraggrundande (50%= 4Mkr)
Malmö-Näset	ej klar

Statsbidrag för miljö och trafiksäkerhet på kommunala vägar och gator, kajanläggningar och fartyg samt kommunala flygplatser

För att nå det nationella målet för trafiksäkerhet krävs kraftfulla åtgärder på kommunernas väg- och gatunät. Det gäller inte minst för att minska olycksriskerna för oskyddade trafikanter. Det finns en hög aktivitet i många av de skånska kommunerna för att begränsa trafikolyckorna. Fysiska åtgärder av den typ som finansieras av statsbidragen utgör en av de viktigaste delarna i det lokala trafiksäkerhetsarbetet. Statsbidrag kan dessutom lämnas till fysiska åtgärder för miljöförbättringar och till transportinformatik. Miljöåtgärder på det statliga vägnätet finansieras av den nationella vägplanen.

Erfarenheterna från innevarande planeringsperiod pekar mot att det finns en stor volym effektiva åtgärder som kan finansieras med statsbidrag och att det också finns en vilja från kommunerna att bidra med sin andel. Ramen i RTI-planen utökas därför för att svara upp mot kommunernas ambitioner. 440 Mkr avsätts.

Samtliga kommuner har klassificerat sitt gatunät utifrån Lugna Gatan - Svenska Kommunförbundets handbok för en planeringsprocess för säkrare, miljövänligare, trivsammare och vackrare tätortsgator. Här har farligare trafikmiljöer identifierats. Många kommuner har utifrån detta gjort upp prioriterade trafikplaner. Det blir dessa trafikplaner som blir ledande när bidrag beviljas.

Kristianstad Airport har, i egenskap av flygplats med annan huvudman än staten, möjlighet att få statsbidrag till vissa typer av anläggningar. RTI-planen utformas med hänsyn tagen till underlag som lämnats av flygplatsen och Luftfartsverket.

Följande fördelning på åtgärder ska vara vägledande i den närmare planeringen:

<u>Fysiska trafiksäkerhetsåtgärder</u>	<u>320 Mkr</u>
Tex: Gång- och cykelvägar	
Korsningsåtgärder	
Åtgärder för oskyddade trafikanter	
<u>Miljöåtgärder</u>	<u>40 Mkr</u>

Tex: Bullersanering
Vattenskydd

Projekt i den första delen av planperioden med kostnad >10 mkr och som är principgodkända (kostnaderna avser bidragsdelen dvs 50% av de totala beloppen):

Ny färja och terminal för trafiken mellan Landskrona och Ven	79 Mkr
Österleden Helsingborg etapp 1	15 Mkr
Ny infart Åhus hamn	10 Mkr
Österleden Landskrona	5 Mkr

Styrande principer för verksamhetsplaneringen

- Kommunernas önskemål och deras egen planering. Åtgärderna som identifierats som effektiva i samlade planer och strategier (kommunala trafiksäkerhetsprogram, nätanalyser mm) ska prioriteras
- Förbättra trafiksäkerheten
- Öka trivsel och trygghet för de boende
- Öka tillgängligheten för oskyddade trafikanter speciell hänsyn ska tas till de svagaste grupperna barn och funktionshindrade
- Fler ska förmås att cykla på ett säkert sätt
- En effektiv kollektivtrafik ska stödjas
- Förbättra miljön
- Medlen ska fördelas så att alla kommuner ges möjlighet att erhålla bidrag och så att en lämplig fördelning, med hänsyn till nationella och regionala mål, erhålls mellan stora och små kommuner och mellan de olika delarna av Skåne

Stöd

Under denna rubrik avsätts medel för att täcka Vägverkets kostnader för de utredningar som krävs för att genomföra åtgärderna i RTI-planen. Enligt förutsättningarna ska 9 % - dvs 222 Mkr - av kostnaderna för den del av RTI-planen som avser de statliga vägarna avsättas. Statsbidragsåtgärderna räknas inte in i underlaget. I kostnaderna ingår förstudier, vägutredningar mm. Kostnader för gemensam administration ingår inte. Kostnader för detaljprojektering ingår i angiven kostnad för resp projekt.

Enskilda vägar

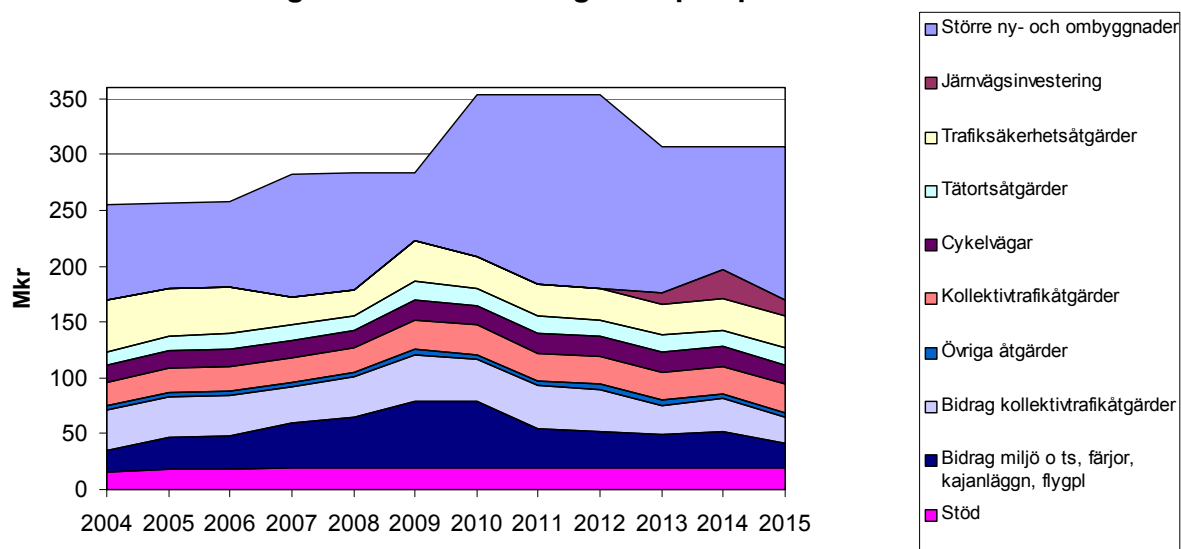
Bidrag till byggande av enskilda vägar regleras av en 5-årig plan som bereds av Vägverket och fastställs av länsstyrelsen.

Sammanställning

STÖRRE NY-OCH OMBYGGNADER			2004-2007				2008-2011				2012-2015				Senare
Vägnr. objekt	Standard/åtgärd	Mkr	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
11 Veberöd-Sjöbo	MLV 2+1	45		13	32										
11 Veberöd-Sjöbo	MLV 2+1	75							75						
11 Tomelilla-Smedstorp	9 m	21									21				
13 Förbi Assmäsa	9 m	26										26			
16 Flädie - Lund	MML 2+2	58									47	11			
17 Förbi Marieholm	9 m	90	40	45	5										
19 Förbi Stora Herrestad	MLV 2+1	50			40	10									
19 Bjärlöv-Hanaskog	MLV 2+1	97									77	20			
19 Härlov - Karpalund	MLV 2+1	20												20	19
21 Ignaberga-Vanneberga	MLV2+1, tpl	34	20	14											
21 Önnestad-Ringelikors	MLV2+1	30	25	5											
23 Ö Höör	MLV 2+1	65												65	51
23 Ekeröd - Sandåkra	MLV 2+1	58										20	38		
100 Höllviken - Vellinge	MML 2+2	40									35	5			
101 Förbi Käglinge	9m (samfinans RTI-del)	40							40						
108 Holmeja-Klägerup	MLV 2+2	80				40	40								
108 Genom Svedala	MLV 2+1	65										54	11		
108 Staffanstorps-Lund	MML 2+2	65								56	9				
108 Södervidinge-Norrvidinge	9 m	30											30		
109 Ekeby-Kägeröd etapp 1	9 m	56								56					
111 Förbi Viken, återbetalning	MLV 2+1	80				60	20								
111 Tpl Brohult - Kulla Gunnarstorp	MLV 2+1	42							20	22					
119 Infart Broby	9m (samfinans RTI-del)	13											13		
913 Bjärred - Flädie	9m (samfinans RTI-del)	10											10		
1137 Löddeköpinge-Kävlinge	9 m	21												21	37
1663 Viby - Fjälkinge	9m	40											8	32	
1741 Inre Kustvägen Båstad	9m (samfinans RTI-del)	15									15				
1950 Märkaryd - Osby	9m	114					44	60	10						
Totalt större ny- och ombyggnader 2004-2015		1380	85	77	77	110	104	60	145	169	174	131	110	138	107
Järnvägsinvestering (Malmö-Dalby)		50										10	26	14	
RIKTADE ÅTGÄRDER		Mkr	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
Trafiksäkerhetsåtgärder		385	47	43	41	25	24	36	28	29	28	28	28	28	
<i>Mitträcken (280), Sidoområden (30), Korsningar (75)</i>															
<i>2004-2007</i>	<i>Standard/åtgärd</i>														
11 Kyrkheddinge-Veberöd	Mitträcke	49													
21 Vanneberga-Önnestad	Breddning + mitträcke	35													
21 Klippan - Åstorp	Mitträcke	12													
21 Önnestad	Trafikplats	30													
23 Bosjökloster-Höör	Mitträcke	12													
108 Gullåkra, Staffanstorps	Korsning	17													
111 Kulla Gunnarstorp-Viken	Mitträcke	15													
<i>2008-2015</i>															
19 Broby-Östana	Mitträcke	15													
23 Sandåkra-Stoby	Breddning + mitträcke	52													
110 Bjuv-Hyllinge	Mitträcke	18													
112 Tpl N Varalöv - tpl Åstorp	Mitträcke	14													
113 Gärdstunga-Eslöv	Mitträcke	16													
854 Kronetorp-Staffanstorps	Mitträcke	12													
Tätortsåtgärder		175	12	13	15	14	13	18	15	15	15	15	15	15	
<i>2004-2007</i>															
Perstorp (12), Tyringe (12), Höör (15), Bjärnum (12), Vittsjö (12)															
<i>2008-2015</i>															
Ytterligare ca 40 orter															
Cykelvägar		200	15	15	15	15	15	17	18	18	18	18	18	18	
Kollektivtrafikåtgärder		287	21	22	22	22	22	27	26	25	25	25	25	25	
<i>Busstråk (50), hpl/terminal (57), handikappsanp av bef anl (180)</i>															
<i>2004-2007</i>															
Lund-Sjöbo, Helsingborg-Höganäs, Staffanstorps-Sandby, Malmö-Kristianstad, Kristianstad-Åhus, Malmö-Näset															
<i>2008-2015</i>															
Ytterligare ca 10 st stråk															
Övriga åtgärder (Rastplatser, trafikkontrollplatser, ITS mm)		50	4	4	4	4	4	4	4	4	5	5	4	4	
Totalt riktade åtgärder		1097													
BIDRAG		Mkr	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	
Bidrag - Kollektivtrafikåtgärder		410	36	36	36	32	36	42	38	39	37	26	29	23	
<i>Busstråk som ovan (150), hpl/terminal (80), inkl handikappsanp (180)</i>															
<i>2004-2007</i>															
Knutpunkten Helsingborg (20), Bussterminal vid CSK Kristianstad (8), Bussgata Näsby (7), Bussgata Borgeby (8)															
Bidrag - Miljö o ts, färjor, kajanlägg., flypl.		440	20	29	30	41	46	60	60	35	33	30	33	23	
<i>2004-2007</i>															
Färja Landskrona - Ven		79				11	16	26	26						
Österleden Helsingborg etapp 1		15													
Ny infart Åhus hamn		10													
Ej objektsatta objekt 2004-2015		336													
Totalt bidrag		850													
STÖD		222	15	18	18	19	19	19	19	19	19	19	19	19	
TOTALT RTI-PLAN 2004-2015		3599	255	257	258	282	283	283	353	353	354	307	307	307	

ÖVERSIKT	Mkr	2004-2007				2008-2011				2012-2015			
		2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Större ny- och ombyggnader	1380	85	77	77	110	104	60	145	169	174	131	110	138
Järnvägsinvestering	50	0	0	0	0	0	0	0	0	0	10	26	14
Trafiksäkerhetsåtgärder	385	47	43	41	25	24	36	28	29	28	28	28	28
Tätortsåtgärder	175	12	13	15	14	13	18	15	15	15	15	15	15
Cykelvägar	200	15	15	15	15	15	17	18	18	18	18	18	18
Kollektivtrafikåtgärder	287	21	22	22	22	22	27	26	25	25	25	25	25
Övriga åtgärder	50	4	4	4	4	4	4	4	4	5	5	4	4
Bidrag kollektivtrafikåtgärder	410	36	36	36	32	36	42	38	39	37	26	29	23
Bidrag miljö o ts, färjor, kajanläggn, flygpl	440	20	29	30	41	46	60	60	35	33	30	33	23
Stöd	222	15	18	18	19	19	19	19	19	19	19	19	19
Totalt RTI-plan	3599	255	257	258	282	283	283	353	353	354	307	307	307

Åtgärdernas fördelning över planperioden



Konsekvenser

Samhällsekonomiska kalkyler har genomförts för vart och ett av de vägprojekt som beräknas kosta mer än 20 Mkr. Nettonuvärdekvoten uttrycker relationen mellan projektets beräknade nytta och anläggningskostnaden. Värdet 0 innebär att den sammanlagda, diskonterade nyttan under den kalkylerade livslängden är lika stor som anläggningskostnaden. Värdet 1 innebär att man får tillbaka de investerade pengarna och ytterligare lika mycket. En negativ nettonuvärdekvot innebär att den kalkylerade nyttan är mindre än anläggningskostnaden. Observera att kalkylerna inte tar hänsyn till systemeffekter pga bla successivt ändrade resmönster eller dynamiska utvecklingseffekter mm.

Den samlade nettonuvärdekvoten för de ny- och ombyggnadsprojekt som ingår i planen beräknas vara 0,8. Kalkylerna ger viktig information om åtgärdernas kostnadseffektivitet men bör kompletteras med hänsyn till ej kvantifierbara effekter, fördelningseffekter och hur de bidrar till att skapa förutsättningar för den önskade framtida målbilden.

Konsekvenserna av planen redovisas nedan gentemot vart och ett av de sex transportpolitiska mål Riksdagen beslutat. Effekterna avser de åtgärder som ingår i RTI-planen. Den totala förändringen påverkas i många fall även av åtgärder som genomförs via de nationella infrastrukturplanerna eller inom andra delar av samhället.

Tillgänglighet

Tillgänglighet för funktionshindrade

Planen innehåller en kraftfull satsning på ombyggnader av hållplatser och terminaler. Ett stort steg tas mot Riksdagens mål att handikappanpassa kollektivtrafiksystemet under planperioden. Ca 1800 av totalt återstående 3 850 hållplatser på de statliga vägarna handikappanpassas inom planperioden. Samtliga terminaler och hållplatser (3 700) på de kommunala gatorna handikappanpassas.

Den utökade satsningen på tätortsåtgärder innebär att tillgängligheten för oskyddade trafikanter, inte minst äldre och funktionshindrade, får bättre tillgänglighet.

Restider med bil

Förbättrad vägstandard innebär kortare restider och ökad komfort. Den samlade restidsvinsten för hela RTI-planens väginvesteringsprojekt beräknas bli 590 000 timmar per år, vilket motsvarar 300 personers arbetstid.

Kapacitetshöjande åtgärder minskar trängseln på framför allt väg 16 väster om Lund och väg 100 Höllviken-Vellinge

Restider med buss

Satsningen på starka stråk och vissa andra kollektivtrafikanläggningar kommer att minska restider och förbättra komfort och tillförlitlighet. De kommer samtidigt att leda till ökad marknadsandel för busstrafiken. De största förbättringarna enligt nu föreliggande planer uppstår i stråken (restidsförkortningar på mellan 10 och 20 % kan uppnås i dessa relationer):

- Lund-Sjöbo
- Staffanstorp-Lund-S Sandby
- Helsingborg-Höganäs
- Malmö-Kristianstad

- Kristianstad-Åhus
- Malmö-Falsterbonäset

Tillgänglighet med cykel

Medlen för utbyggnad av cykelvägar utökas kraftigt. Större utrymme sätts av för utbyggnader både på landsbygden och i de större tätorterna genom statsbidrag. Därigenom ökar tillgängligheten med cykel. Resorna kan i större utsträckning ske på separata cykelvägar med genare förbindelse, i lugnare och tryggare miljö och med mindre risk för olyckor.

Trygga skolvägar

Statsbidragsåtgärder, tätortsåtgärder och kollektivtrafikåtgärder ska bidra till att barnens skolvägar blir säkrare upplevs som tryggare. Därigenom kan fler barn ta sig till och från skolan utan att det krävs sällskap av vuxen.

Trängsel på regionala vägar

Framkomligheten på vissa starkt belastade avsnitt på det regionala vägnätet kommer att öka under planperioden bla. på väg 16 Flädie-Lund, 100 Höllviken-Vellinge, 108 Staffanstorp-Lund, 21 Hässleholm-Kristianstad.

Transportkvalitet

Måluppfyllelsen påverkas främst av åtgärder inom den nationella väghållningsplanen och i viss mån banhållningsplanen.

Säkerhet

Planen har en tydlig säkerhetsprofil där ”säker framkomlighet” är ett styrande begrepp. Många investeringsåtgärder inriktas på ökad säkerhet och där stor del av medlen avsätts för riktade åtgärder för ökad trafiksäkerhet.

Säkerhet på regionala statliga vägar

Antalet dödade på det regionala statliga vägnätet beräknas vid periodens slut vara ca 3 per år färre än om åtgärderna inte genomförts. (1,2 hänförs till de större investeringarna och 1,7 till de riktade trafiksäkerhetsåtgärderna.)

Säkerhet på kommunala vägar och gator

Antalet dödade på det kommunala vägnätet beräknas vid periodens slut vara ca 2,5 per år färre än om åtgärderna inte genomförts.

Oskyddade trafikanters säkerhet

De oskyddade trafikanternas säkerhet förbättras genom satsningar på tätortsåtgärder, cykelvägar, statsbidragsåtgärder och genom att ombyggnadsprojekt alltid ska beakta oskyddade trafikanters behov. Sammantaget beräknas antalet dödade oskyddade trafikanter bli ca 1,5 färre per år vid periodens slut. (0,7 hänförs till tätortsåtgärderna och 0,6 till cykelvägsåtgärder.)

Total effekt

Totalt innebär åtgärderna att antalet dödade blir ca 7 färre per år vid planperiodens slut än om åtgärderna inte genomförts.

Andel av ekonomisk ram

Ungefär en tredjedel av ramen satsas på riktade trafiksäkerhetsåtgärder, tätortsåtgärder, cykelvägar och statsbidrag till trafiksäkerhet. Till detta ska läggas att storleksordningen 70 % av om- och nybyggnadsåtgärderna kan hänföras till trafiksäkerhet.

Miljö

Riktade miljöåtgärder på hela det statliga vägnätet hanteras numera helt via den nationella väghållningsplanen. För en mer övergripande analys hänvisas till underlagsrapporten ”Strategisk miljöbedömning” där länsplanen tillsammans med de nationella planerna bedöms.

Andel resor med färdmedel som har liten miljöpåverkan.

De planerade stråksatsningarna beräknas leda till att resandet med regionbuss ökar med ca 10%. På landsbygden kommer 450 km cykelväg att byggas. Därutöver tillkommer cykelvägar inom tätorterna.

Klimatgaser

Utsläppen av CO₂ beräknas genom RTI-planens ny- och ombyggnadsprojekten öka med 5,1 miljoner kg per år (av detta svarar projektet väg 23 Ö Höör för ca 40%). Detta motsvarar ca 0,8 promille av det totala utsläppet i Skåne per år.

Buller

Alla bullerstörningar (>30dBA ekvivalent bullernivå) längs kommunala vägar och gator beräknas kunna genomföras under planeringsperioden. Detta förutsätter en kommunal medfinansiering och samarbete från berörda fastighetsägare.

Intrång

Strategin i stort har en stark inriktning på att i första hand utnyttja befintlig struktur och att inte ta i anspråk ny mark. Planen innehåller dock några projekt där en väg helt eller delvis byggs ut i ny korridor. De fyra första projekten leder samtidigt till minskat intrång i den lokala tätortsmiljön.

17 Förbi Marieholm	1950 Osby-Markaryd
19 Stora Herrestad	109 Ekeby-Kågeröd
23 Öster Höör	1137 Löddeköpinge-Kävlinge
111 Förbi Viken	

Regional utveckling

Målet regional utveckling uttrycks för Skåne genom det regionala utvecklingsprogrammet ”Skånsk Livskraft” med bl a de fyra målen tillväxt, attraktionskraft, bärkraft och balans. För kompletterande konsekvensbedömning vad gäller regional utveckling se även underlagsrapporten ”Effektbedömning mot målet Regional utveckling”.

Tillväxt

Satsningen på att långsiktigt utveckla de regionala stråken ökar tillgängligheten med såväl bil som buss och medverkar till att arbetsmarknaderna vidgas och till att bredda företagens tillgång till arbetskraft. Även godstransporter underlättas genom snabbare och mera tillförlitliga transportmöjligheter på väg. Genom åtgärderna i planen tas ett steg mot den önskade målstandarden.

Tillgängligheten till utbildning förbättras.

Tillgängligheten till flyg förbättras, bla genom bättre vägförbindelse till Sturup från norr.

Attraktionskraft

Satsningen på regionala stråk underlättar pendling och ökar tillgängligheten till det samlade utbudet i regionen av kulturell, kommersiell och offentlig service vilket gör det attraktivt och bo eller etablera sig i Skåne.

Den riktade satsningen på mindre tätorter bidrar till att de skånska tätortsmiljöernas kvaliteter kan tas tillvara.

Bärkraft

Konkurrenskraften för buss och cykel stärks genom kraftfulla satsningar på busstråk och cykelvägar.

Bullerstörningar begränsas genom statsbidrag till bullerskydd längs kommunala gator.

Intrång och förbrukning av naturresurser begränsas genom att befintlig infrastruktur utnyttjas så långt möjligt.

Planen innehåller stora satsningar på ökad säkerhet för att skapa ett långsiktigt hållbart transportsystem.

Balans

Satsningen på regionala stråk ger ökade möjligheter att skapa en sammanhållen region där alla delar av Skåne ingår. Åtgärderna i planen utgör steg, som förbättrar tillgängligheten i den regionala skalans. Därigenom ökar möjligheten att bibehålla den flerkärniga ortstrukturen och att människor och företag kan verka och utvecklas i alla delar av regionen.

Planens projekt och åtgärder fördelas med hänsyn tagen till balansen i Skåne och till de inbördes prioriteringar man uttryckt i regionens olika delar.

Planen innehåller riktade satsningar som förbättrar förutsättningarna för funktionshindrade och barn.

Jämställdhet

Den regionala planen och de ingående åtgärderna och åtgärdsgruppernas storlek svarar väl mot den inriktning som kvinnor i större utsträckning än män prioriterar.

Satsning på kollektivtrafik

Planen innehåller en kraftfull satsning på infrastruktur för busstrafik. Därigenom skapas förutsättningar för bättre busstrafikförsörjning vilket med dagens resmönster ger särskilt positiva effekter för kvinnor.

Trygga fysiska miljöer

Planen innehåller betydande medel för förbättringar i lokala trafikmiljöer via statsbidragsåtgärder, tätortsåtgärder och utbyggnader av cykelvägar. En utgångspunkt är att de åtgärder som utförs uppfyller högt ställda krav på trygghet.

Jämställdhet i beslutande organ och samrådsgrupper

Representationen i beslutande organ i Region Skåne och i kommunerna styrs av överordnade överväganden och strategier för jämställdhetsarbetet. I kommande översyner att uppläggningsen av infrastrukturarbetet på tjänstemannanivå ska jämställdhetsmålet beaktas.

Alternativa medelnivåer

Den preliminära planeringsramen till Skåne uppgick till 3 521 mkr. Det var denna nivå som låg till grund för det förslag som remissbehandlades våren 2003. Inför regeringens beslut om definitiva ramar skulle planförslag även redovisas för ett 50%- resp. 150%-alternativ. Det innebär för Skåne 1 760 Mkr resp 5 282 Mkr. Innehållet ska vara uppbyggt på ett sådant sätt att åtgärdernas utformning och den inbördes prioriteringen mellan åtgärderna är den samma i alla tre alternativen.

Den definitiva planeringsramen till Skåne beslutades av regeringen till 3 599 Mkr. Det är 78 Mkr (ca 2 %) mer än den preliminära ramen. Den prioritering som tidigare gjorts innebär att det är volymen för de större investeringsprojekten som i första hand förändras vid alternativa medelnivåer. De tillkommande medlen i den definitiva ramen har därför lagts på denna åtgärdsgrupp. Noteras bör också att flera större ny- och ombyggnadsprojekt har kostnadsjusterats jämfört med remissförslaget. Dessutom har ett förbättrat underlag om behovet av åtgärder för handikappanpassning av kollektivtrafiken gjort att medel för denna typ av åtgärder flyttas från bidragsdelen till åtgärder på det statliga vägnätet.

Innehållet i de båda alternativa nivåerna har byggts på principerna nedan. Dessa och kapitlet om konsekvenser vid alternativa nivåer kan också användas som utgångspunkt för diskussion om den faktiska medelstildelningen skulle skilja sig från planeringsramarna.

- Åtgärder som på marginalen ger största bidrag till den samlade måluppfyllelsen prioriteras vid en större ram. Omvänt gäller att de åtgärder som ger minst bidrag till måluppfyllelsen tas bort vid ett minskat utrymme. Det innebär att kostnadseffektiviteten mot den samlade målbilden är styrande.
- 100%-alternativet bygger på en stark inriktning att utnyttja befintliga anläggningar och att i första hand göra mindre förbättringar i denna struktur. En mindre medelstildelning innebär att en än starkare koncentration måste ske till befintliga anläggningar. Om utrymmet blir större ökar möjligheterna att också genomföra åtgärder som leder till den långsiktigt önskade standarden.
- Vid ett litet medelsutrymme sker större fokusering på akuta problem. Utrymmet att skapa förutsättningar för utveckling och för ett önskat framtida läge minskar. Lösningar på framtida problem skjuts på framtiden. Det gäller t ex tillgängligheten mellan olika delar av regionen samt trängselproblemen på vissa avsnitt på de stora vägarna och kring de stora tätorterna. Den strategi med långsiktig utveckling av regionala vägstråk som ingår i huvudalternativet är inte meningsfull om medelstildelningen blir väsentligt mindre än 100%.
- Möjligheterna att genom samfinansiering med nationella planer tillgodose angelägna regionala behov minskar om utrymmet är litet.

Prioriteringarna i de alternativa nivåerna innebär att alla åtgärdsgrupper påverkas men att det framför allt blir volymen större ny- och ombyggnader som skiljer sig åt.

Tabell: Fördelningen av medel vid alternativa kostnadsramar för RTI-plan 2004-2015

	Alt. 50%		Alt 100%		Def ram		Alt 150%	
	Mkr	%	Mkr	%	Mkr	%	Mkr	%
Större ny- och ombyggnader	395	22	1320	37	1380	38	2539	48
Järnvägsinvestering	0	0	50	1	50	1	50	1
Riktade åtgärder	670	38	1030	29	1097	30	1277	24
Trafiksäkerhetsåtgärder	230	13	385	11	385	11	472	9
Tätortsåtgärder	100	6	175	5	175	5	200	4
Cykelvägar	150	9	200	6	200	6	250	5
Kollektivtrafikåtgärder	150	9	220	6	287	8	275	5
Övriga åtgärder	40	2	50	1	50	1	80	2
Bidragsåtgärder	600	34	905	28	850	24	1075	20
Kollektivtrafik	350	20	465	14	410	11	550	10
Miljö o ts, färja, flpl	250	14	440	14	440	12	525	10
Stöd	96	5	206	6	222	6	340	6
Totalt RTI-plan	1761	100	3521	100	3599	100	5281	100

Fördelning av prelimenär, alternativa samt definitiv ram

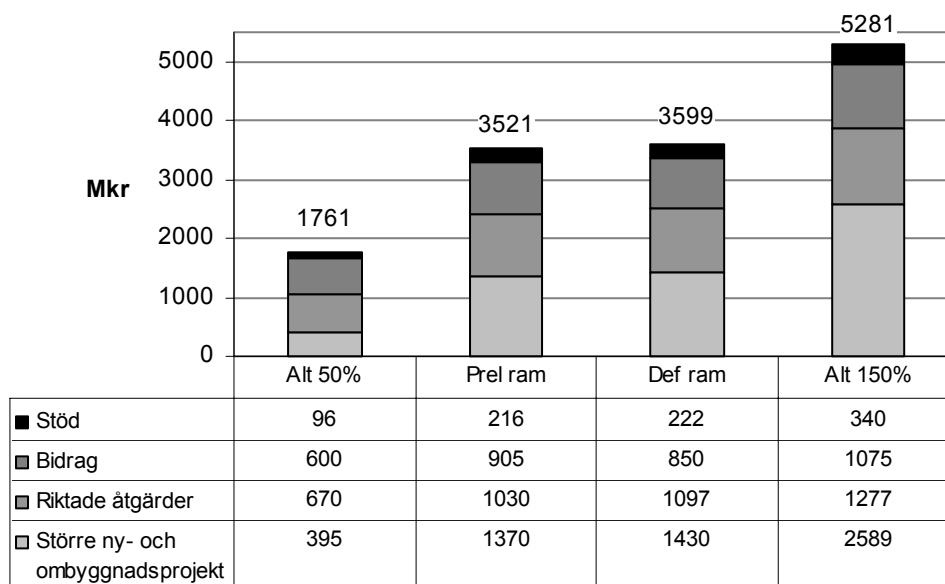


Diagram: Fördelningen av medel vid alternativa planeringsramar och definitiv planeringsram för RTI-plan 2004-2015 indelat efter åtgärdsgrupperna i Större ny- och ombyggnader (inkl. järnvägsinvestering), Riktade åtgärder, Bidrag samt Stöd.

Ny- och ombyggnadsprojekt 50-, 100-, 150%-alternativ samt definitivt planeringsram

Väg nr	Objekt i viss prioritet	Standard	Väglängd	Kostnad 2004
17	Förbi Marieholm	9m	8,5	90
21	Ignaberga-Vanneberga	MLV2+1, 1 tpl	4,8	34
21	Önnestad-Ringelikors	MLV2+1	6,8	30
11	Veberöd-Sjöbo, etapp vid Vomb	MLV 2+1	2,7	45
19	Förbi Stora Herrestad	MLV 2+1	3,0	40
108	Holmeja-Klågerup	MLV2+2	4,5	80
111	Förbi Viken, återbetalning	MLV 2+1	5,0	80
				50%
1950	Markaryd-Osby	9m	20,2	114
11	Veberöd-Sjöbo, exkl etapp vid Vomb	MLV 2+1	6,0	75
101	Förbi Käglinge. Samfinans, Vv-del	9m	4,5	40
111	Trafikplats Brohult-Kulla Gunnarstorp	MLV 2+1	6,8	42
109	Ekeby-Kågeröd, etapp 1	9 m	6,7	56
100	Höllviken-Vellinge	MML2+2	4,7	40
108	Staffanstorp-Lund	MML2+2	3,5	65
1741	Inre Kustvägen Båstad, avtal	9m	4,3	15
16	Flädie - Lund	MML2+2	4,0	58
19	Bjärlöv-Hanaskog	MLV 2+1	7,0	97
11	Tomelilla-Smedstorp	9 m	9,2	21
108	Genom Svedala	MLV 2+1	3,0	65
108	Södervidinge-Norrvidinge	9 m	5,0	30
13	Förbi Assmåsa	9 m	2,5	26
23	Ekeröd - Sandåkra	MLV 2+1	17,0	58
913	Bjärred - Tpl Flädie. Samfinans, Vv-del	9m	1,5	10
119	Infart Broby	9m	1,5	13
1663	Viby-Fjälkinge	9m	2,5	40
23	Ö Höör	MLV 2+1	4,5	116
19	Härlöv-Karpalund	MLV2+1	2,8	39
				100%
1137	Löddeköpinge-Kävlinge	9m	6,5	58
				Def ram
13	Ljungbyhed-Klippan	9 m	17,0	100
16	Lund-Dalby	MLV 2+2	7,5	79
119	Broby-Glimåkra	9m	5,0	15
119	Stoby-N Sandby	7,5m	6,0	15
109	Ekeby-Kågeröd, etapp 2 (Förbi Kågeröd)	9 m	3,2	27
108	Klågerup-Staffanstorp	MLV2+2	7,3	87
11	Smedstorp - Ö Tommarp	9 m	6,6	15
21	Klippan-Hyllstofta	MLV2+1	14,0	100
19	Förbi Degeberga	MLV	3,4	60
23	Sandåkra-Stoby	MLV	12,3	53
13	Höör-Hörby	MLV	8,5	130
21	Hässleholm-Kristianstad	MML2+2	21,0	200
11	Malmö-Kyrkheddinge	MML2+2	10,5	120
108	Svedala-Holmeja	MLV	5,5	55
109	Ekeby-Kågeröd, etapp 3 (Öster Kågeröd)	9 m	4,9	32
				150%

Konsekvenser vid alternativa nivåer

En medelsnivå på 50% av den preliminära ramen skulle sammanfattningsvis få följande konsekvenser:

- Takten i genomförandet av åtgärder på de regionala vägarna blir betydligt lägre än idag. Det blir ett stort gap mellan de åtgärder som kan genomföras och de behov som ges av en ökande trafik. Förbättringar i infrastrukturen som det råder stor enighet kring som viktiga förutsättningar för utvecklingen i Skåne kan inte genomföras.
- Endast ett fåtal väginvesteringar kan genomföras. Många åtgärder med hög kalkylerad samhällsekonomisk lönsamhet lämnas utanför planen.
- Inriktningen att stödja regionförstoring och balans genom att långsiktigt knyta samman regionens delar med vägstråk med ”säker framkomlighet” blir ointressant med tanke på den långa genomförandetiden. Förbättringarna för de tunga regionala busslinjerna genomförs dessutom i långsammare takt.
- Bidraget till att genom åtgärder i Skåne nå trafiksäkerhetsmålet minskar. Trots hög prioritet för trafiksäkerhet lämnas många effektiva åtgärder utanför planen.
- Genomförandetakten av åtgärder på det kommunala väg- och gatunätet minskar. Effekten blir dubbel eftersom åtgärderna finansieras till hälften med kommunala medel utanför RTI-ramen. Det går särskilt ut över säkerheten för oskyddade trafikanter, busstrafikens konkurrenskraft och bulleråtgärder.
- Flera avsnitt där trafikflödet i relation till vägstandard överstiger vad som är lämpligt från säkerhets- och framkomlighetssynpunkt lämnas utan åtgärd
- Satsningen på att genom utbyggnad av cykelvägar förbättra cykeltrafikens förutsättningar uteblir till del.
- Satsningen på lokala åtgärder på de statliga vägarna för bättre säkerhet, trygghet och miljö i de mindre tätorterna genomförs men med lägre ambitionsnivå.
- Handikappanpassningen av busstrafiken genomförs i långsammare takt.
- Ingen delfinansiering kan ske med RTI-medel till utbyggnad av Simrishamnsbanan.

En utökad medelsram till 150% av den preliminära skulle få följande konsekvenser:

- En kraftfull utbyggnad av regionala vägstråk kan genomföras. Drygt hälften av de åtgärder som krävs för att nå den långsiktiga målstandarden kan genomföras inom planperioden. Även åtgärder i slutet av perioden har god samhällsekonomisk effektivitet. Samtliga åtgärder som kan inrymmas har starkt stöd från berörda kommuner.
- Genomförandetakten för riktade trafiksäkerhetsåtgärder kan ökas väsentligt
- Genomförandetakten av åtgärder på det kommunala väg- och gatunätet kan utökas. Effekten blir dubbel eftersom åtgärderna finansieras till hälften med kommunala medel utanför RTI-ramen. Det ger positiva effekter för säkerheten för oskyddade trafikanter, busstrafikens konkurrenskraft och bullerskydd.
- Satsningen på att stärka busstrafikens konkurrenskraft och att göra den tillgänglig för funktionshindrade kan utvidgas.
- Utbyggnaden av cykelvägar kan ske i snabbare takt
- Satsningen på lokala åtgärder på de statliga vägarna i de mindre tätorterna kan utökas
- Handikappanpassningen av busstrafiken genomförs i snabbare takt.

DEL C - Tre planer – ett transportsystem

Nationell plan för vägtransportsystemet

Planens syfte

Den nationella planen för vägtransportsystemet skall visa hur Vägverket tillsammans med övriga aktörer inom sektorn kan ge landets medborgare och näringsliv den bästa samlade nyttan inom de planeringsramar som regeringen angivit.

Utgångspunkter för den nationella planen

Planeringen har genomförts utifrån bl a följande utgångspunkter:

- Den planeringsram som regeringen lagt fast uppgår till 149 miljarder kronor varav 39 miljarder ska avse investeringar och trafiksäkerhetsåtgärder på det nationella stamvägnätet, 17 miljarder bärighetsåtgärder, 87 miljarder drift och underhåll av statliga vägar samt 6 miljarder sektorsuppgifter.
- I planeringsdirektiven har regeringen pekat ut vissa investeringsobjekt som skall inrymmas i planen. Vidare har regeringen angett att planerade investeringar i planen för åren 1998-2007 där den fysiska planeringen kommit långt, skall prioriteras högt i den nya planen.
- De faktiska bristerna i vägtransportsystemet är omfattande. Enligt Vägverkets beräkningar överskrider de kraftigt den givna planeringsramen.
- Den fortsatta starka trafiktillväxten på de svenska vägarna medför behov att utveckla systemet. Prognoser för perioden 1997 till 2010 pekar på en tillväxt av personbilstrafiken med 29 % och av lastbilstrafiken med 37 % (trafikutvecklingen i Skåne förväntas bli än kraftigare).
- Antalet dödade och svårt skadade i trafiken minskar endast marginellt.

Gjorda prioriteringar

Vid valet av åtgärder har Vägverket gjort följande prioriteringar:

- De åtgärder som till lägst kostnad löser flest problem har prioriterats.
- Alla större investeringar har systematiskt stämts av mot de transportpolitiska delmålen för att se hur de (positivt eller negativt) påverkar måluppfyllelsen. Åtgärder med god ”effektprofil” har prioriterats.
- Slutligen har möjligheterna att bidra till väl fungerande arbetsmarknader varit ett viktigt kriterium vid val av åtgärder.

Regeringens fastställelsebeslut

Regeringen tog den 19 februari beslut om Vägverkets förslag till nationell plan för vägtransportsystemet. När det gäller drift o underhåll, bärighetsåtgärder och sektorsarbetet fastställdes Vägverkets förslag. För investeringar i nationella vägar säger regeringen bland annat:

- Planeringsramen för investeringar ökas till 42.1 mdr kr
- Investeringsdelen av planen görs ”framtung” genom att ett antal objekt tidigareläggs

- Kostnaderna för föreslagna objekt överskrider tillgänglig ram. Vägverket uppmanas att genomföra åtgärder med ”enklare utformning”.
- Finansieringslösningen erfordrar riksdagens godkännande.

Vägverket har fått i uppdrag att senast den 2 augusti 2004 för regeringen redovisa den slutliga planen. I avvaktan härpå måste de i det följande redovisade uppgifterna om standard, kostnad och genomförandetidpunkt för de i planen ingående väginvesteringarna betraktas som preliminära.

Resultat av planen

Vägverket löser inte ensamt bristerna i vägtransportsystemet. Särskilt trafiksäkerheten och miljöproblemen kräver insatser från många aktörer. I den nationella planen förutses ett ökat samarbete inom sektorn och en utvecklad dialog med medborgare och näringsliv. De åtgärder som planen innehåller förväntas ge följande resultat:

- Lätta fordon kommer fram på statliga vägar året om och de flesta vägar som är speciellt viktiga för näringslivets transporter kommer att kunna trafikeras av tung trafik året om. (Detta är inget stort problem i Skåne). Även framkomligheten på de stora vägarna ökar utanför de största städerna.
- Viktiga vägar för näringslivet förstärks framförallt i skogslänen. Särskild vikt läggs även vid vägar som är av stor betydelse för arbetspendling och möjligheten att välja boendeort.
- Planens åtgärder ökar tillgängligheten för många i tätorterna och ger särskilt barn, gående och cyklister en säkrare trafikmiljö. Kollektivtrafiken anpassas till de funktionshinderade behov.
- Trafiksäkerheten väger tungt vid valet av investeringar i vägnätet. Stora delar av de högtrafikerade vägarna möttesepareras, vilket kraftigt minskar risken för olyckor med dödade och svårt skadade människor.

Återstående problem

Vägverkets samlade målbedömning visar att:

- Tillgängligheten i transportsystemet kommer inte att förbättras i tillräckligt hög grad. Framförallt i storstadsregionerna kommer trängseln i vägnätet att vara stor och restiderna till arbete att vara långa även vid planperiodens slut.
- Etappmålet för en säker trafik är inte realistiskt att nå. Det skulle förutsätta mycket radikala åtgärder; inte bara i vägtransportsystemet utan även i samhället i övrigt.
- Målbilden för en god miljö är blandad. Den ökande trafiken gör det svårt att nå vissa mål, medan andra kan klaras främst genom introduktion av bättre fordonsteknik och renare bränslen. De största problemen är koldioxidutsläppen och halten av partiklar i utomhusluften.

Den givna planeringsramen är enligt Vägverket långt ifrån tillräcklig för att nå de transportpolitiska målen, åtgärda identifierade brister i systemet samt tillgodose rimliga krav hos medborgare och näringsliv.

Planens innebörd för Skåne

Väginvesteringar

Vägverket har strävat efter att förena kraven på säkerhet, framkomlighet, miljöanpassad utformning och effektivt resursutnyttjande genom att tillämpa en strategi för successiv upprustning till vald målstandard. Genom detta angreppssätt har det varit möjligt att inom de begränsade ekonomiska ramarna uppnå att samtliga nationella stamvägar kommer att vara mötesseparerade vid planperiodens slut. Den eftersträvade hastighetsstandard (110 km/tim) har då uppnåtts på huvuddelen av nätet. Däremot har inte målstandard ”fyrfältsväg” uppnåtts på hela väg E22.

Det ekonomiska utrymmet är i det närmaste halverat jämfört med de senaste årens nivåer. Det medför en kraftig senareläggning av flera strategiska etapper, framförallt på väg E22 och E65.

Pågående utbyggnader av väg E4 och E22 drivs vidare som planerat (inkl återbetalning av förskottrade medel för väg E22).

Väg E6 Trelleborg-Vellinge byggs ut till fyrfältsväg tidigt i planperioden medan utbyggnaden av väg E65 tyvärr senareläggs ett antal år.

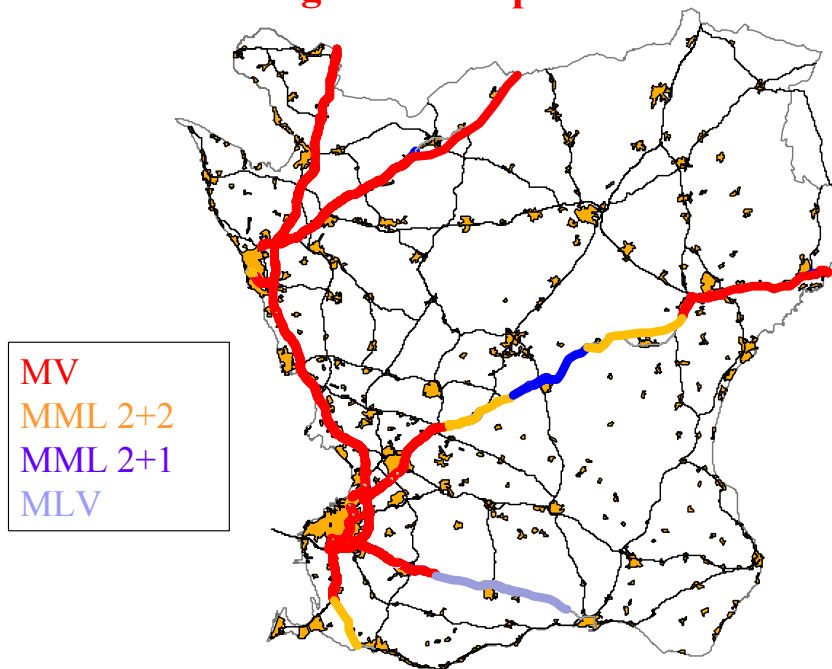
Delar av väg E22 planeras att byggas ut till mötesfri landsväg/motortrafikled tidigt i planperioden (finansieras via speciella trafiksäkerhetsmedel för livlineutbyggnad). Huvuddelen av utbyggnadsetapperna på väg E22 kommer dock inte att kunna genomföras förrän under senare delen av planperioden.

Tabell: Investeringar i det nationella vägsystemet i Skåne

Objekt	Åtgärd	Kostnad Mkr	Längd	Tidi- gare	2004- 2005	2006- 2007	2008- 2011	2012- 2015	Senare	Kommentar
E4 Örkelljunga-Sk Fagerhult	MV	1 150	30	x	x					
E6 Trelleborg-Vellinge	MML	310	13			x	x			4 körfält
E6 Trafikplats Spillepengen	-	200	-					x		Samfinansiering med Malmö kommun
E6 Trafikplats Lomma södra	-	150	-					x		Samfinansiering med Banverket
E65 Svedala-Börninge	MV/MML	175	5				x	x		
E22 Trafikplats Lund södra	-	55	-					x		
E22 Trafikplats Råby	-	80	-			x	x			Samfinansiering med Lunds kommun
E22 Hurva-Rolsberga	MML	130	7				x	x		4 körfält
E22 Förbi Fogdarp	MML	110	3					x		4 körfält
E22 Förbi Linderöd	MML	115	5					x		4 körfält
E22 Sätaröd-Vä	MML	380	18				x	x		4 körfält
E22 Kristianstad-Fjälkinge	MV	140	4			x				Förskottrad
E22 Fjälkinge-Gualöv	MV	310	9					x	x	
E22 Förbi Bromölla	MV	270	7	x	x					

MV = Motorväg, MML = Mötesfri motortrafikled, MLV = Mötesfri landsväg

Standard nationella stamvägar efter genomförd plan 2004-2015



Karta: Standard på nationella stamvägarna efter genomförd plan. Samtliga kommer då att vara mötteseparerade vilket tillåter en hastighetsstandard på 110 km/tim på huvuddelen av vägnätet.

Drift och underhåll

Tillståndet på det belagda vägnätet i Skåne har försämrats något under senare år. Tillgängliga medel har inte räckt till fullt ut för att möta förslitningen till följd av en ökad trafikbelastning och dubbdäcksanvändning. Det ekonomiska utrymmet för drift och underhåll kommer att vara något högre (ca 10 %) än nuvarande medelstillelning. Vägverkets bedömning är därför att nuvarande standardnivå bör kunna bibehållas, åtminstone under de första åren av planperioden.

Bärighet

Det finns idag inga större bärighetsproblem som medför begränsad framkomlighet. Bristerna i Skåne är främst att hänföra till tidigare asfaltöverlagda betongvägar (E4, E6, E22 m fl) som visar tecken på bärighetsbrister i form av deformationer o dyl. Dessa vägar måste efterhand som bristerna uppstår förstärkas för att tåla belastningen från den omfattande tunga trafiken. Vägverket bedömer det möjligt att inom den totala planeringsramen för bärighet och drift/underhåll utföra förstärkningsåtgärder i den takt som erfordras.

Sektorsarbetet

Vägverket har ett sektorsansvar för vägtransportsystemets utveckling. I detta ingår bl a att följa upp och försöka påverka utvecklingen i riktning mot de transportpolitiska målen. Vid sidan av egna väghållningsinsatser skall Vägverket försöka förmå övriga aktörer inom vägtransportsektorn att agera i överensstämmelse med målen. Två tunga delar kan urskiljas i Vägverkets sektorsarbete på regional nivå:

- Stöd och stimulans till kommunernas i deras planering för bättre trafiksäkerhet, tillgänglighet (barn, funktionshindrade, äldre m fl) och miljö. Vägverket verkar för att samtliga kommuner i Skåne aktivt arbetar med dessa frågor (exempelvis trafiknätsanalys, handikapprogram, cykelplanering, åtgärdsplaner för säkrade övergångsställen, barnkonsekvensanalyser)
- Påverkan av beteendet hos trafikanter. Strategin är att på olika sätt komma i personlig kontakt med de trafikanter vars beteende man önskar förändra. Till sin hjälp att påverka trafikanterna samarbetar Vägverket med andra viktiga aktörer, såsom kommuner, Region Skåne, transportköpare och transportutövare, företag och polisen. Dessa medverkar i olika projekt såsom Miljö- och trafiksäkra kommuner, Operation trafiknykterhet, Kvalitetssäkring av transporter (TQ), Sparsamt körsätt (SPARK), Cykla till jobbet, Cykla och gå till skolan m fl.

Planeringsramen för sektorsuppgifter medger att i stort sett nuvarande ambitionsnivå kan bibehållas.

Planens effekter i Skåne

Trafiksäkerhet

Antalet dödade i Skåne beräknas vid periodens slut vara ca 10-11 per år färre än om åtgärderna inte genomförs. (4 hänförs till de större investeringarna på det nationella vägnätet och 6-7 till sektorsarbetet).

Miljö

Utsläppen av CO₂ beräknas genom de nationella väginvesteringsprojekten öka med 10,4 miljoner kg per år. Detta motsvarar 1,5 promille av det totala utsläppet i Skåne. Genom Vägverkets sektorarbete beräknas utsläppen av CO₂ från vägtrafiken i Skåne minska med ca 11 miljoner kg per år (1,6 promille).

Framkomlighet

Förbättrad vägstandard innebär kortare restider och ökad komfort. Den samlade restidsvinsten för de nationella väginvesteringsprojekten beräknas bli 1018 000 timmar per år.

Framtidsplan för järnvägen 2004-2015

Framtidsplan för järnvägen 2004-2015 utgör ett viktigt steg mot uppfyllandet av regeringens vision om järnvägens roll i transportsystemet 2030. I visionen säger regeringen att järnvägsnätet har snabbtågsstandard där det bedöms finnas en marknad. Regionalt resande sker allt mer med tåg tack vare en kapacitetsstark, turtät och välbyggd regional tågtrafik. Godstrafiken har blivit mer effektiv genom ökad axellast, anpassad lastprofil, utbyggd kombitrafik och satsning på det kapillära bannätet som industri- och hamnspår.

Framtidsplanen är betydligt mer omfattande än tidigare långsiktiga planer och ersätter den planering som tidigare gjordes för järnvägsinfrastrukturen i Stomnätsplan och i de regionala transportinfrastrukturplanerna.

Framtidsplanen innehåller följande verksamhet inom Banverket:

- Investeringar i järnvägsprojekt.
- Statsbidrag till regionala kollektivtrafikanläggningar och regionala spårfordon.
- Drift och underhåll av befintliga och nya järnvägar.
- Investeringar i el- och teleanläggningar.
- Sektorsuppgifter, vilka innebär att Banverket ska skapa förutsättningar för en positiv utveckling inom hela järnvägssektorn.

För investeringar i nya järnvägsprojekt och fordon är ramen 107,7 miljarder kronor. Planeringsramen för drift- och underhåll är 38 miljarder kronor. Den har visat sig vara för låg. För Banverkets arbete med sektorsuppgifter är planeringsramen två miljarder kronor.

Framtidsplanens syfte

Ambitionen med planen är att järnvägen till år 2015 ska ha tagit ett stort steg på vägen mot ett förverkligande av vad som finns uttryckt i de transportpolitiska målen. De åtgärder som föreslås får direkta effekter för järnvägstransportsystemet men medför också en påverkan på vägtransportssystemet om transporter kan flyttas över från detta.

Huvudpunkter i framtidsplanen

Framtidsplan för järnvägen tar sikte på tre utvecklingsområden som delvis också är överlappande; snabbtågstrafik, lokal- och regionaltrafik samt godstrafik.

- Fram till 2015 handlar det om att färdigställa planerade satsningar på Västkustbanan, Nordlänken, Ostkustbanan och Sundsvall-Umeå. Dessutom finns i planen utbyggnader runt storstäderna samt en första etapp av Ostlänken.
- Satsningen på regional persontrafik syftar till att erbjuda goda möjligheter till dagpendling upp till 15 mil.
- Godstrafiken effektiviseras genom att banor uppgraderas att klara tyngre, längre och högre tåg. Godsstråk och viktiga noder tydliggörs.

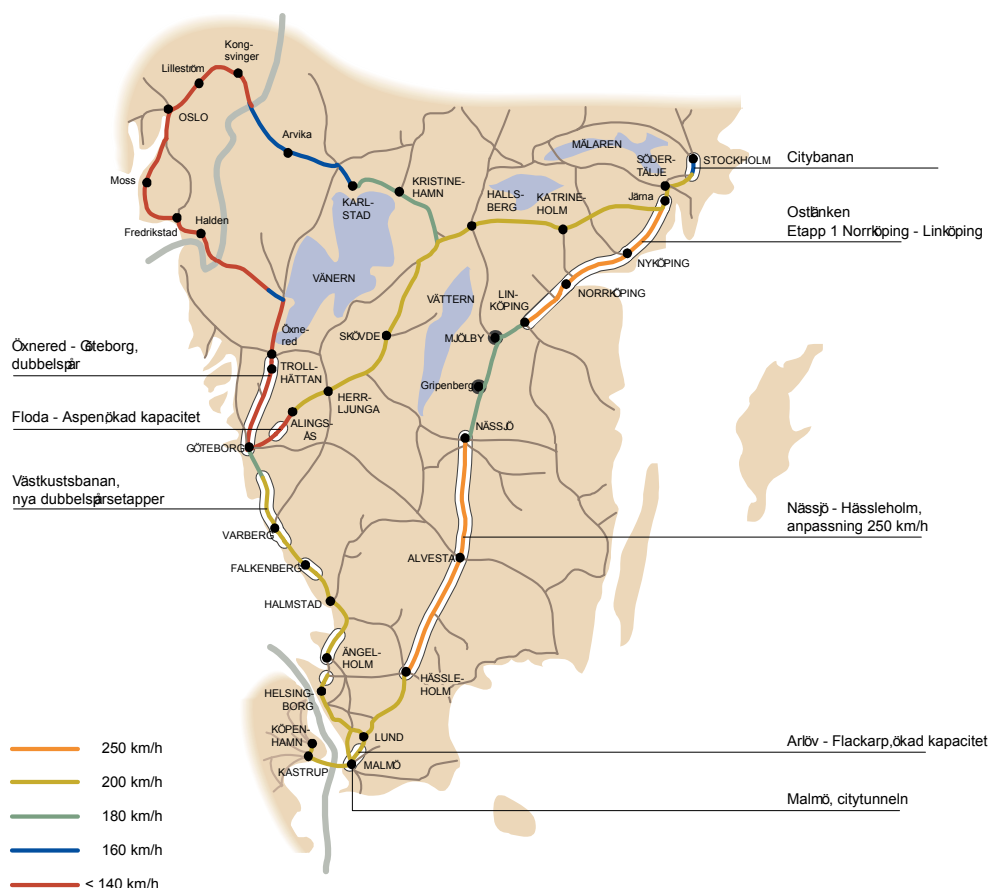
Regeringen har krav och järnvägens kunder förväntningar på att de tågförseningar som orsakas av brister i infrastrukturen ska halveras fram till år 2015. Banverket bedömer att ramen för drift- och underhåll är för låg för att klara detta. För att uppnå kraven på punktlighet krävs cirka 8 miljarder kronor ytterligare i planeringsramen. Trafiksäkerheten kommer dock aldrig att äventyras.

Målet för sektorsuppgifterna är att skapa goda förutsättningar för utveckling inom hela järnvägssektorn. En ökad kundorientering är en viktig del i detta arbete. Liksom en strävan att stödja utveckling av ny hållbar teknik och ett effektivare transportsystem. Grunden är att de ska leda till utvecklingen av ett långsiktigt hållbart transportsystem. Ett led i det arbetet är att järnvägen samverkar med andra transportslag.

Persontrafiksystemets brister

Restiderna är fortfarande alltför långa Stockholm–Malmö/Köpenhamn och Stockholm–Oslo för att kunna konkurrera med flygtrafiken. På delen Göteborg–Malmö/Köpenhamn har vägtrafiken än så länge konkurrensfördelar mot tåget. På sträckan Oslo–Göteborg har tåget svårt att konkurrera med både vägtrafik och flygtrafik. Kapacitetsproblemen kring storstäderna som medför att alla önskvärda tåglägen inte kan tillgodoses. På flera av mellanmarknaderna inom trafiksystemet där det krävs tågbyte har restidsvinsterna inte fått genomslag på samma sätt som för ändpunktsmarknaderna. Bristande punktlighet leder till längre restider för resenärer som ska byta till anslutande tåg då dessa tåg inte inväntar försenade tåg.

Större satsning på persontrafiken i södra Sverige



Strategiska noder och stråk för godstrafiken - effekter i Skåne

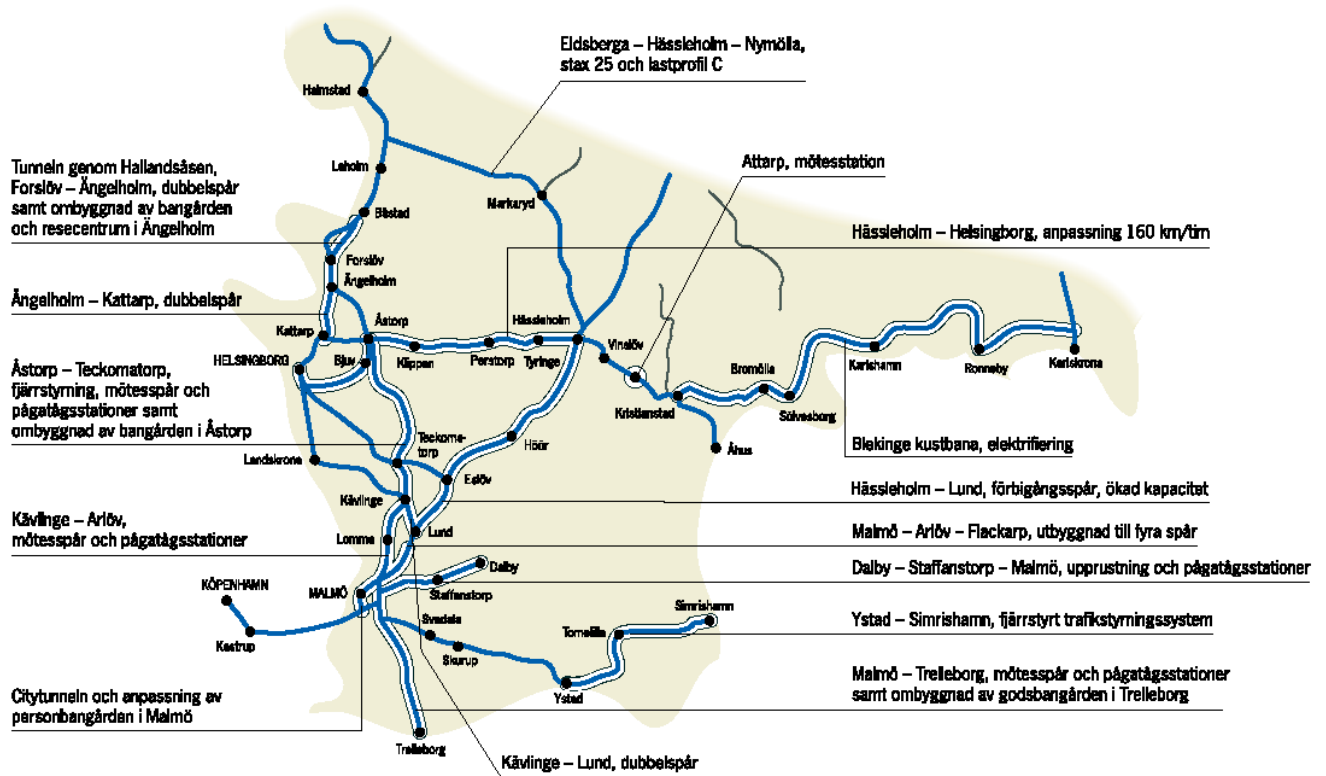


- Dubbel- och flerspårsutbyggnader på Södra stambanan och Väst kustbanan runt Malmö medför att kapaciteten ökar för bl.a. godstrafiken.
- Tunneln genom Hallandsås medför en kapacitetsförbättring och framkomlighet för tyngre godståg
- Godsstråket genom Skåne genom bland annat nya mötesstationer och förstärkning av kraftförsörjning medför att Södra stambanan avlastas.
- Citytunneln i Malmö färdigställts medför att Kontinentalbanan avlastas från persontrafik och blir en bana för godstrafik

Brister i Skåne

- Kapacitetsproblem som medför inskränkningar i tågtrafiken Lund–Malmö, enkelspårssträckorna Ängelholm–Helsingborg–Lund samt på Kontinentalbanan.
- Restiderna fortfarande alltför långa Halmstad–Helsingborg, Karlskrona–Kristianstad–Lund/Malmö/Helsingborg.
- Avsaknad av persontågstrafik på tunga pendlingsrelationer till exempel Malmö–Lomma–Bjärred, Malmö–Trelleborg och Malmö–Staffanstorp–Dalby–Sjöbo
- Dålig tillgänglighet till stora arbetsplatser i Malmö.

Åtgärder i Skåne och Blekinge



Kvarvarande brister i Skåne efter planperioden

- Simrishamnsbanan, delen Dalby-Tomelilla är inte färdigbyggd
- Västkustbanan har kvar enkelspår mellan Kattarp och Helsingborg
- Restider Skåne-Stockholm/Göteborg bör kortas ytterligare ca 30 min (till ca 3 h resp. 2 h)
- Dubbelspårssträckan mellan Lund och Flackarp kan ge kapacitetsproblem i trafiksystemet vid vissa tidpunkter

Samlat utfall och konsekvenser i Skåne

Det samlade innehållet för Skånes del i de tre infrastrukturplanerna speglar den nationella inriktning som Riksdagen lagt fast i infrastrukturpropositionen. Då det gäller ekonomiska ramar innebär det

- Ökad satsning på drift och underhåll av vägar och järnvägar i Skåne
- Ökade investeringar i järnvägar. Finansieringen av flera stora och strategiskt viktiga projekt i Skåne säkerställs – Citytunneln i Malmö, dubbelspårsutbyggnad på Västkustbanan inkl Hallandsåstunneln, ökad kapacitet på Södra stambanan mm
- Minskade investeringar i nationella vägar
- Ökad satsning på investeringar och riktade åtgärder på regionala vägar samt statsbidrag till trafiksäkerhet, miljö och kollektivtrafikanläggningar
- Oförändrad nivå för Vägverkets sk sektorsarbete dvs olika former av påverkansåtgärder och samverkan för att vid sidan av väghållningsåtgärderna nå transportpolitiska mål. Ökad satsning för motsvarande åtgärder inom Banverket.

Sammantagna ungefärliga kostnader för de åtgärder som ingår i de tre planerna är för Skåne:

Nationell plan för vägtransportsystemet

Drift och underhåll inkl bärighetsåtgärder	6 Mdr kr
Investeringar i nationella vägar	2,8 Mdr kr
Sektorsåtgärder	0,35 Mdr kr

Framtidsplan för järnvägen

Drift och underhåll	3 Mdr kr
Investeringar i järnvägar, bidrag till tåg	19 Mdr kr
Övrigt (reinvesteringar mm)	0,8 Mdr kr

RTI-plan, preliminär ram

Ny- och ombyggnader	1.4 Mdr kr
Riktade åtgärder	1.1 Mdr kr
Statsbidrag	0,9 Mdr kr
Utredningskostnader mm	0.2 Mdr kr

Summa	ca 36 Mdr kr
-------	--------------

För att genomföra statsbidragsåtgärderna i RTI-planen tillkommer ca 1 miljard kr i kommunal delfinansiering. Citytunnelprojektet innehåller ca 2.2 miljarder kr i medfinansiering av Region Skåne, Malmö Stad och SJ utöver det som ingår i Framtidsplan för järnvägen.

Det samlade beloppet på ca 36 Mdr kr är större än volymen i de planerna 1998-2007. Det kan också jämföras med den behovsbedömning som gjordes av Region Skåne 2001 och som redovisade behovet 37 Mdr kr under en kommande 10-årsperiod. Planernas innehåll är mindre. Några stora järnvägsprojekt som ingår i behovsbedömningen är ej med i planerna. Utbyggnaderna på de nationella stamvägarna och de regionala vägarna är också mindre.

Samlad medelsfördelning i Skåne 2004-2015

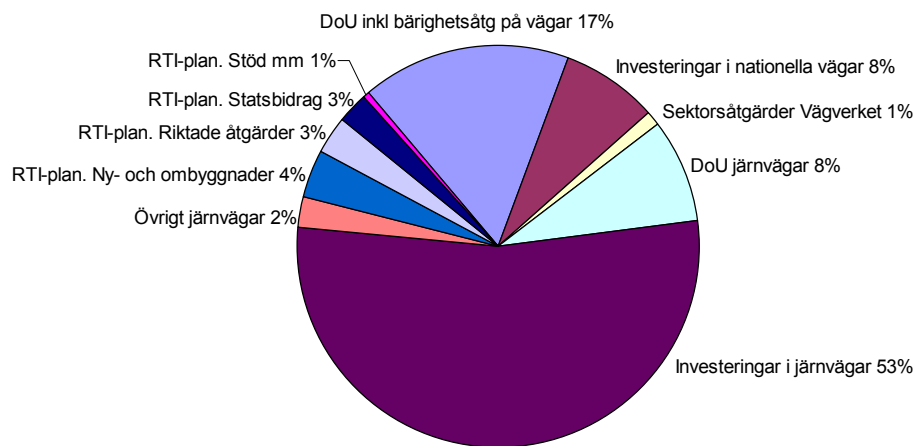
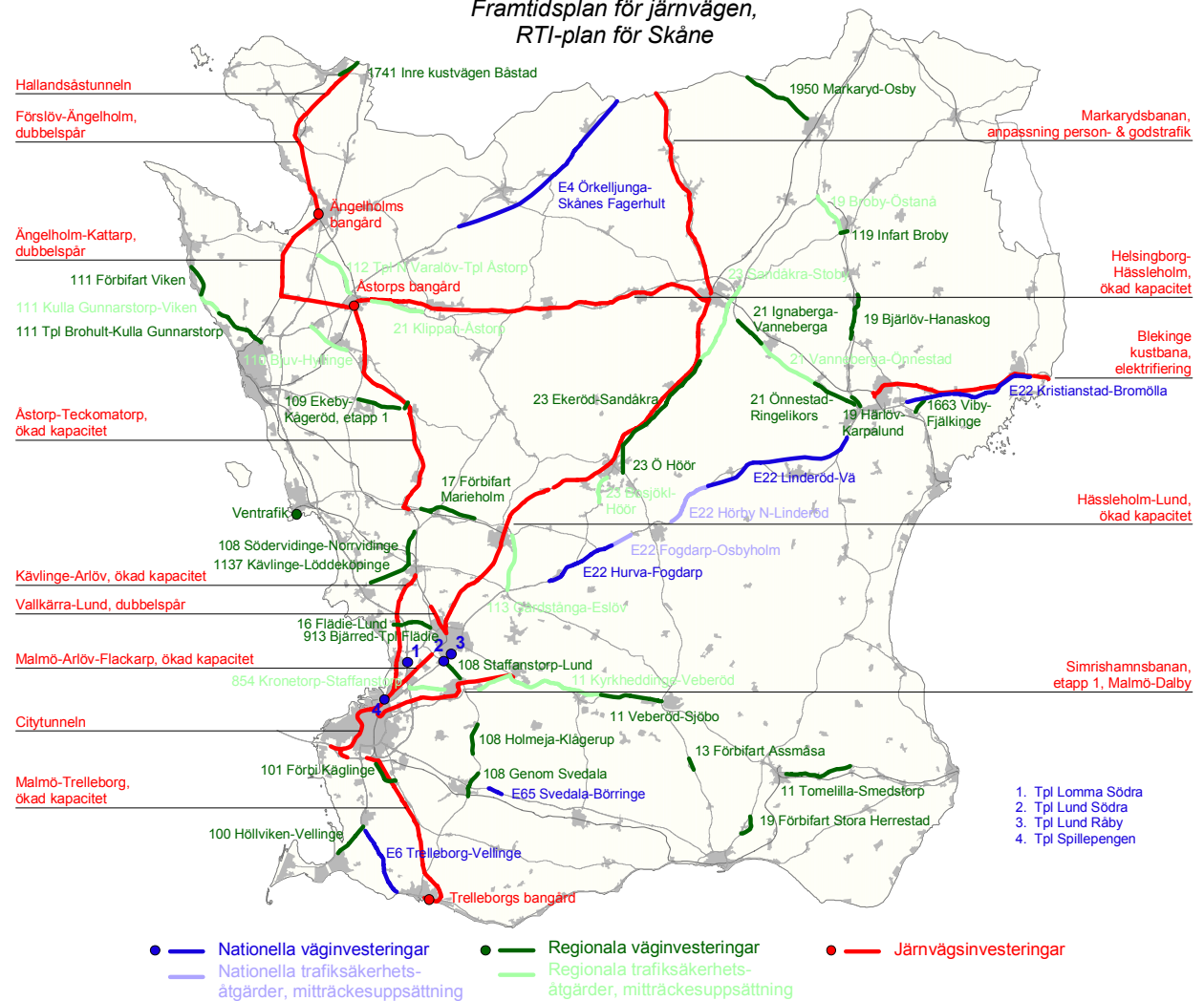


Diagram: Samlade medelsfördelningen av totalt ca 36 miljarder kronor till Skåne genom "Nationell plan för vägtransportssystemet", Framtidsplan för järnvägen och RTI-planen.

Större väg- och järnvägsprojekt 2004-2015

Nationell plan för vägtransportssystemet,
Framtidsplan för järnvägen,
RTI-plan för Skåne



Karta: De större väg- och järnvägsprojekten i Skåne 2004-2015. Objekten omfattar ca 24 Mdr kr.

Planernas effekter gentemot de sex förslagna strategierna för utvecklingen i Skåne sammanfattas nedan. Som komplement till detta görs i underlagsmaterialet samlade bedömningar gentemot miljö kvalitetsmålen respektive målet om regional utveckling.

- Öka tillgängligheten inom regionen

Citytunneln öppnar möjligheten för fortsatt utveckling av den regionala tågtrafiken. Nya regionala tågtrafiklinjer kan startas på Söderåsbanan, Trelleborgsbanan och Lommabanen. Åtgärder inleds på Simrishamnsbanan, Malmö-Dalby. Kapacitets och framkomlighetsåtgärder görs även i övrigt för att förbättra den regionala trafikens förutsättningar.

Utbyggnader på E4, E6, E22 och E65 underlättar resandet i viktiga relationen inom regionen. Regionala stråk pekats ut och vissa förbättringar genomförs på dessa.

Satsning på infrastruktur för snabba och bekväma resor med buss i tunga stråk.

Ökad takt i utbyggnaden av cykelvägar på lansbygden

- Förbättra tillgängligheten till omgivande regioner

Utbyggnader på Västkustbanan och Södra stambanan i Skåne och omgivande regioner ökar kapaciteten och minskar restiderna.

Elektrifiering av Blekinge Kustbanan gör det möjligt att vidga Öresundstågssystemet vilket underlättar resandet mellan Skåne och Blekinge.

Vägtransportanslutningen till Sturup från norr och väster förbättras

Utbyggnader på de nationella stamvägarna E4, E6, E22 och E65 gör det lättare att nå omgivande regioner.

Utbyggnader av regionala vägar - främst Tvärleden och väg 23 - gör det lättare att nå omgivande regioner

- Verka för att effektivisera och miljöanpassa transittransporterna

Kapaciteten i järnvägssystemet höjs

Vissa åtgärder genomförs på bangårdar i Skåne

Vissa förbättringar genomförs på vägar mot hamnarna i Skåne

Samarbete genomförs med grannregioner i södra Östersjön, bla Interreg-projektet Baltic Gateway

- Minska transporternas miljöpåverkan

Konkurrenskraften för färdmedel med liten miljöpåverkan stärks genom

- hög volym på investeringar i järnvägar
- betydande investeringar i anläggningar för busstrafiken
- utökade satsningar på cykelvägar

Utökad satsning på åtgärder för att förbättra livsmiljön i mindre tätorter

Tydlig inriktning att så långt möjligt utgå ifrån redan befintliga anläggningar

Aktivt sektorsarbete för att miljöanpassa person- och godstransporter i enlighet med

Vägverkets och Banverkets nationella planer

Satsningar på skyddsåtgärder mot buller och vattenförorening i Vägverkets plan, Banverkets plan och i statsbidragen inom RTI-planen

Samverkan mellan kommuner, myndigheter, Region Skåne m fl inom ramen för Skåne-MaTs

En grov beräkning visar att utsläppen av CO₂ ökar med 0,6 promille genom åtgärderna i RTI-planen och nationella vägplanen.

- Öka säkerheten

Säkerhetseffekter ges stor tyngd vid utformning och prioritering av vägprojekt. Omfattningen av riktade trafiksäkerhetsåtgärder på regionala vägar utökas. Befintliga större vägar säkras mot mötesolyckor genom mitträcken. Hinder i vägarna sidoområden tas bort, korsningar byggs om.

Även på nationella vägar där målstandarden kan uppnås först i ett senare skede genomförs separering genom mitträcken.

Utökad volym tätortsåtgärder leder till högre säkerhet och trygghet i de mindre tätorterna.

Utökad satsning på cykelvägar medför att cykelresor kan ske säkrare.

Volymen statsbidrag till kommunerna utökas vilket gör det möjligt att genomföra betydande säkerhetsförbättringar i tätorterna, inte minst för oskyddade trafikanter.

Aktivt sektors- och myndighetsarbete för ökad säkerhet i enlighet med Vägverkets nationella plan.

Antalet dödade i Skåne beräknas vid periodens slut vara ca 17 per år färre än om åtgärderna i RTI-planen och Nationell plan för vägtransportssystemet inte genomförs. (4 hänförs till de större investeringarna på det nationella vägnätet, 6-7 till Vägverkets sektorsarbete och 7 hänförs till olika åtgärder inom RTI-planen).

- Skapa ett transportsystem för alla

Planerna innehåller betydande insatser för att förbättra kollektivtrafiken med såväl tåg som buss. Det ger med dagens resvanor särskilt stora förbättringar för kvinnor.

Medel för lokala åtgärder, främst statsbidragsåtgärder, cykelvägutbyggnader och tätortsåtgärder ger möjlighet att genomföra åtgärder med särskild hänsyn till situationen för barn och funktionshindrade. Även kvinnors särskilda behov av trygga miljöer tillgodoses vid denna typ av åtgärder.

RTI-planen innehåller en betydande satsning på handikappanpassning av kollektivtrafikanläggningar.

Frågor att arbeta vidare med

Analysen pekar också på att det finns ett antal planeringsfrågor av stor betydelse för utvecklingen i Skåne där det behövs mera underlag för att ta ställning till vilka strategier vi ska arbeta efter eller för att genomföra konkreta åtgärder. Några frågor som känns särskilt angelägna att arbeta vidare med är:

- *EU:s östutvidgning.* Vilka blir konsekvenser av EU:s utvidgning österut och vilka nya möjligheter till handelsutbyten mellan regionerna kring södra Östersjön skapas?
- *Transporter och tillväxt.* Hur ska vi utveckla transportsystemet för att på bästa sätt stödja tillväxten i regionen? Hur kan utvecklingsprocesserna kring tillväxtförutsättningar resp infrastruktur samordnas på ett bättre sätt?
- *Transittrafiken genom Öresundsregionen.* Hur ska vi agera för att ta tillvara de möjligheter den ger och samtidigt hantera transporternas miljöpåverkan?
- *Strategier för järnvägssystemets utveckling.* Fortsatt utveckling av strategier för järnvägssystemets utveckling där bla de stora projekt som inte finns med i planerna tas om hand. Hur ska Skåne försörjas med snabba tågförbindelser till omgivningen? Utredningarna kring Europabanan, en fast HH-förbindelse, Södra stambanan mm behandlar denna fråga. Vilka möjligheter ger en järnväg till Sturup? En diagonal genare järnväg mellan nordöstra och sydvästra Skåne?
- *Transporternas miljöpåverkan.* Hur ska vi klara målen för begränsning av koldioxidutsläppen från transporter? Hur kan de olika aktörerna i Skåne samverka för att stärka miljövänliga transportalternativ och utveckla en hållbar bebyggelse- och transportstruktur? Ett sådant arbete har påbörjats genom bl a Skåne-MaTs.

Läs mer...

- Uppdrag att upprätta långsiktiga planer för transportinfrastrukturen mm. Näringsdepartementet 2002-03-14
- Infrastruktur för ett långsiktigt hållbart transportsystem. Prop 2001/02:20
- Fastställande av definitiva ekonomiska ramar för länsplaner för regional transportinfrastruktur för 2004-2015. Näringsdepartementet 2004-02-19
- Uppföljning av de transportpolitiska delmålen SIK A Rapport 2002:3
- Skånsk Livskraft. Utvecklingsprogram för Skåne. Region Skåne 1999
- Skånes framtida transportinfrastruktur, Dialogmaterial. Region Skåne juni 2000
- Inriktning. Skånes framtida transportinfrastruktur. Regionfullmäktiges beslut 2001-06-26
- 37 miljarder. Medelsbehov för transportinfrastrukturen i Skåne. Region Skåne 2001-06
- Sammanställning av underlag och åtgärdsförslag från kommuner och näringsliv. Region Skåne 2002-06
- Gränsöverskridande tillväxt. Tillväxtprogram för Skåne 2004-2007. Region Skåne 2004
- Befolkningsprognos för Skåne 2002-2011. Region Skåne, 2003.
- Godstransporter för tillväxt – en hållbar strategi. SOU 2001:61
- Vitbok. Den gemensamma transportpolitiken fram till 2010: Vägval inför framtiden. Europeiska gemenskapernas kommission 2001-09-12
- Trafikplan 2003. Debattupplägg. Hovedstadens Udviklingsråd 2002
- Trafikplan 2003. Hovedstadens Udviklingsråd 2003
- Regionförstoring i ett skånskt perspektiv. Region Skåne 2001
- Transportsystem och ekonomisk miljö. Martin Andersson, Börje Johansson och Johan Klaesson, Jönköpings International Business School 2002-12-20
- Starka regioner, för nationell tillväxt i en global ekonomi. NUTEK och Almi 2002
- Marknadsanalys godstransporter. Banverket
- Marknadsanalys persontransporter. Banverket
- Sektorsprogram för järnvägen. Banverket 2002
- Framtidsplan för järnvägen 2004-2015. Banverket, 2003.
- Vägverket Region Skånes dialogunderlag till nationell plan för vägtransportsystemet 2004-2015. VSK 2002-07-12
- Den Goda Resan. Nationell plan för vägtransportsystemet 2004-2015. Vägverket, 2003.
- Cykelledsplan för Skåne. Vägverket Region Skåne 2002
- Strategi för utveckling av Skånetrafikens tågtrafik. Skånetrafiken PM 2001-05-22.
- Trafikförsörjningsplan 2003-2004. Skånetrafiken 2003
- Från patient till medborgare – en nationell handlingsplan för handikappolitiken. Prop 1999/2000:79
- Etappmål för ett transportsystem tillgängligt för alla. SIK A Rapport 2002:6
- Handikappprogram. Vägverket Region Skåne 2001
- Funktionshinder, handikapp, miljö. Vägverket
- Barn. Inriktningsdokument med handlingsplan. Vägverket Region Skåne 2001
- Etappmål för ett jämställt transportsystem. SIK A Rapport 2002:5
- Jämställdhet – transporter och IT. SOU 2001:44
- Jämställdhetsstrategi för Skåne 2001-2003. Region Skåne och Länsstyrelsen i Skåne
- Skåne-MaTs. Slutsatser och utmaningar. Förslag till fortsatt arbete. Region Skåne 2004
- Miljöbedömningsguiden. Banverket, Boverket, Riksantikvarieämbetet, Naturvårdsverket, SIK A, Kommunikationsexpertföreningen, Vägverket 2001
- Skånes miljömål och miljöhandlingsprogram. Länsstyrelsen i Skåne län 2003
- Miljötillståndet i Skåne 2002. Länsstyrelsen i Skåne län

- Underlag för regeringens inriktningsproposition 2001. Vägverket, Rikspolisstyrelsen, Svenska Kommunförbundet och NTF. PM 2001-06-21
- Underlag för att upprätta långsiktiga planer för transportinfrastrukturen. Sjöfartsverket 2002-09-02
- Planeringsunderlag för utvecklingen inom luftfartssektorn under perioden 2004-2015. Luftfartsverket 2002-08-30
- SFS 1989:67. Förordning om plan för stomjärnvägar
- SFS 1997:262. Förordning om nationell väghållningsplan
- SFS 1997:263. Förordning om länsplaner för regional transportinfrastruktur
- SFS 1988:1017 Förordning om statsbidrag till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar mm
- VVFS 2002:242. Vägverkets föreskrifter om länsplaner för regional transportinfrastruktur
- VVFS 1997:397. Vägverkets föreskrifter om statsbidrag till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar
- Handbok för statsbidrag. Vägverket, Banverket. Publ 2004:4