

Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2026-2037

Remissversion



Projektansvarig

Håkan Samuelsson, Region Skåne

Projektgrupp:

Tobias Moberg, Magnus Andersson, Agnes Björk, Region Skåne

Referensgrupp:

Layout:

Beslutad av Regionfullmäktige

www.skane.se/infrastruktur

Innehållsförteckning

1. Välkommen till Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2026-2037	3
Sammanfattning	5
Läsanvisning	6
Den regionala transportinfrastrukturen	7
3. Förutsättningar	8
Regional utvecklingsstrategi	9
Områdesstrategier	11
Skåne i omvärlden	13
Planuppdraget	15
3. Satsningar	17
Politisk inriktning – säker framkomlighet	19
Satsningar 2026–2037	19
Namngivna regionala vägobjekt	20
Kollektivtrafik	27
Samfinansiering av nationell plan	29
Cykelinfrastruktur	32
Framkomlighet och trafiksäkerhet	35
4. Brister i den skånska infrastrukturen	37
Åtgärdsvalstudier	38
Genomförda åtgärdsvalstudier 2022–2025	39
Pågående åtgärdsvalstudier	43
Prioriterade brister att åtgärda	44
5. Planens effekter och påverkan	48
Regionala och nationella mål	49
Strategisk miljöbedömning	52
Social hållbarhet	56
6. Process och genomförande	57
Framtagandeprocess	58
Förankring och dialog i framtagandet av regional infrastrukturplan för Skåne 2026–2037	60
Genomförande	60
Uppföljning	61



Regional transport- infrastrukturplan för Skåne 2026–2037

Den regionala transportinfrastrukturplanen för Skåne 2026–2037 pekar ut riktningen och satsningarna som ska bidra till ett sammanbundet Skåne och skapa förutsättningar för mobilitet och tillgänglighet i hela regionen. Den regionala transportinfrastrukturplanen för Skåne 2026–2037 har tagits fram av Region Skåne i nära dialog med Skånes kommuner, Trafikverket och andra berörda aktörer. I detta kapitel hittar du en kort sammanfattning över planens intentioner och inriktning, en läsanvisning samt en kort introduktion till den regionala transportinfrastrukturplaneringen.

Sammanfattning



Namngivna regionala vägobjekt

3 325 miljoner kronor avsätts för finansiering av namngivna regionala vägobjekt. För de namngivna objekten prioriteras det regionala vagnätet som stödjer det flerkärniga Skåne. Under planperioden prioriteras att färdigställa stråk, genomförande av prioriterade objekt från föregående plan, paketering av tidigare åtgärder inom pottor och nya satsningar som skapar ökad säker framkomlighet. Då objekten generellt har ökat i kostnader blir utrymmet för nya objekt minskat. Namngivna objekt är kostnadsberäknade till över 75 miljoner kronor.



Kollektivtrafik

1 370 miljoner kronor avsätts för finansiering av kollektivtrafikåtgärder som fördelas mellan statliga vägar, statligt bidrag till kommunala vägar och storstadsavtal Malmö. Åtgärderna ska bidra till att uppfylla målen i Trafiksörjningsprogrammet med ökad andel resor som görs i Skåne med kollektivtrafik och främja ett hållbart transportsystem. Satsningarna sker enbart på vagnätet för bussar – åtgärder på järnväg finansieras inom Nationell plan och delvis genom samfinansiering i denna plan.



Samfinansiering av nationell plan

1 020 miljoner kronor är avsatta för samfinansiering av den Nationella planen för satsningar av större regional betydelse. Genom samfinansiering av den Nationella planen ökar möjligheterna för Trafikverket att prioritera viktiga satsningar och åtgärder i Skåne, som annars kanske inte hade kunnat prioriteras. Syftet är att främja robustheten i Skånes järnvägsnät och öka kapaciteten för regionala tåg i linje med Persontågsstrategi för Skåne.



Cykelinfrastruktur

1000 miljoner kronor avsätts för finansiering av cykelvägar och uppgradering av befintlig cykelinfrastruktur. Satsningen innehåller fyra olika delar; byggande av nya statliga cykelvägar, statligt bidrag till kommunal cykelinfrastruktur, statligt bidrag till kommunala supercykelvägar samt standardhöjningar och passager på statligt vagnät.



Framkomlighet och trafiksäkerhet

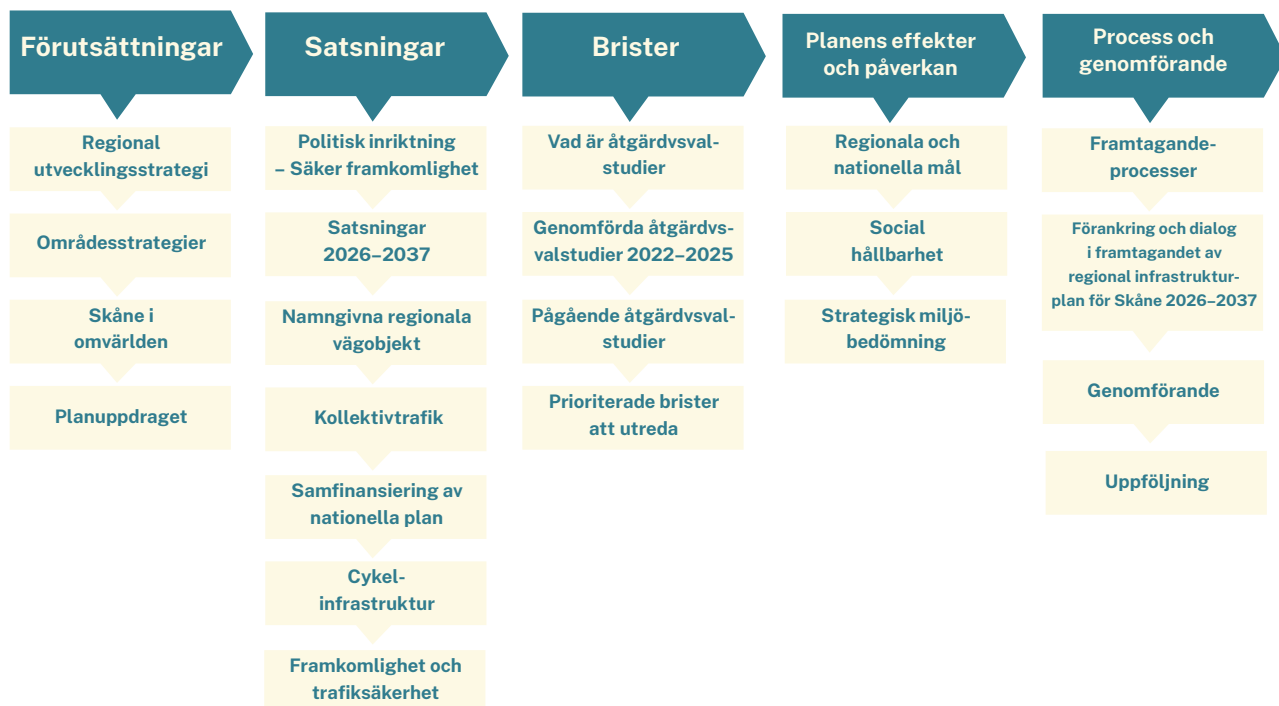
585 miljoner kronor avsätts för finansiering av åtgärder som bidrar till ökad framkomlighet och trafiksäkerhet. Medlen fördelas mellan statliga vägar och statligt bidrag till kommunala vägar samt investeringsåtgärder för enskilda vägar. Åtgärder som prioriteras inom potten är insatser som bidrar till ökad trafiksäkerhet, framkomlighet och minskade barriäreffekter av motorfordonstrafik. Särskilt fokus är på trafiksäkerhet i tätorter och framkomlighet längs det statliga vagnätet.



Ointecknade medel

82 miljoner kronor är för remissversionen ointecknade. Detta är för att alla objekt-kostnader inte är fastställda och Region Skåne vill säkerställa att det finns medel tillgängliga för att hantera eventuella kostnadsökningar utan att planens intention påverkas. Om kostnaderna inte förändras kommer dessa medel att intecknas till fullo i den slutgiltiga versionen. Några möjliga objekt finns beskrivna i avsnittet Satsningar.

Läsanvisning



Förutsättningar

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

Satsningar

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

Brister

Kapitlet Brister pekar ut de viktigaste bristerna i det skånska transportinfrastruktursystemet. Här beskrivs hur dessa under komman-

de planperiod bör utredas för att skapa ett fullgott planeringsunderlag för användning av exempelvis de utpekade potterna och för framtida regionala transportinfrastrukturplaner.

Effekter

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

Process och genomförande

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

Den regionala transportinfrastrukturen

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

Den regionala transportinfrastrukturplanen ska visa Skånes samlade infrastrukturåtgärder på statlig infrastruktur tillsammans med den nationella planen under planperioden 2026–2037 samt hur dessa bidrar till att nå de transportpolitiska målen och klimatmålen. Framtagande av planen har skett i dialog med Skånes kommuner, Trafikverket och Länsstyrelsen. Planen ska bidra till att möjliggöra infrastruktur till en hållbar utveckling av transportsystemet. Satsningar på järnvägsnätet och på Europavägarna som sker i Skåne beskrivs i den nationella planen.

Det är Trafikverket som är mottagare och som innehar uppdraget att genomföra den regionala transportinfrastrukturplanen. Trafikverket planerar i samråd med regionen och kommunerna hur de åtgärder som pekas ut i planen ska genomföras. Planeringsprocessen för exempelvis en ny cykelväg eller ett förlängt mötesspår på järnvägen är lång och kräver att man tar fram en planhandling, en så kallad vägplan eller en järnvägsplan.

Den regionala transportinfrastrukturplanen regleras av förordning (1997:263) och pekar ut vilka satsningar som ska göras under en 12-årsperiod för att utveckla regionens transportinfrastruktur. Planen revideras vart fjärde år. Förordningen anger vad planen får respektive måste omfatta. Samtidigt är planen också en handlingsplan med syfte att uppfylla målen i den regionala utvecklingsstrategin och transportstrategin. Transportinfrastrukturen är hela det statliga vägnätet förutom europavägarna och järnvägarna. Förutom utpekade satsningar på det statliga vägnätet har den regionala transportinfrastrukturplanen möjlighet att genom avtal samfinansiera övriga infrastruktursatsningar som ingår i den nationella planen, det vill säga järnvägssatsningar och utveckling av europavägar. Planen kan samtidigt delge medfinansiering till kommuner eller andra aktörer för att utveckla infrastrukturen på till exempel det kommunala vägnätet. Medel kan också användas som driftsbidrag till flygplatser i regionen samt underhåll av enskilda vägar. Föregående regional transportinfrastrukturplan sträckte sig från 2022 till 2033 och innehöll satsningar på totalt 5 152 miljoner kronor i 2021 års prisnivå.

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





Förutsättningar

I detta kapitel presenteras de allmänna förutsättningar som ligger till grund för planens inriktning och utpekade satsningar. Här beskrivs den regionala utvecklingsstrategin och tillhörande strategier och handlingsplaner som påverkar utvecklingen av Skånes transportinfrastruktur. Vidare beskrivs Skånes relation till omvärlden och de viktigaste samarbetena som finns inom transportinfrastrukturområdet. Under Planuppdraget går det att läsa vilka formella beslut som ligger till grund för framtagandet av den regionala transportinfrastrukturplanen.

Regional utvecklingsstrategi

Den regionala utvecklingsstrategin, Det öppna Skåne, beskriver vad Region Skåne vill med utvecklingen i Skåne och hur vi tillsammans i Skåne kan samarbeta för att möta utmaningarna, ta vara på regionens möjligheter, och skapa hållbar utveckling.

Skåne står inför flera utmaningar de närmaste åren, däribland lägre ekonomisk tillväxt och högre arbetslöshet än övriga Sverige, bristande transportinfrastruktur och obalans mellan länets östra och västra delar.

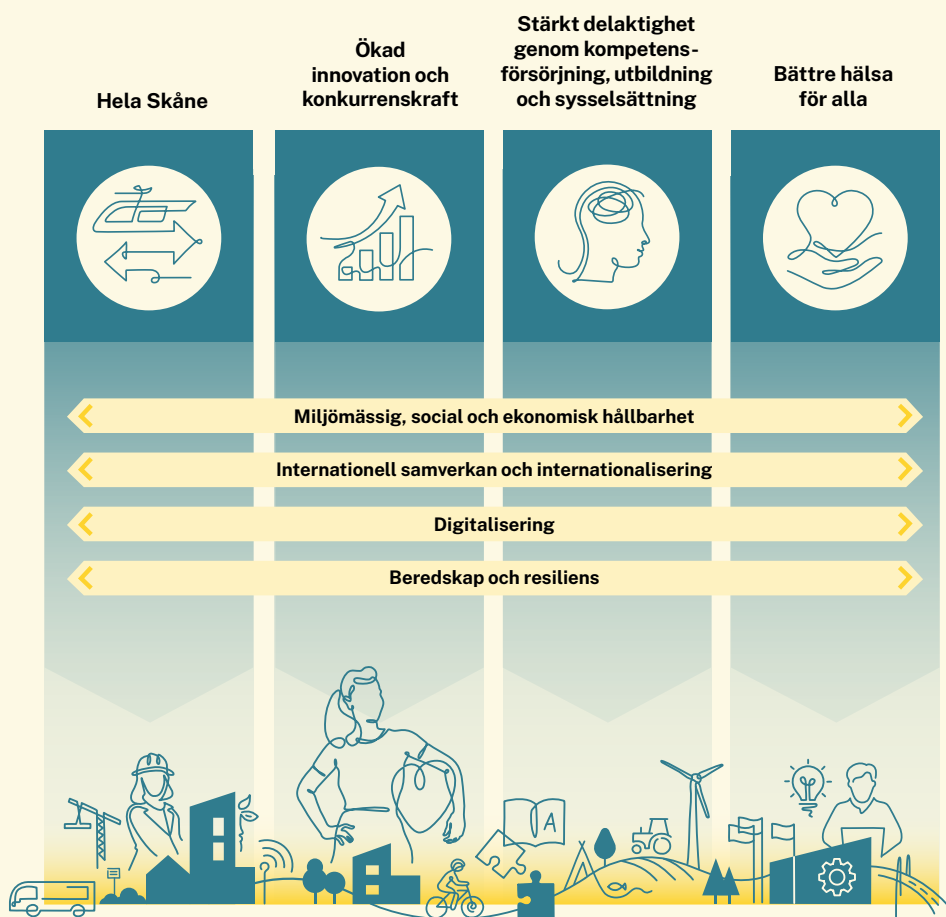
För att möta utmaningarna de kommande åren har Region Skåne särskilt pekat ut fyra strategiska områden:

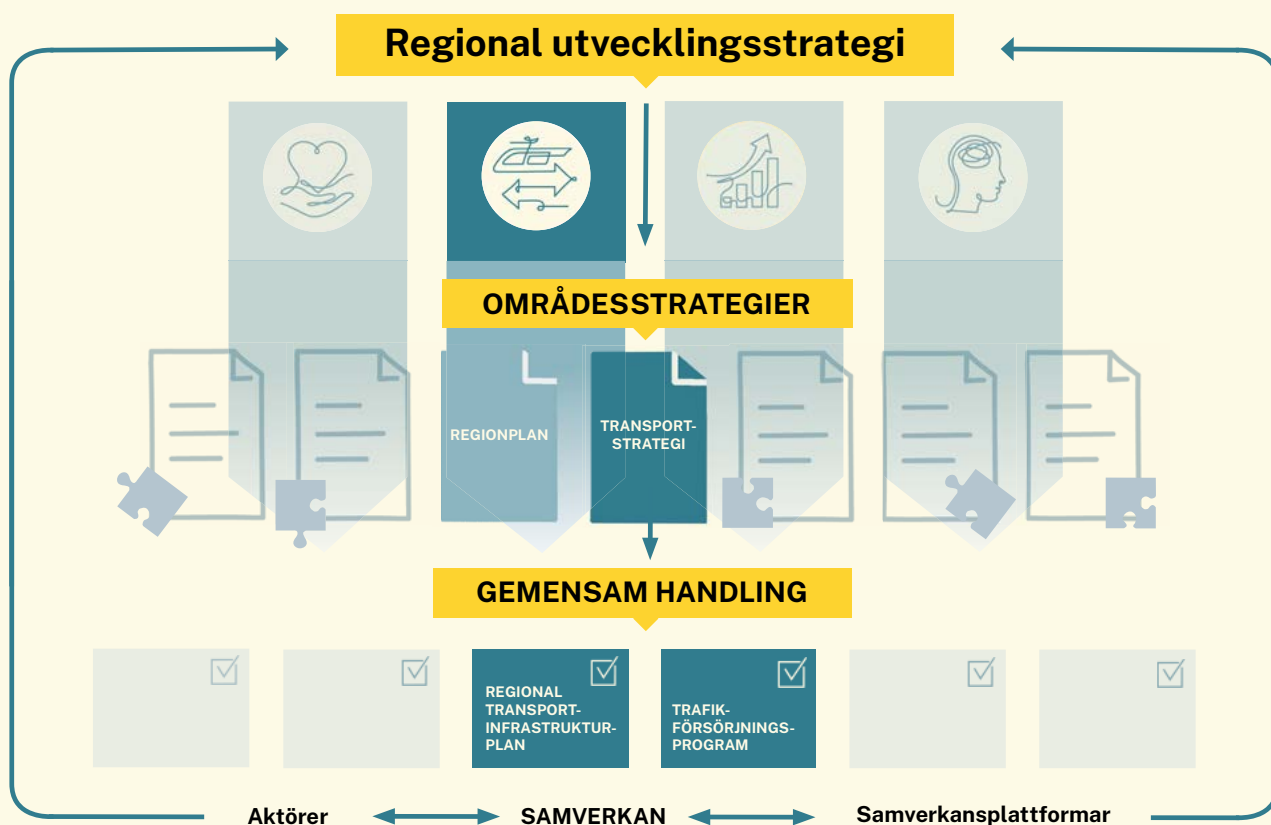
- Hela Skåne
- Ökad innovation och konkurrenskraft
- Stärkt delaktighet genom kompetensförsörjning, utbildning och sysselsättning
- Bättre hälsa för alla

För att komplettera de strategiska områdena pekar utvecklingsstrategin ut fyra långsiktiga tvärgående perspektiv som behöver genomsyra de strategiska områdena:

- Miljömässig, social och ekonomisk hållbarhet
- Internationell samverkan och internationalisering
- Digitalisering
- Beredskap och resiliens

Genom dessa hoppas Region Skåne ta ett helhetsgrepp över fler av de strukturella problem Skåne står inför. Målet är att skapa en hållbar utveckling enligt Agenda 2030 genom att stärka både städer och mindre orter, förbättra infrastrukturen och skapa bättre förutsättningar för alla invånare att forma sina liv i ett demokratiskt och inkluderande samhälle.





Den regionala transportinfrastrukturplanens sammanhang i det regionala utvecklingssystemet.

Hela Skåne

Region Skåne arbetar för att vara en tillgänglig och sammanhållen region där alla kan bo och verka, oavsett var i regionen man befinner sig. Med sitt strategiska läge och omfattande transportnätverk av vägar, järnvägar, hamnar och flygplatser bildar Skåne en av Sveriges största arbetsmarknader som sträcker sig över Öresund. Den växande regionen möter dock flera utmaningar. Infrastrukturen i Skåne är hårt belastad och trafiken kommer ytterligare att öka när Fehmarn Bält-förbindelsen står klar. Den digitala uppkopplingen är ojämnt fördelad i regionen, och energiförsörjningen är otillräcklig med endast 15 procent självförsörjning av el. För att hantera dessa utmaningar tar Region Skåne en aktiv roll på flera områden. Som regionplaneorgan ger regionen vägledning till kommunerna

i deras planering av mark- och vattenanvändning. I rollen som ansvarig för regional utveckling arbetar Region Skåne med att utveckla transportinfrastrukturen, främja digital utveckling och öka energiproduktionen. Därtill driver Region Skåne den regionala kollektivtrafiken i sin roll som kollektivtrafikmyndighet. Genom dessa insatser arbetar regionen för en hållbar utveckling som kommer hela Skåne till nytta.

Målbild för strategiområdet "Hela Skåne" är:

- Infrastruktur och fysisk planering som skapar värde för invånare och företag i Skåne
- Infrastruktur som bidrar till ett klimatsäkert Skåne

Områdesstrategier

Skånes regionala utvecklingsstrategi utvecklas genom områdesstrategier. Områdesstrategierna visar vägen mot önskade mål genom att tydligt definiera vad som ska genomföras, vilka aktörer som behöver samverka och hur arbetet ska prioriteras och följas upp.

För att omsätta strategiernas intentioner i praktisk handling kan varje områdesstrategi kompletteras med en eller flera handlingsplaner där konkreta åtgärder beskrivs.



1. Regionplan för Skåne

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

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

Regionplan är en områdesstrategi och pekar ut de fysiska strukturer som behövs för att skapa attraktiva livsmiljöer och konkurrenskraft i hela Skåne, däribland kollektivtrafiknoder, stråk och infrastruktur. Regionfullmäktige kommer under hösten 2025 att aktualiseringspröva Regionplanen.

2. Transportstrategi – för hållbar tillgänglighet i hela Skåne (Remissversion)

Transportstrategin för hållbar tillgänglighet i hela Skåne är ett strategiskt dokument som beskriver den långsiktiga inriktningen för hur Skånes transportsystem ska utvecklas. Strategin har ett övergripande mål om att skapa utveckling och hållbar tillgänglighet i hela Skåne. För att nå målsättningen om hållbar tillgänglighet i hela Skåne har målet brutits ner i tre strategiska mål:

Ett inkluderande transportsystem - Alla invånare och besökare ska kunna leva, arbeta och röra sig på ett hållbart sätt oavsett förutsättningar.

Ett robust transportsystem - Transportsystemet ska vara motståndskraftigt mot störningar och främja Skånes näringsliv och konkurrenskraft.

Ett klimatneutralt transportsystem - Transportsektorn i Skåne ska bidra till att Sverige når miljö- och klimatmålen genom transporteffektivitet och omställning av fordonsflottan.

Tillsammans utgör de grunden för Skånes långsiktiga inriktning för hur transportsystemet ska utvecklas.

Transportstrategin utgör en del av det regionala utvecklingssystemet i Skåne och är kopplad till den regionala utvecklingsstrategin ”Det öppna Skåne”. Den styr Region Skånes interna utvecklingsarbete, vägleder kommuner och andra aktörer samt utgör underlag för påverkansarbete.

3. Klimat- och energistrategi för Skåne

Klimat- och energistrategi för Skåne ska ge vägledning för regionens klimat- och energiarbete. Strategin fastställer att Skåne ska vara ledande i omställningen till ett samhälle med hög livskvalitet och minimal klimatpåverkan, samt att regionen i framtiden ska vara fossilbränslefri och klimatneutral. Transportsektorn i Skåne står för cirka en tredjedel av alla utsläpp av växthusgaser. Den nuvarande Klimat- och energistrategin för Skåne antogs 2018 och det pågår en process med att ta fram en ny strategi, där det reviderade dokumentet är ute på remiss under våren 2025.

Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2025–2035

Region Skåne upprättar tillsammans med Skånes kommuner, Trafikverket och övriga aktörer ett trafikförsörjningsprogram för kollektivtrafikens utveckling. Programets förutsättningar regleras i Kollektivtrafiklagen (2010:1065). Nuvarande program gäller för åren 2025–2035. Trafikförsörjningsprogrammets inriktning är ett viktigt underlag i åtgärdsplaneringen för att kunna genomföra rätt insatser som främjar kollektivtrafikens utveckling i regionen och uppfylla målet om en ökad andel resor med kollektivtrafik i framtiden. Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2025–2035 kommer att beslutas av regionfullmäktige under sommaren 2025.

4.

Skåne i omvärlden

Skåne är Sveriges tredje största region utifrån folkmängd med över 1,4 miljoner invånare. Regionen gränsar till Halland, Kronoberg och Blekinge i norr samt till Danmark i väster. Skåne har färjeförbindelser till Tyskland, Polen och Litauen, samt till Bornholm. Öresundsbron, som förbinder Skåne med Danmark, är en viktig länk för både väg- och järnvägstrafik och bidrar till regionens starka koppling till kontinenten. Skånes unika förbindelser med omvärlden skapar förutsättningar för regionens transportinfrastruktur.

Skåne genomkorsas av Sveriges mest trafikerade järnväg, Södra stambanan, som förbinder övriga Sverige med Skåne och norra Europa. Europavägarna E4, E6, E20, E22 och E65 passerar alla genom Skåne och utgör noderna för såväl lokal som nationell och internationell trafik. I Skåne ligger flera av Sveriges största hamnar, för såväl gods- som passagerartrafik. Skåne förbinds också med grannregionerna genom nationella turistcykelleder. I Skåne ligger Sveriges fjärde största flygplats, Malmö Airport, och regionen gränsar till Copenhagen Airport, som är den fjortonde största flygplatsen inom EU sett till antalet resenärer år 2024.

Skåne är också en gränsregion och regionen samarbetar inom flera olika nätverk och internationella samarbeten för att främja

utbyten, handel och skapa förutsättningar för transporter och resor. Detta innebär att det varje dag passerar en mångfald av människor och godstransporter genom Skåne med målpunkter såväl i Europa som resterande delar av Sverige och Norden. För att möjliggöra dessa transporter, och samtidigt skapa ett motståndskraftigt system ställs stora krav på kapacitet och tillgänglighet i Skånes transportsystem. Öppnandet av Fehmarn Bältförbindelsen, en ny väg- och järnvägstunnel mellan Danmark och Tyskland, kommer att innebära en ökad tillgänglighet till norra Tyskland vilket i sin tur kommer öka transittrafiken och trycket på transportinfrastrukturen i Skåne.

Systemanalys för Skåne

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





Regionövergripande samverkan

Region Skåne ingår i flera tvärregionala och internationella nätverk och samarbeten som syftar till att arbeta för en välfungerande och integrerad region.

Regionsamverkan Sydsverige

Regionsamverkan Sydsverige är ett samarbete mellan Regionerna Blekinge, Halland, Jönköping, Kalmar län, Kronoberg och Skåne inom områden som arbetsmarknad och kompetensförsörjning, bredband och digitalisering, infrastruktur och kollektivtrafik samt kultur. Samarbete sker på politisk nivå och tjänstemannanivå, där både styrande och oppositionspolitiker medverkar. Målsättningen är att skapa en grund för ökad tillväxt och hållbar utveckling i Sydsverige och Sverige. Regionsamverkan Sydsverige samverkar med staten, kommunerna, näringslivet och andra aktörer för att på bästa sätt ge förutsättningar för Sydsveriges och därmed för hela Sveriges utveckling. Infrastruktur, kollektivtrafik,

bebyggelseplanering, näringslivsutveckling, forskning och innovationer hänger nära samman och samspelar för att gemensamma mål ska kunna nås och resurserna användas effektivt.

Greater Copenhagen

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

Planuppdraget

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

Vad styr framtagandet av planen?

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

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

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

- Investeringar i statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet.
- Åtgärder i sådana anläggningar m.m. för vilken statlig medfinansiering kan beviljas enligt 2 § förordningen (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m.
- Åtgärder som kan påverka transportefterfrågan och val av transportsätt samt åtgärder som ger effektivare användning av befintlig infrastruktur.

- Åtgärder i andra icke statligt finansierade anläggningar av betydelse för det regionala transportsystemet som bör redovisas i planen.

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

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

Inriktningsunderlag

Trafikverket presenterade i januari 2024 inriktningsunderlag för planperioden 2026–2037.

I inriktningsunderlaget beskrivs myndighetens förslag för den långsiktiga inriktningen för utvecklingen av infrastrukturplaneringen. Trafikverket anser sammantaget att det är angeläget att:

- rusta, effektivisera och modernisera den befintliga infrastrukturen
- vidta åtgärder för att klara dels klimat- och trafiksäkerhetsmålen, dels klimatförändringar och yttre hot
- hushålla med resurser genom att minska kostnader, prioritera noga och besluta

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

Infrastrukturproposition

I oktober 2024 presenterade regeringen proposition Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera. Propositionen fastslår inriktning samt ramarna för den nationella transportinfrastrukturplanen 2026–2037. Av propositionen framgår den ekonomiska ramen och inriktningen på satsningar i transportinfrastrukturen för planperioden år 2026–2037. Planeringsramen för planperioden är 1171 miljarder kronor, vilket är en ökning med 372 miljarder kronor jämfört med planeringsperioden år 2022–2033. Medlen skall enligt propositionen fördelas enligt nedan:

- Utveckling av transportsystemet: **607 miljarder kronor**
- Vidmakthålla inkl. reinvesteringar av statliga järnvägar: **210 miljarder kronor**
- Vidmakthålla inkl. reinvesteringar av statliga vägar samt statlig medfinansiering till enskilda vägar: **357 miljarder kronor**

Direktiv till åtgärdsplanering

Regeringen gav i mars 2025 uppdrag till Trafikverket och länsplaneupprättarna att initiera åtgärdsplaneringen och ta fram nationell plan och regionala planer för utveckling av transportsystemet. Direktivet fastslår de preliminära ramarna för den regionala transportinfrastrukturen och övriga krav som åtgärdsplaneringen ska eller bör uppfylla. Regionerna ska redovisa sina planer till regeringen senast den 20 januari.

Direktivet fastslår att den av regionen upprättade regionala transportinfrastrukturplanen ska beskriva vilka åtgärder som bör prioriteras för att bidra till uppfyllanden av de transportpolitiska målsättningarna samt klimatmålen. Prioritet bör ges till åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten och ska inriktas mot åtgärder i infrastrukturen utan omotiverade inskränkningar gällande framkomlighet eller transporteffektivitet.

Följande ska redovisas av regionerna utöver vad som anges i förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur:

- Hur de ekonomiska ramarna för planperioden ska fördelas på olika åtgärder och typer av åtgärder. Åtgärder som beräknas kosta under 75 miljoner kronor behöver inte anges i förslagen till länsplaner.
- Vilka prioriteringar som planförslagen baseras på.
- Om fyrstegsprincipen och ett trafikslagsövergripande perspektiv har tillämpats i planförslagen.
- Hur mycket medel som går till åtgärder i infrastrukturen som förbättrar trafiksäkerheten.
- Hur mycket medel som går till samfinansiering av åtgärder i nationell plan samt hur mycket medel som avsätts till statlig medfinansiering.
- Miljöbedömning kopplat till respektive förslag till länsplan.





Satsningar

Region Skåne har av regeringen fått i uppdrag att upprätta en ny regional transportinfrastrukturplan för åren 2026–2037. Planen avser investeringsåtgärder på i huvudsak det statliga regionala vägnätet i Skåne. Trafikverket upprättar samtidigt en nationell transportplan för investeringar i järnvägsnätet och det nationella stamvägnätet. Det finns en bred samsyn kring de viktigaste prioriteringarna. Genomförandet av namngivna objekt under planperioden 2022–2033 är en utgångspunkt, fortsatta satsningar på kollektivtrafik och cykel är en annan. Planen innehåller också ett ökad fokus på säker framkomlighet. Den av regeringen angivna budgetramen täcker inte Skånes behov av ny infrastruktur.

I remissversionen av regional transportinfrastrukturplan 2026-2037 är 82 miljoner kronor oin-tecknade. Detta är för att alla objektkostnader inte är fastställda och Region Skåne vill säkerställa att det finns medel tillgängliga för att hantera eventuella kostnadsökningar utan planens intention påverkas. Om kostnaderna inte förändras kommer dessa medel att intecknas till fullo i den slutgiltiga versionen. Några möjliga kandidater finns beskrivna i avsnittet Satsningar.

Politisk inriktning

– Säker framkomlighet

Regeringen har gett regionerna och Gotlands kommun i uppdrag att upprätta länsplaner för regional transportinfrastruktur för perioden 2026–2037. Länsplanerna ska ha ett länsöverskridande och nationellt perspektiv, med prioritet för åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten. Åtgärderna ska fokusera på infrastrukturella förbättringar utan att omotiverat begränsa framkomlighet eller transporteffektivitet. Trafiksäkerhetsproblemen är omfattande på det statligt regionala vägnätet i Sverige, med variationer beroende på geografiska förutsättningar.

I Skåne, med sitt finmaskiga vägnät och stora invånarantal, finns många alternativa vägar som hanterar olika trafikvolym och har olika utformningar. För att hantera denna utmaning har det beslutats att den politiska

inriktningen för den Regionala Transportinfrastrukturplanen för perioden 2026–2037 ska vara säker framkomlighet. Detta omfattar både ombyggnad och mötesseparering av vissa vägar samt mindre punktinsatser som kan ha stor effekt på trafiksäkerheten och framkomligheten. Exempel på sådana insatser är ombyggnad av olycksdrabbade eller hårt belastade korsningspunkter till cirkulationsplatser och komplettering av korsningar med separata vänstersvängsfält. Alla åtgärder inom begreppet säker framkomlighet syftar till att främja trafiksäkerheten, framkomligheten och förutsägbarheten i stråket samt vara samhällsekonomiskt lönsamma. Åtgärderna ska även främja regional utveckling och binda samman Skåne.

Satsningar 2026–2037

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

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

- **Medfinansiering:** Gemensam finansiering med andra medel utöver den regionala transportinfrastrukturplanen. Exempelvis kan en kommun medfinansiera ett vägobjekt i den regionala planen.
- **Statlig medfinansiering:** Finansiering ur nationell eller regional plan till åtgärder med en annan offentlig huvudman. Finansiering till satsningar kan till exempel sökas av regionens kommuner och den regionala kollektivtrafikmyndigheten.

Ekonomisk ram

Utifrån den preliminära ramen på 7 382 miljoner kronor har Region Skåne upprättat Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2026–2037, med följande utgångspunkter:

Tabellen på nästa sida visar fördelningen av budgetram

- **3 325 miljoner kronor** avsätts för finansiering av regionala vägobjekt. Under planperioden prioriteras att färdigställa stråk och genomförandet av namngivna objekt i föregående plan. Ökade kostnader har också inneburit att tidigare kollektivtrafikobjekt och cykelvägobjekt blivit namngivna åtgärder.
- **1 370 miljoner kronor** avsätts för finansiering av kollektivtrafikåtgärder som fördelas mellan statliga vägar, statligt bidrag till kommunala vägar och storstadsavtal Malmö. Åtgärder för genomförande av SkåneExpressen, övriga kollektivtrafiksatsningar, tillgänglighetsanpassning och storstadsavtal Malmö prioriteras inom planperioden.
- **1 020 miljoner kronor** avsätts för samfinansiering av satsningar i nationell transportplan.
- **1 000 miljoner kronor** avsätts för finansiering av ny samt upprustning av befintlig cykelinfrastruktur. Medlen fördelas mellan statliga vägar och statligt bidrag till kommunala vägar.
- **585 miljoner kronor** avsätts för finansiering av åtgärder som bidrar till ökad framkomlighet och trafiksäkerhet samt investeringsbidrag till enskilda vägar. Medlen fördelas mellan statliga vägar och statligt bidrag till kommunala vägar.

**3 325
miljoner**

Finansiering av
regionala
vägobjekt

**1 370
miljoner**

Finansiering av kol-
lektivtrafik-
åtgärder

**1 020
miljoner**

Samfinansiering av
satsningar i nationell
transportplan

**1 000
miljoner**

Finansiering av
cykelinfrastruktur (ny
och befintlig)

**585
miljoner**

Finansiering av
framkomlighet och
trafiksäkerhet

Namngivna Regionala vägobjekt	3325	Samfinansiering av nationell plan	1020
19 Bjärlöv–Broby	200	Vändspår Båstad	100
108 Staffanstorps–Lund	35	Kävlinge–Arlöv, etapp 2 (Lommabanan)	100
913 Bjärred–Flädie planskild korsning	80	Söderåsbanan Lommabanan, bulleråtgärder	120
1022 Hammar–Skillinge	150	Trimningspaket Järnväg inkl NGÖ + Teckomatorp–Eslöv	150
11 Sjöbo (Anklam)–Tomelilla	330	Kapacitet och uppställning Helsingborgsområdet	250
23 Tjörnarps–Sandåkra	655	Ystadbanan Skurup–Rydsgård	200
100 TPL Kungstorp–CPL Stora Hammar	115	Skånebanan Kristianstad–Hässleholm	100
100 Stora Hammar–Falsterbo	120		
21 Klippan–Hyllstofta	395		
1255 Bjuv–Åstorp–Hyllinge*	75	Cykelinfrastruktur	1 000
108 genom Svedala	290	Statliga regionala cykelvägar	450
1144 Hofterups–Häljarp*	150	Standardhöjning och passager statliga cykelvägar	150
23 Östra Höör Höör/Hörby	220	Statlig medfinansiering kommunala cykelvägar	300
11 Gärsnäs–Simrishamn*	100	Statlig medfinansiering till regionalt prioriterade stråk	100
1350 Glumslöv–Rydebäck*	85		
19 Härlöv–Karpalund förbifart	225		
11 Veberöd planskild korsning	100		
		Framkomlighet, trafiksäkerhet	585
Kollektivtrafik	1 370	Statliga vägar	400
Statliga regionala vägar	350	Statlig medfinansiering till kommunal infrastruktur	150
Statlig medfinansiering kommunala vägar	750	Investeringsåtgärder enskilda vägar	30
Storstadsavtal Malmö	270	Steg 1 och 2 åtgärder	5
		Utrymme:	82

Kommentar:

Kostnader för åtgärder markerade med en asterisk * är inte helt säkerställda vilket medför att de kan förändras. Baserat på den situationen finns det ett utrymme på 82 miljoner kronor som inte är intecknade i remissversionen. Region Skåne har resonerat att det är bättre att inte inteckna de medlen utan säkerställa att de finns tillgängliga vid eventuell kostnadsfluktuation och således

inte behöva förändra tilldelningen av potterna vilket kan påverka den Regionala Transportinfrastrukturplanens inriktning i negativ riktning då dess intention förändras. Det icke intecknade utrymmet som redovisas i remissversionen kommer att intecknas till fullo i den slutgiltiga versionen av den Regionala Transportinfrastrukturplanen för perioden 2026-2037.

Namngivna Regionala vägobjekt

3 325 miljoner kronor avsätts för finansiering av namngivna regionala vägobjekt. Namngivna objekt är objekt som är kostnadsberäknade till över 75 miljoner kronor. För de namngivna objekten prioriteras det regionalt viktiga vägnätet som stödjer det flerkärniga Skåne. Under planperioden prioriteras att färdigställa stråk, genomföra prioriterade objekt från föregående plan, paketering av tidigare åtgärder inom potter och nya satsningar som skapar ökad säker framkomlighet.



Väg 19 Bjärlöv–Broby

Väg 19 är en viktig nordsydlig regional förbindelse mellan Kristianstad och norra delarna av Skåne samt en viktig länk till Kronoberg. Längs den aktuella sträckan varierar vägbredden mellan 7 och 13 meter, med merparten av sträckan inom spannet 7 till 9 meter. Trafikflödet har uppmätts till 3 800–6 400 fordon/dygn. Den tunga trafiken utgör ungefär 10 procent. Vägen är smal i förhållande till trafikbelastning och trafiksäkerheten bedöms som låg. Kollektivtrafiken påverkas även negativt av trängseln och av att vägen inte är optimal utformad. Åtgärden innebär

en ombyggnad till mötesfri landsväg 2+1 med hastighetsstandard 100 km/h för förbättrad tillgänglighet, trafiksäkerhet och framkomlighet. Åtgärder som förbättrar framkomligheten för SkåneExpressen ingår i projektet. Mellan Bjärlöv och Hanaskog kommer cyklisterna att hänvisas till den gamla vägen och mellan Hanaskog och Broby upprustas den gamla banvallen till cykelbana. Den preliminära kostnaden för åtgärderna längs den 16 km långa sträckan är 444 miljoner kronor varav 200 miljoner kronor belastar planperioden 2026–2037. Byggnation pågår med färdigställande under 2026.

19 Bjärlöv–Broby	200
108 Staffanstorp–Lund	35
913 Bjärred–Flädie planskild korsning	80
1022 Hammar–Skillinge	150
11 Sjöbo (Anklam)–Tomelilla	330
23 Tjörnarps–Sandåkra	655
100 TPL Kungstorp–CPL Stora Hammar	115
100 Stora Hammar–Falsterbo	120
21 Klippan–Hyllstofta	395
1255 Bjuv–Åstorp–Hyllinge	75
108 genom Svedala	290
1144 Hofterup–Häljarp	150
23 Östra Höör Höör/Hörby	220
11 Gärsnäs–Simrishamn	100
1350 Glumslöv–Rydebäck	85
19 Härlöv–Karpalund	225
11 Veberöd planskild korsning	100

Väg 108 Staffanstorp–Lund

Väg 108 tillhör det regionalt viktiga vägnätet för persontrafik och fyller en viktig lokal funktion mellan Staffanstorp och Lund. Befintlig väg 108 trafikerar av 11 000 till 14 500 fordon/dygn och saknar mötesseparering. Vägstandarden är låg i förhållande till vägens funktion och mängden fordon som trafikerar vägen vilket medför långa köer under rusningstrafik. Föreslagna åtgärder är en ombyggnad i befintlig sträckning till mötesfri väg 2+2 med särskilt fokus på kollektivtrafiken samt upprustning av delar av den befintliga gång- och cykelvägen. Vägen ska ha hastighetsstandard 100 km/h. Åtgärden samordnas med ombyggnad av trafikplats Lunds södra/E22. Vägplanen är fastställd. Den preliminära kostnaden är 127 miljoner kronor varav 35 miljoner kronor belastar planperioden 2026–2037. Byggnation pågår med färdigställande under 2026.

Väg 913 Bjärred–Flädie planskild korsning Lommabanan

I samband med utbyggnaden av Lommabanan behöver plankorsningen mellan väg 913 och Lommabanan byggas om. Projektet kommer att genomföras i anslutning kring åtgärderna på Lommabanan. Förutsättningarna för kollektivtrafiken och cykling längs vägen och till Flädie ingår i projektet. Den preliminära kostnaden för åtgärderna är 80 miljoner kronor. Vägplan är färdigställd och byggstart är beräknad till år 2027.

Väg 100 Stora Hammar–Kungstorp

Väg 100 är en prioriterad regional väg som sträcker sig från Skanör, via Ljunghusen och Höllviken och slutar som motortrafikled som mynnar i E6/E22 mot Malmö. Vägen utgör den enda länken mellan dessa orter. Objektet har studerats i en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) under åren 2016/2017. Stråket har brister kopplat till trafiksäkerhet och tillgänglighet. Det råder bristande framkomlighet under tider med höga trafikflöden, såsom vid pendlingstider

morgon och kväll. De planerade åtgärderna att väg 100, mellan cirkulationsplats Stora Hammar och trafikplats Kungstorp, breddas med ett körfält i norrgående körriktning. Vägsträckan får då dubbla körfält i båda körriktningarna. Breddningen av vägen sker längs vägens södra sida. Vidare planeras en ny busshållplats med två hållplatslägen i anslutning till handelsområdet vid Toppengallerian, inklusive en anslutande gång- och cykelväg samt en planskild gång- och cykelport under väg 100. De planerade åtgärderna möjliggör ett genomförande av SkåneExpressen och ökar attraktiviteten för att åka kollektivtrafik i stråket Malmö-Falsterbonäset. Arbeta med vägplan pågår. Den preliminära kostnaden för åtgärderna är 115 miljoner kronor och belastar planperioden 2026–2037. Beräknad byggstart år 2026.

Väg 100 Falsterbo–Stora Hammar

Väg 100 är en prioriterad regional väg som sträcker sig från Skanör, via Ljunghusen och Höllviken och slutar som motortrafikled som mynnar i E6/E22 mot Malmö. Vägen utgör den enda länken mellan dessa orter. Objektet har studerats i en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) under åren 2016/2017. Stråket har brister kopplat till trafiksäkerhet och tillgänglighet. Det råder bristande framkomlighet under tider med höga trafikflöden, såsom vid pendlingstider morgon och kväll. Åtgärderna innebär att en fyrfältsväg byggs från Cirkulationsplats Stora Hammar till Falsterbokanalens. En fyrfältsväg anläggs också genom Skanörs Ljung. Åtgärder för kollektivtrafiken inkluderar nya hållplatslägen för SkåneExpressen samt ett separat busskörfält genom Skanör ljun i södergående riktning för att prioritera bussen framkomlighet. De planerade åtgärderna möjliggör ett genomförande av SkåneExpressen och ökar attraktiviteten för att åka kollektivtrafik i stråket Malmö-Falsterbonäset. Vägplan är fastställd. Den preliminära kostnaden för åtgärderna är 120 miljoner kronor och belastar planperioden 2026–2037. Beräknad byggstart år 2026.

Väg 1022 Hammar–Skillinge, gång- och cykelväg

Förbättrade cykelmöjligheter mellan Hammar och Skillinge är en viktig förutsättning för att färdigställa Sydkustleden. Sydkustleden är en nationell cykelled som sträcker sig från Simrishamn längs med Skånes kust via bland annat Trelleborg och Malmö till Helsingborg. I Simrishamn ansluter Sydkustleden till Sydostleden, som löper vidare norrut till Växjö. I Helsingborg börjar Kattegattleden som fortsätter vidare norrut till Göteborg. Ändamålet med projektet är att skapa en sammanhängande, tillgänglig och trafiksäker cykelväg för att förbättra förutsättningarna för att cykla samt öka trafiksäkerheten för gång och cykeltrafikanter mellan Hammar och Skillinge. Den preliminära kostnaden för åtgärden är 150 miljoner kronor. Simrishamns och Ystad kommun finansierar 25 procent av den del som anläggs inom respektive kommun. Vägplan är fastställd och planerad byggstart är år 2026.

Väg 11 Sjöbo (Anklam)–Tomelilla

Väg 11 tillhör det regionalt utpekade nätet för persontrafik, godstrafik och kollektivtrafik. Den aktuella sträckan ingår i planerna för utveckling av SkåneExpressen och utgör en regional länk mellan Skånes sydvästra och sydöstra delar. Vägen är relativt ny med ett körfält i vardera riktningen och hastighetsstandard 90 km/h, med undantag från korsningen med väg 19 där hastigheten är 70 km/h. Befintlig väg trafikeras av cirka 4 700 fordon per dygn. Vägen är försedd med mitt- och sidräfflor men saknar mötesseparering, vilket innebär att trafiksäkerheten är bristfällig. Det finns också brister för oskyddade trafikanter längs väcksträckan och i korsningspunkter. Objektet har studerats i en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) under åren 2016/2017. Föreslagen åtgärd avser att mötesseparera befintlig väg för att höja trafiksäkerheten samt att öka framkomligheten för kollektivtrafiken. Åtgärder för att främja cykling studeras inom projektet. Fastställelse av vägplan pågår. Den preliminära kostnaden för åtgärderna är 330 miljoner kronor och

belastar planperioden 2026–2037. Beräknad byggstart är år 2026.

Väg 23 Tjörnarps–Sandåkra

Väg 23 är en del av en viktig interregional förbindelse från sydvästra Skåne till Småland. Vägen är särskilt viktig för regionala transporter och ingår i landtransportnätet för långväga godstransporter. Trafikmängden uppgår till 6 600–7 600 fordon per dygn och den tunga trafiken utgör mellan 16 och 18 procent av all trafik. Dagens vägsträcka mellan Tjörnarps och Sandåkra saknar mitträcke och separerad gång- och cykelväg på delar av sträckan. Den befintliga vägstandarden är inte tillfredställande i förhållande till trafikmängden och sträckan är olycksdrabbad. Objektet har studerats i en åtgärdsvalsstudie under år 2016/2017. Föreslagen åtgärd är en ombyggnad i befintlig sträckning av väg 23 mellan Höör/Tjörnarps och Hässleholm/Sandåkra. Vägen utformas som en mötesfri landsväg 2+1 och hastighetsstandard 100 km/h. Möjligheten för oskyddade trafikanter att röra sig längs sträckan studeras och en gång- och cykelport i norra Mellby planeras. Fastställelse av vägplan pågår. Den preliminära kostnaden för åtgärderna är 655 miljoner kronor och planerad byggstart är år 2027.

Väg 21 Klippan–Hyllstofta

Väg 21 fyller en viktig funktion i att binda samman Skånes nordvästra och nordöstra delar samt vidare mot Blekinge. Den är utpekad som en funktionellt prioriterad väg för godstransport och dagliga samt långväga personresor med bil. Sträckan mellan Klippan och Hyllstofta är den sista delen av stråket som saknar mittseparering och var tidigare utpekad som en brist i Regionala transportinfrastrukturplan 2018–2029. Objektet studerades i en åtgärdsvalsstudie (ÅVS) under 2019. Sträckan saknar mittseparering och har begränsade omkörningsmöjligheter - med köbildning och olyckor som följd. Åtgärderna innebär att befintlig väg mötessepareras med utbyggnad av omkörningssträckor, så kallad gles 2+1-väg.

Arbete med vägplan pågår. Totalkostnaden för objektet beräknas till 395 miljoner som belastar planperioden 2026–2037. Beräknad byggstart är år 2028.

Väg 1255 Bjuv-Åstorp-Hyllinge

Det finns ett behov av att kunna cykelpendla på ett säkert sätt mellan Bjuv, Hyllinge och Åstorp. Idag saknas trafiksäkra sätt att ta sig fram för gående och cyklister på grund av höga hastigheter och stora trafikflöden längs med sträckan. Genom att anlägga en ny gång- och cykelväg på sträckan blir det möjligt att cykla mellan orterna. I och med den planerade utvecklingen av verksamhetsområdena öster om Malmövägen förväntas trafiken i korsningen Ängavägen/Malmövägen öka vilket innebär att ett vänstersvängsfält kommer att anläggas. I vägplaneskedet kommer det även utredas standardhöjning och tillgänglighetsanpassning av busshållplatserna Brogårda och Västra Broby Ekebro utmed den nya gång- och cykelvägen. Den preliminära kostnaden för åtgärderna är 75 miljoner kronor som belastar planperioden 2026–2037. Arbete med vägplan pågår. Beräknad byggstart är tidigast 2028.

Väg 108 genom Svedala

Väg 108 är en regionalt viktig väg för persontrafik som i Svedala korsar järnvägen Ystadbanan i plan. Vägen är ett viktigt komplement till E6 och förbinder många lokala målpunkter. Vägsträckan trafikeras av mellan 4 000 och 8 000 fordon per dygn och har delvis en låg standard med begränsade omkörningsmöjligheter och en hög andel trafikolyckor. Järnvägs korsningen medför störningsmoment med begränsad framkomlighet och utgör en trafiksäkerhetsrisk. Bristen studerades i en åtgärdsvalsstudie som avslutades under 2023. Arbete med vägplan pågår. Den preliminära kostnaden för projektet är 290 miljoner kronor som belastar planperioden 2026–2037. Planerat byggstart är år 2029.

Väg 1144 Hoftorup-Häljarp

I dag finns cykelväg på hela sträckan mellan Malmö och Helsingborg, utom mellan Hoftorup och Häljarp. Sträckan är utpekad som ett regionalt cykelstråk i Region Skånes cykelstrategi, och bristen har identifierats och prioriterats i den regionala cykelvägsplanen. Genom tätorterna Hoftorup och Ålstorp är trafikflödena för stora för att det ska anses säkert att cykla i blandtrafik på väg 1144. Sträckan är en kommande delsträcka av den nationella cykelleden Sydkustleden. Åtgärden innebär en separerad gång- och cykelväg längs hela sträckan mellan Hoftorup och Häljarp med trafiksäkra gång- och cykelpassager. Längs sträckan genomförs också tillgänglighetsanpassning av busshållplatser. Den preliminära kostnaden för åtgärderna är 150 miljoner kronor som belastar planperioden 2026–2037. Arbete med vägplan pågår. Beräknad byggstart är som tidigast 2029.

Väg 13 & 23 Hörby-Höör

Väg 23 är en del av en viktig interregional förbindelse från sydvästra Skåne till Småland. Vägen är särskilt viktig för regionala transporter och ingår i landtransportnätet för långväga godstransporter. Trafikmängden uppgår till 6 600–7 600 fordon per dygn. På stora delar av väg 23 är framkomligheten begränsad med många anslutningar. Vägen går även genom det känsliga Ringsjösundet där det råder förbud för transport med farligt gods. Objektet har studerats i en åtgärdsvalsstudie under åren 2016/2017. Under 2021 gjordes ett omtag och en ny åtgärdsvalsstudie startades upp. Den åtgärdsvalsstudien avslutades under 2023. Åtgärden innebär mötesseparering av väg 13 mellan trafikplats Norrehe och korsning med väg 1339. Ny GC-väg längs 2+1-sträckan där det saknas, inkl. GC-port vid busshållplats. Två cirkulationsplatser byggs på väg 13 i korsningspunkter med av-/påfartsramper till E22, norr och söder om trafikplats Norrehe. Cirkulationsplatsen i centrala Höör byggs om för att förbättra framkomligheten för trafik mellan väg 23 i norr och väg 13 i söder (framtida väg 23:s sträckning). Den preliminära kostnaden för åtgärderna är 220 miljoner som belastar planperioden 2026–2037. Beräknad byggstart är som tidigast efter 2030.

Väg 11 Gärsnäs–Simrishamn

Väg 11 är en högtrafikerad väg med hastigheten 80–90 km/h och med ÅDT på 3500 till 5700 på berörd sträcka. Vägen förbinder orterna Gärsnäs-Ö Tommarp-Simrishamn och lämpar sig inte för cykling i blandtrafik. Det finns ett behov av att kunna cykla från Ö Tommarp till Gärsnäs för att kunna ta sig till Gärsnäs station, efter att stationen i Östra Tommarp lades ned. Åtgärden innebär byggnation av separerad gång- och cykelväg med hög standard på sträckan mellan Gärsnäs-Ö Tommarp-Simrishamn. Genom Ö Tommarp nyttjas befintlig väg 1580 för cykling i blandtrafik. Genom Järrestad nyttjas befintlig väg 1582, enskild väg och kommunal GC-väg längs järnvägen, fram till Drickavägen/ väg 1537. Åtgärden innebär också tillgänglighetsanpassning av busshållplats Ö Tommarp, accelerationsfält för buss samt en planskild passage. Totalkostnaden för objektet uppskattas till 100 miljoner kronor. Beräknad byggstart är som tidigast efter 2030.

Väg 1350 Glumslöv–Rydebäck

Det finns cykelkoppling mellan Glumslöv och Rydebäck/Helsingborg, men kopplingen är bristfällig då den har låg standard, saknar prioritering och inte går den genaste vägen. Sträckan utgör en del av den nationella cykelleden Sydostleden mellan Simrishamn och Helsingborg samt är utpekad som Supercykelväg. Åtgärden innebär byggnation av friliggande GC-väg med hög standard hela sträckan mellan Glumslöv och Rydebäck/Helsingborg (3,0 km). För att uppnå en säker och tillgänglig cykelförbindelse för arbetspendling med cykel ska cykelvägen utformas med utgångspunkt i Region Skånes framtagna kvalitetsaspekter med tillhörande funktionskrav för supercykelvägar. Åtgärden är beroende av att Helsingborg stad bygger resterande del mellan Rydebäck-Helsingborg. Den preliminära kostnaden för åtgärderna är 85 miljoner som belastar planperioden 2026–2037. Beräknad byggstart är som tidigast efter 2030.

Väg 19 Härlöv–Karpalund

Riksväg 19 är en viktig nord-sydlig förbindelse mellan sydvästra Småland, nordöstra Skåne och Österlen, och används för långväga transporter, inklusive trafik till Polen via Ystad. Vägen är avgörande för gods- och persontransporter, arbetspendling mot Kristianstad, samt för orter och verksamheter längs sträckan. Den är även viktig för kollektivtrafik, cykling och jordbrukstransporter. I Härlöv har vägen låg standard med bristande trafiksäkerhet och avsaknad av mitträcke. Sträckan mellan trafikplats Härlöv och cirkulationsplatsen vid Ringelikorsvägen hanterar mycket lokaltrafik, vilket påverkar framkomligheten. Riksväg 19 i utredningsområdet är inte anpassad för den höga trafikbelastningen och saknar separata gång- och cykelvägar, vilket ökar risken för fotgängare och cyklister. Kollektivtrafiken påverkas negativt av trängsel och otillfredsställande utformning. Avsaknaden av mitträcke utgör en stor olycksrisk. Åtgärden innebär att en ny 2+1 mötesseparerad väg byggs öster om den befintliga sträckningen, från cirkulationsplatsen vid Långebrogatan och ansluter till Riksväg 19 söder om Karpalund. Den nuvarande vägen behålls för lokaltrafik samt gång- och cykelvägar. Åtgärden omfattar även en ny gång- och cykelväg separerad med räcke, samt allmän tvåfältsväg, enskild tvåfältsväg och ersättningsväg med mötesplatser som där ny korsningspunkt tillkommer, fickhållplatser och fyra nya broar. Den nya sträckan får en skyltad hastighet på 100 km/tim, jämfört med den tidigare hastigheten på 70 km/tim. Lokaliseringsutredning har pågått under 2024/2025. Den preliminära kostnaden för åtgärderna är 225 miljoner som belastar planperioden 2026–2037. Beräknad byggstart är som tidigast efter 2030.



Väg 21 Vannebergakorset - möjlig kandidat

Väg 21 är ett regionalt viktigt stråk för pendling och godstransporter och ingår i det av Trafikverket utpekade funktionellt prioriterade vägnätet (FPV) för såväl godstransporter som dagliga personresor och långväga personresor. Vannebergakorset är en fyrvägs korsning i plan som medger trafikrörelser i samtliga relationer. Trafikflödet på väg 21 innebär att motorfordon som ankommer korsningen från Vannebergavägen och antingen ska korsa vägen eller göra vänstersväng kan få långa väntetider. Lång väntetid kan innebära att bilister tar onödiga risker. Åtgärden innebär att befintlig fyrvägs korsning i plan byggs om till en planskild korsning med anslutande på- och avfarter. Lokalt skyltad hastighet (70 km/h) på väg 21 förbi Vannebergakorset tas bort så att det blir genomgående 100 km/h. Beräknad byggstart är som tidigast efter 2030.

Väg 11 Veberöd

Väg 11 är en viktig regional väg som sträcker sig mellan Malmö och Simrishamn. Den sammanbinder en rad orter och är viktig både för både gods- och persontransporter främst för arbetspendling. Korsningarna vid Veberöd har påtagliga brister i framkomlighet och trafiksäkerhet. Det är brister som både påverkar busstrafiken och annan trafik, särskilt lastbilar som ska svänga vänster ut på väg 11 i korsningarna. Hastigheten är sänkt till 70 km/h på sammanlagt 1,2 km vilket medför längre restider. Svårigheten att svänga vänster med-

för att en del av trafiken från Blentarp istället väljer att köra genom Veberöd med negativ påverkan på tätortsmiljön. Åtgärden innebär ombyggnation av korsningar. Korsningarna med Truckvägen och väg 972 byggs om med vänsterpåsvängsfält och enklare parallellväg samt en GC-port under väg 11 i höjd med väg 972. Korsningarna öster om Veberöd, väg 976 och 102.1 ersätts med en planskild korsning inklusive gång- och cykelbro. Lokalt skyltad hastighet (70 km/h) på väg 11 förbi korsningarna tas bort så att det blir genomgående 100 km/h. Viltstängsel och bullerplank ingår. Preliminär kostnad för objektet är 100 miljoner kronor. Beräknad byggstart är som tidigast efter 2030.

Väg 108 Klågerup–Staffanstorp - möjlig kandidat

Väg 108 är en nord-sydlig förbindelse genom Skåne. Sträckan mellan Lund och Trelleborg utgör en viktig länk framför allt för den regionala och lokala trafiken. Vägen är viktig för bland annat Trelleborgs hamn och Sturups flygplats. Framkomlighet är en brist på sträckan. Dålig sikt, delvis kuperad terräng och många jordbruksfordon som nyttjar sträckan begränsar hastigheten och möjligheterna att köra om. Trafiksäkerheten är låg då det saknas mitträcke och det finns många korsningar och utfarter. Åtgärden innebär att vägen byggs om i befintlig sträckning till mötesfri landsväg. Hastigheten höjs från 80 till 100 km/h på en 5,3 km lång sträcka. Översyn av korsningar och anslutningar görs. Parallellvägar och bulleråtgärder samt viltstängsel och faunaport ingår också i åtgärden.

Kollektivtrafik

1 370 miljoner kronor avsätts för finansiering av kollektivtrafikåtgärder som fördelas mellan statliga vägar, statligt bidrag till kommunala vägar och storstadsavtal Malmö. Åtgärderna ska bidra till att uppfylla målet för att öka andelen resor som görs med kollektivtrafik i Skåne, samt främja ett hållbart transportsystem. Satsningarna är enbart riktade mot vägnätet för bussar – åtgärder på järnväg finansieras inom Nationell plan och delvis genom samfinansiering i denna plan

Statliga regionala vägar	350
Statlig medfinansiering kommunala vägar	750
Storstadsavtal Malmö	270

Statliga vägar

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

Åtgärderna syftar till att förbättra tillgängligheten och framkomlighet för busstrafiken i Skåne. En riktad satsning kommer under planperioden att göras på SkåneExpressen vilket innebär åtgärder för att öka framkomlighet, kapacitet, pålitligheten, prioriteringar i korsningar samt busskörfält. Utöver satsningar för förbättrad tillgänglighet för busstrafiken kommer en fortsatt satsning göras på ombyggnad av hållplatser i Skåne, med sikte på att uppnå målet i Trafikförsörjningsprogrammet för Skåne om att tillgänglighetsanpassa hållplatser med minst 15 av- och påstigande. De hållplatser längs de statliga vägarna som av trafiksäkerhetsskäl måste byggas om eller flyttas finansieras också av denna pott.

För hela planperioden uppgår satsningen till 350 miljoner kronor.

Statlig medfinansiering kommunala vägar

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

För hela planperioden uppgår satsningen till 750 miljoner kronor, vilket motsvarar cirka 62,5 miljoner kronor årligen. Behovet är dock störst i början av planperioden varför en större andel kommer finansieras de fyra första åren.

För mer information om ansökningsprocessen se under kapitlet **Process och genomförande**.

Storstadsavtal Malmö

Storstadsavtal för Malmö avser kollektivtrafikåtgärder som beslutades inom ramen för Sverigeförhandlingen. Staten har under år 2017 genom Sverigeförhandlingen slutit avtal om storstadsåtgärder i bland annat Malmö. I avtalen fastställs åtgärder, statlig medfinansiering och kommunens åtaganden om finansiering och bostadsbyggande. I Malmö omfattas åtta busstråk varav fyra nya expresslinjer

i Malmö, Kävlinge–Arlöv, etapp 2 (Lommabanan). I ansökningar om medel ur potten för statlig medfinansiering för kommunala vägar inom kollektivtrafikpotten ska under planperioden Malmö stads del beaktas, kopplat till åtgärder inom storstadsavtalet.

För hela planperioden uppgår satsningen till 270 miljoner kronor.



Samfinansiering av nationell plan

1 020 miljoner kronor är avsatta för samfinansiering av den Nationella planen för satsningar av större regional betydelse. Genom samfinansiering av den Nationella planen ökar möjligheterna för Trafikverket att prioritera viktiga satsningar och åtgärder i Skåne, som annars kanske inte hade kunnat prioriteras. Syftet är att främja robustheten i Skånes järnvägsnät och öka kapaciteten för regionala tåg.

Vändspår Båstad	100
Kävlinge–Arlöv, etapp 2 (Lommabanan)	100
Söderåsbanan Lommabanan, bulleråtgärder	120
Trimningspaket Järnväg inkl NGÖ + Teckomatorp–Eslöv	150
Kapacitet och uppställning Helsingborgområdet	250
Ystadbanan Skurup–Rydsgård	200
Skånebanan Kristianstad–Hässleholm	100

Vändspår Båstad

I dagsläget trafikeras Väst kustbanan vid Båstad av timmestrafik med Öresundståg samt Pågatåg där båda trafiksystemen gör uppehåll på Båstad station. Därutöver passerar 6–7 snabbtåg och cirka 6 godståg per dag och riktning. Trafiken på Väst kustbanan kommer öka framöver i och med att dubbelspårsprojekten Varberg–Hamra och Ängelholm–Maria har öppnat för trafik. När Fehmarn Bält öppnar förväntas godstågsantalet öka. Öresundstågstrafiken kommer succesivt att öka till halvtimmetrafik de närmsta åren och snabbtågstrafiken förväntas också öka. Tillsammans innebär detta att risken ökar för att Pågatågen kommer trängas undan med förlängd körtid i och med fler förbigångar. En konsekvens av detta blir att Pågatågstrafik norr om Förslöv inte är möjlig utan Pågatågen måste vända där. En vändning av Pågatågen i Förslöv försämrar för resenärer som ska till och från Båstad från de stationer på sträckan som bara trafikeras med Pågatåg.

Den regionala transportinfrastrukturplanen samfinansierar projektet med 100 miljoner kronor.

Kävlinge–Arlöv, etapp 2 (Lommabanan)

Lommabanan är en del av Godsstråket genom Skåne och sedan 2020 trafikeras banan av Pågatåg mellan Kävlinge och Malmö med uppehåll i Furulund och Lomma. Etapp 2 av Lommabanan innefattar nya stationer i Flädie och Alnarp, nytt mötesspår vid Alnarp samt förlängning av mötesspår vid Flädie. Malmöpendeln knyter samman Lommabanan, Citytunneln, Öresundsbanan och Kontinentaltbanan. Malmöpendeln möjliggör snabb och effektiv pendling med Pågatåg. Åtgärden är en del i Sverigeförhandlingen och kopplat till avtalet med Malmö. Den regionala transportinfrastrukturplanen samfinansierar projektet med 100 miljoner kronor. Järnvägsplan är färdigställd. Beräknad byggstart är år 2027.

Söderåsbanan Lommabanen Bulleråtgärder

Trafikverket har genomfört åtgärder på Lommabanen (2020) och Söderåsbanan (2021) som har möjliggjort utökad tågtrafik. Dessa åtgärder har samfinansierats av den regionala transportinfrastrukturplanen. I dessa projekt har det ingått bulleråtgärder vid de platser där järnvägen byggts om. Efter förelägganden från berörda kommuner som fastställts av länsstyrelsen behöver Trafikverket genomföra bullerskyddsåtgärder längs större delar av Lomma- och Söderåsbanorna, motsvarande den ambitionsnivå som gäller vid planeringsfall ”väsentlig ombyggnad”.

Åtgärden samfinansieras av regional transportinfrastrukturplan med 120 miljoner kronor.

Trimningspaket Järnväg

I den regionala transportinfrastrukturplanen för perioden 2026–2037 avsätts en pott på 150 miljoner kronor för samfinansiering av mindre trimningsåtgärder som bidrar till att utveckla och trafikera järnvägar i enighet med Persontågsstrategi för Skåne. Pottens syfte är att möjliggöra genomförande av mindre åtgärder som inte är namngivna i den nationella planen och som förbättrar pålitligheten i tågtrafiken, ökar banornas kapacitet och minskar restiderna. Åtgärderna kan innefatta plattformsförlängningar, signalåtgärder, utbyte av växlar, kurvrätning samt åtgärder som identifieras i samband med bristanalyser för exempelvis Skånebanan och Ystadbanan i syfte att kunna utveckla och trafikera banor enligt Persontågsstrategi för Skåne. Större åtgärder under planperioden är åtgärder för nästa generation Öresundståg (NGÖ) och samfinansiering av ett mötesspår mellan Teckomatorp och Eslöv på Marieholmsbanan. Prioritering av åtgärderna sker i dialog med Trafikverket och Skånetrafiken.

Kapacitet och uppställning Helsingborgsområdet

Under planperioden samfinansieras åtgärderna med 250 miljoner kronor.

Västkustbanan Maria – Helsingborg, dubbelspår

Västkustbanan klassas som en av Sveriges viktigaste järnvägsförbindelser. Den är en viktig länk för person och godstrafik mellan Göteborg och Lund och förbinder Oslo med Köpenhamn. Sträckan är viktig för framför allt persontrafiken söder om Ängelholm. Idag råder det kapacitetsbrist på sträckan Ängelholm–Helsingborg och det finns ett behov av att bygga ut till dubbelspår. Åtgärden innebär utbyggnad av sträckan Maria–Helsingborg till dubbelspår för att öka kapaciteten och robustheten.

Uppställning Raus Norra

För att möjliggöra en utvecklad trafik enligt Region Skånes persontågsstrategin så behövs åtgärder som säkrar kapacitet och uppställning i Helsingborgsområdet. Det pågår en funktionsutredning med syfte att möjliggöra uppställning samt utökade möjligheter till service vid Raus Norra.

Växel ut från Raus depå

Åtgärden innebär att det blir möjligt att angöra till befintlig depå Raus söderifrån. Idag är det endast möjligt att angöra depån norrifrån. Depån i Raus är av större regional vikt eftersom den är central för Skånetrafiken fordonsunderhåll och Pågåstågen. Åtgärden finansieras helt av den Regionala transportinfrastrukturplanen.

Ystadbanan Skurup–Rydsgård

Ystadbanan trafikeras med person- och godstrafik. Ystadbanan är enkelspårig och har ett högt kapacitetsnyttjande under maxtimmen. En etappvis utbyggnad till dubbelspår på Ystadbanan är avgörande för att kunna utöka trafiken med direkttåg och möjliggöra snabbare och robustare resor mellan Simrishamn-Ystad-Malmö. Region Skåne har i sam-

arbete med kommunerna och Trafikverket genomfört en åtgärdsvalsstudie 2018. Dubbelspår mellan Skurup och Rydsgård skulle möjliggöra införandet av direkttåg mellan Malmö-Ystad samt skapa en mer robust tågtrafik. Den preliminära kostnaden för åtgärden är 833 miljoner kronor, där Region Skåne har skrivit en överenskommelse om att samfinansiera projektet – om det blir inkluderat i kommande nationell plan – med 200 miljoner kronor alternativt 50 procent om objektet blir fullfinansierad inom planperioden 2026–2037.

kvenserna av kapacitetsbristen är trafiksystemets bristande robusthet och höga störningskänslighet samt förseningar. Målet är att uppnå kraftigt minskade restider och ökad kapacitet. Åtgärden innebär dubbelspår hela sträckan mellan Attarp och Kristianstad. Den preliminära kostnaden för åtgärden är 2500 miljoner kronor, där Region Skåne har skrivit en överenskommelse om att samfinansiera projektet – om det blir inkluderat i kommande nationell plan – med 100 miljoner kronor alternativt 10 procent om objekt blir fullfinansierad inom planperioden 2026–2037.

Skånebanan Hässleholm (Attarp)–Kristianstad

Skånebanan är en enkelspårig järnväg mellan Helsingborg och Kristianstad med person- och godstrafik. Skånebanan är klassad som riksintresse och förbinder Västkustbanan, Södra stambanan och Blekinge Kustbana. Kapaciteten på Skånebanan är ansträngd. Delsträckan Hässleholm–Kristianstad är en av de mest belastade enkelspårsträckorna i landet. Enkelspåret gör det omöjligt att köra mer än tre persontåg i timmen i varje riktning och minsta störning leder till förseningar. Konse-



Cykelinfrastruktur

Totalt 1 000 miljoner kronor avsätts för finansiering av cykelinfrastruktur. Satsningen innehåller fyra olika delar; byggande av nya statliga cykelvägar, statligt bidrag till kommunal cykelinfrastruktur, statligt bidrag till kommunala infrastruktur kopplat till supercykelvägar och nationella/regionala leder samt standardhöjning och passager på statligt vägnät.

Statliga regionala cykelvägar	450
Standardhöjning och passager statliga cykelvägar	150
Statlig medfinansiering kommunala cykelvägar	300
Statlig medfinansiering till regionalt prioriterade stråk kommunala vägar	100

Statliga cykelvägar

De statliga regionala cykelvägarna är de cykelvägar som ska byggas utmed statliga vägar. Utppekade cykelvägar ska bidra till stärkt tillgänglighet till Skånes noder och målpunkter, stärkt tillgänglighet till kollektivtrafiken, ökad folkhälsa genom att fler cyklar samt att färre förolyckas eller blir allvarligt skadade i trafiken. Cykelvägarna finansieras till 100 procent av den Regionala transportinfrastrukturplanen. Det finns även cykelvägar som är prioriterade enligt gällande avtal med 50 procent kommunal medfinansiering.

Totalt avsätts 450 miljoner kronor under hela planperioden.

Cykelvägar med avtal om 50 procent kommunal medfinansiering

Följande sträckor är prioriterade enligt avtal med Trafikverket om 50 procent kommunal medfinansiering. Dessa sträckor prioriteras endast under förutsättning att det finns ett gällande avtal mellan Trafikverket och kommunen/kommunerna för cykelvägen.

- Trolleås-Östra Asmundstorp
- Billinge-Röstånga
- Alstad-Östra Greve
- Arild-Nyhamnsläge
- Knislinge-Hjärsås
- Färlöv-Önnestad
- Ovesholm-Vä
- Skivarp-Bösarp
- Abbekås-Skivarp
- Svedala-Hyltarp
- Åstorp-Grytevad
- Pomona-Östra Kvarn
- Hjärnarp-Munka Ljungby



Prioriterade sträckor 2026–2037

Cykelvägarna finansieras till 100 procent av den Regionala transportinfrastrukturplanen. Region Skåne utgår från det regionala perspektivet i koppling till kollektivtrafiken, regionalt prioriterade stråk och att knyta samman basnätet för cykling i Skåne när prioriteringen görs.

Satsningarna prioriteras utifrån nedanstående grunder:

- Objektet är en viktig del i genomförandet av utpekade regionala Supercykelvägar i Skåne eller nationella och regionala cykelleder för rekreation och turism.
- Objektet bidrar till att främja tillgängligheten till kollektivtrafiken.
- Det saknas alternativ och åtgärden ger påtagligt förbättrad tillgänglighet i det regionala basnätet för cykel.

Det finns stora brister i Skåne längs med det statliga vägnätet, där förbättrade möjligheter till cykling är högt prioriterat. Region Skåne ser positivt på alternativa lösningar som syftar till att avhjälpa dessa brister och som främjar cykling i regionen. Det kan finnas lokala sträckor och vägar där Skånes kommuner i förhandling med Trafikverket kan överta väghållningsansvaret och själva bekosta byggande av ny cykelväg, med stöd av statlig medfinansiering enligt ovan. Region Skåne vill också uppmuntra byggande av kommunal cykelväg längs statligt vägnät med hjälp av regleringen i PBL (2010:900), där förutsättningar för detta finns.

Nedanstående sträckor är prioriterade i planen 2026–2037. Samtliga sträckor understiger 75 miljoner kronor och är därför inte namngivna objekt. Prioriterade objekt kan därför komma att ändras under planens genomförande. Osäkerheten i färdigställande på grund av överklaganden och kostnadsökningar gör att det inte vid planens antagande går att ange specifika årtal, utan genomförandet kommer

att ske i en nära dialog med Trafikverket och berörda kommuner.

- Flyinge-Södra Sandby
- Vellingevägen, Hököpinge (Supercykel Malmö-Vellinge)
- Malmövägen, Lomma (Supercykel Malmö-Lomma)
- Bjärshögsvägen (Supercykel Malmö - Bara)
- Flädie Mejeriväg (Supercykel Lund-Bjärred)
- Rinkaby (Supercykel (Supercykel Kristianstad-Åhus)
- Axeltorpsvägen Näsum
- Kristianstadsvägen Bromölla
- Östra Storgatan Hästveda
- Malmövägen Tyringe
- Ängsbyn-Bosjökloster
- Karpalund – Vinnö
- Tunnel Aggarp
- Brösarp-Ravlunda alternativt korsningar på Sydostleden väg 19
- Broby planskildhet väg 19

Standardhöjning och passager statliga cykelvägar

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

- Brister på Supercykelvägar
- Brister på nationella och regionala cykelleder
- Passager
- Belysning
- Vägvisning
- Mätutrustning
- Oförutsedda utgifter och tillkommande kostnader för innovativa lösningar

Totalt uppgår satsningarna till 150 miljoner kronor och åtgärderna finansieras till 100 procent av den regionala transportinfrastrukturplanen.

Statlig medfinansiering kommunala cykelvägar

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

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

För hela planperioden uppgår satsningen till 300 miljoner kronor, vilket motsvarar cirka 25 miljoner kronor årligen. För mer information om ansökningsprocessen se under fliken **Process och genomförande**.

Statlig medfinansiering till regionalt prioriterade stråk kommunala vägar

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

Totalt uppgår satsningen till 100 miljoner kronor. För mer information om ansökningsprocessen se kapitlet **Process och genomförande**.



Framkomlighet och trafiksäkerhet

585 miljoner kronor avsätts för finansiering av åtgärder som bidrar till ökad trafiksäkerhet och förbättrad framkomlighet. Medlen fördelas mellan statliga vägar och statligt bidrag till kommunala vägar. Åtgärder som prioriteras inom potten är insatser som bidrar till ökad trafiksäkerhet, framkomlighet och minskade barriäreffekter av motorfordonstrafik. Särskilt fokus är på trafiksäkerhet i tätorter och framkomlighet längs det statliga vägnätet.

Statliga vägar	400
Statlig medfinansiering till kommunal infrastruktur	150
Investeringsåtgärder enskilda vägar	30
Steg 1 och 2 åtgärder	5

Statliga vägar

Åtgärderna finansieras till 100 procent genom den regionala transportinfrastrukturplanen och åtgärderna kan endast vara på det statliga vägnätet. Fokus är säker framkomlighet, hastighetsefterlevnad och säkerhet för oskyddade trafikanter. Åtgärder som har koppling till namngivet regionalt objekt ska främjas för att ytterligare öka trafiksäkerheten och den samhällsekonomiska lönsamheten för åtgärden. Större åtgärder under planperioden är väg 108 Lund Södra-Flackarp samt väg 111 Karlfältvägen.

Åtgärder som prioriteras är:

- **Tätortsåtgärder**

Förbättrad hastighetsefterlevnad inom tätort samt ökad framkomlighet och trygghet för oskyddade trafikanter. Exempel på åtgärder är tätortsportar, trottoarer, vägbeskydd och digitala hastighetspåminnare.

- **Hastighetssäkrade passager**

Minska risken för olyckor vid passage för oskyddade trafikanter. Särskilt prioriterat är säkra skolvägar.

- **Sidoområden**

Säkra sidoområden genom vägräcken eller borttagande av trafikfarliga hinder.

- **Korsningar**

Ombyggnad av korsningar för att minska risken för allvarliga olyckor. Exempel på åtgärder är vänstersvängkörfält, förskjutna trevägskorsningar och cirkulationsplatser.

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

Totalt uppgår satsningarna till 400 miljoner kronor och åtgärderna finansieras till 100 procent av den regionala transportinfrastrukturplanen.

Statlig medfinansiering till kommunal infrastruktur

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

För hela planperioden uppgår satsningen till 150 miljoner kronor, vilket motsvarar cirka 12,5 miljoner kronor årligen. För mer information om ansökningsprocessen se kapitlet **Process och genomförande**.

Investeringsåtgärder enskilda vägar

Det avsätts ett bidrag på 30 miljoner till investeringsåtgärder enskilda vägar under planperioden och potten hanteras av Trafikverket.

Dessa medel prioriteras till vägar av stort allmänt intresse, busslinjer, stor andel genomgående trafik. Dialogen förs mellan väghållare, kommuner och Trafikverket. Potten avser endast investeringsåtgärder på enskilda vägar. Driftbidraget till enskilda vägar hanteras av den nationella planen.

Steg 1 och steg 2-åtgärder

Totalt avsätts 5 miljoner kronor för steg 1 och steg 2 inom Trafikverkets fyrstegsprincip. Utifrån namngivna objekt på det statliga vägnätet, som har prioriterats i den regionala transportinfrastrukturplanen, kan åtgärder inom steg 1- och 2-åtgärder finansieras via denna pott kopplat till objekten. Det kan exempel vara åtgärder som påverkar resandet eller flödena av trafiken. Steg 1- och 2- åtgärder utöver mobility management finansieras genom de olika pottarna för till exempel trafiksäkerhet, tätortsåtgärder, cykel och kollektivtrafik.





Brister i den skånska infrastrukturen

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

Åtgärdsvalsstudier

Avsnitten **Genomförda åtgärdsvalsstudier** och **Pågående åtgärdsvalsstudier** är en uppföljning av avsnittet **Prioriterade brister att utreda i Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2022–2033**. Syftet är att synliggöra vilka regionalt prioriterade brister som utretts under perioden 2022–2025. Under rubriken brister att utreda presenteras vilka brister som är i störst behov av att utredas under kommande planperiod, 2026–2037. Vidare presenteras ett antal utredningar som genomförts som underlag för satsningar inom gällande planperiod och kommande regionala transportinfrastrukturplaner.

Vad är en åtgärdsvalsstudie?

Förenklat beskrivet är en åtgärdsvalsstudie en analys av en plats, del av vägsträcka eller

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

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

Faser enligt metodiken för åtgärdsvalsstudier.

Initiera

Förstå
situationen

Pröva
tänkbara
lösningar

Forma inriktning
och rekommendera
åtgärder

Åtgärdsvalsstudier tar hänsyn till alla trafikslag, alla typer av åtgärder och kombinationer av dessa. Val av åtgärder handlar om att lösa problem och tillgodose behov. Valen ska bidra till en hållbar samhällsutveckling genom kostnadseffektiva åtgärder. För att uppnå det arbetar Trafikverket, som nästan alltid leder arbetet i

en åtgärdsvalsstudie, enligt den så kallade fyrstegsprincipen. Tänkbara åtgärder analyseras i fyra steg; i första hand genom att påverka behovet av transporter, i sista hand genom att bygga ny infrastruktur.

På Trafikverkets hemsida finns mer information om fyrstegsprincipen.

1. Tänk om

2. Optimera

3. Bygg om

4. Bygg nytt

Fyrstegsprincipen

Genomförda åtgärdsvalsstudier 2022–2025

I **Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2022–2033** pekades ett flertal prioriterade brister ut inom regionalt prioriterat nät för väg och järnväg, Expressbuss-koncept samt hamnar att utreda enligt åtgärdsvalsstudiemetodiken. Följande avsnitt är en uppföljning av dessa prioriterade brister och redovisar vilka som utretts under planperiodens fyra första år 2022–2026.

Åtgärdssvalstudierna ligger till grund för beslut om satsningar i den **Regionala transportinfrastrukturplanen 2026–2037**, samt satsningar i kommande nationella och regionala transportinfrastrukturplaner. Åtgärder under 75 miljoner kan finansieras genom medel avsatta i den regionala transportinfrastrukturplanens potter.

Genomförda åtgärdsvalsstudier (ÅVS:er) redovisas här övergripande. För vidare läsning finns samtliga åtgärdsvalsstudier länkade. Det går också bra att vända sig direkt till Trafikverket, Region Skåne eller Skånetrafiken för att ta del av mer information om genomförda utredningar.

Region Skåne försöker delta i samtliga ÅVS:er som genomförs inom regionen men tvingas ibland avstå på grund av resursbrist. Region Skåne har ett bra samarbete med både Trafikverket och de skånska kommunerna vilket innebär att det nästan alltid genomförs dialoger mellan Region Skåne och Trafikverkets utredningsledare för att säkerställa att det finns kännedom om varje ÅVS som genomförs.

Utpekade brister 2022–2033

Genom sitt uppdrag som länsplaneupprättare har Region Skåne möjlighet att peka ut brister som skall utredas under en planperiod. Följande **åtgärdsvalsstudier** blev utpekade brister att utreda i föregående Regional transportinfrastrukturplan 2022–2033. Dessa brister hanteras genom fyrstegsprincipen som Trafikverket använder för att få till stånd en förutsättningslös utredning där alla möjliga lösningar provas.

Väg 23, E22 – Tjörnarp

Syftet med den här utredningen är att forma en inriktning för utvecklingen av väg 23 genom att identifiera åtgärdsförslag som skapar bättre tillgänglighet nationellt, regionalt och lokalt för både persontrafik och gods, bättre trafiksäkerhet, samt bättre förutsättningar för en god bebyggd miljö i stråket väg 23 mellan E22 och Tjörnarp. Väg 23 är utpekad som funktionellt prioriterad utifrån tillgängligheten för långväga personresor med bil, dagliga personresor med bil samt godstransporter.

Väg 108, Trelleborg – Staffanstorp

Det är ett långt stråk som har många brister och behov, flera av dem var utpekade på förhand t.ex. plankorsning med Ystadbanan i Svedala och barriäreffekter i Trelleborg. Studien har undersökt vilka brister som behöver lösas inom en snar framtid och vilka som behöver lösas på längre sikt, med hänsyn till beskrivna förutsättningar och beslutade planer. Vid effektbedömningar och utvärderingar har tidshorisonten för bedömda framtida trafikflöden varit år 2040.

Glumslöv – Helsingborg, cykel

Stråket Landskrona-Helsingborg är en del av det utpekade nätet för supercykelvägar i Skåne, där delsträckan Glumslöv-Helsingborg är bristande länk och ingår som ett objekt i den regionala transportinfrastrukturplanen för Skåne 2022–2033. Aktuell åtgärdsvalsstudie omfattar därmed en utredning med fokus på att identifiera brister och behov för pendlingscyklister på sträckan Glumslöv-Helsingborg samt föreslå åtgärder i enlighet med visionen för supercykelvägar.

Malmö – Bara

Väg 841 förbinder orterna Klågerup och Bara i Svedala kommun med Malmö och E6. Inne i Malmö övergår väg 841 i Sallerupsvägen. Vägen har låg standard på vissa sträckor med smala sektioner, brister i sidoområden, många anslutande vägar och utfarter samt dålig sikt.

Vägen är ett viktigt pendlingsstråk som bl.a. trafikeras av en av Skånetrafikens tyngre busslinjer (150).

E65, Lemmeströ – Ystad

Utredningen innefattar E65 mellan Lemmeströ och cirkulationsplats Simrishamnströdden i Ystad. Den mycket komplexa trafiksituationen inne i Ystad tätort föranledde en särskild avgränsning och trafikanalytisk fördjupning av Dag Hammarskjölds väg och Dragongatan. Utredningen har utgått ifrån en tidshorisont fram till och med år 2050 och har utifrån ÅVS-metodiken fastställt brister och problembild.

Övriga åtgärdsvalsstudier

Under denna rubrik finns åtgärdsvalsstudier som initierats av Trafikverket, av berörd kommun eller av Skånetrafiken i dialog med Trafikverket.

E22, Fogdarp – Hörby Norra

Huvudsyftet med studien har varit att få en klar bild över hur sträckan Fogdarp-Hörby:s kapacitets- och trafiksäkerhetsbrister ser ut i nuläget och hur de bedöms vara 2050. Studien svarar på vilka brister som föranleder behov av utbyggnad av E22, utifrån fyrstegsprincipen.

Fogdarp-Hörby riskerar att bli en felande länk av E22 i Skåne. Köer och återkommande incidenter leder till så stora brister och problem, att vägens högt ställda mål vad gäller trafiksäkerhet, framkomlighet och förutsägbarhet inte kan uppnås.

Flytt av Helsingborgs hamn

Helsingborgs hamn är en av Sveriges största färjehamnar, en containerspecialist och en av Norra Europas ledande hamnar. Bedömningen är att containervolymer kommer att öka framöver och man vill därför stå rustade med en effektivare hamn. Dagens yta för containerhanteringen är samtidigt ett hinder för centrumnära stadsutveckling. År 2021 fattade politiken i Helsingborgs stad ett inriktningsbeslut om att containerhamnen ska flyttas.

Hässleholm Nord

Hässleholms kommun har under lång tid planerat för ett nytt verksamhetsområde norr om väg 21 och öster om Södra stambanan, kallat Hässleholm Nord. Under föregående planeringsarbete har inriktningen varit att Hässleholm Nord skulle föranleda behov av en ny trafikplats för att ansluta till väg 21.

Kollektivtrafikförbättrande

Åtgärder väg 11 Sjöbo

Åtgärdsvalsstudien (ÅVS) kollektivtrafikförbättrande åtgärder väg 11, Sjöbo syftar till att identifiera och verifiera problem, brister och behov för framför allt kollektivtrafiken och oskyddade trafikanter men även för övrig trafik längs med väg 11 inom utredningsområdet. Utifrån identifierade brister och behov ska åtgärder föreslås utifrån fyrstegsprincipen.

Väg 117, tätortsåtgärder

Väg 117 går genom Skåne, Kronobergs och Hallands län och knyter samman de större orterna Hässleholm, Markaryd och Halmstad. Väg 117 är av särskild betydelse för regional och interregional trafik. Vägen är en viktig länk mellan väg E4 och de östra delarna av Skåne. Behovet av framför allt trafiksäkerhetsåtgärder i tätorterna har funnits under lång tid.

Väg 9, Klimatanpassning

Kuststräckan mellan Trelleborg och Ystad är ett utsatt område för havsnivåhöjning i kombination med pågående och påtaglig stranderosion. Trafikverket har under nuvarande förhållanden konkreta problem vid framför allt en punkt utmed den gång- och cykelväg som går mellan Trelleborg och Ystad. Trafikverket genomförde under 2018 en akutåtgärd för att skydda infrastrukturen och förhindra fortsatt erosion. Huvudsyftet med ÅVS:en är att skapa förutsättningar för en fortsatt långsiktig dialog kring utmaningarna med klimatanpassning i utredningsområdet.

Svalöv genomfartsvägar

Väg 106 och 1208 är två statliga länsvägar som löper genom Svalöv. Vägarna utgör en barriär i tätorten och det finns en upplevd problematik för gång- och cykeltrafikanter att korsa vägarna. Trafikmiljön är varierad och enligt inkomna kundärenden efterlevs inte hastighetsbegränsningarna.

Väg 21, genom Perstorp

Riksväg 21 passerar genom tätorten Perstorp. Vägen är funktionellt prioriterad för gods, långväga- och dagliga persontransporter. Det finns motstridiga anspråk på vägen, framkomligheten för den långväga genomgående trafiken kontra tätortsmiljön och den lokala tillgängligheten för boende, besökare och servicefordon till och från fastigheter.

Västra Lund

Lunds kommun arbetar för närvarande med planer för Västerbroområdet som innebär att omvandla Öresundsvägens industriområde till en varierad och tät stadsdel med bostäder och verksamheter. För att hantera de trafikmängder som ombyggnaden och den allmänna trafikökningen ger upphov till samt möjliggöra en bra framtida kvartersstruktur krävs förändringar i infrastrukturen.

Östra Helsingborg – framtida anspråk i infrastruktur

Studien har som syfte att belysa och utreda brister i infrastrukturen med fokus på kapacitet och god tillgänglighet i östra Helsingborg. Framtida behov kommer analyseras, både på kort och lång sikt. Framtagandet av ett samlat kunskapsunderlag är en stor del i arbetet, där analyser av potential för överflyttning mellan olika transportslag av både gods- och persontrafik ingår.

Påverkan på trafikflöden och statlig infrastruktur från kommunal utveckling av Östra Landskrona

Denna åtgärdsvalsstudie syftar till att ge Trafikverket och Landskrona stad en gemensam bild över var, när och varför kapacitetsproblemet uppstår i det statliga vägsystemet.

Väg 513 och 514, Kurland säker framkomlighet

Utredningen syftar till att genom fyrstegsprincipen identifiera problem och brister för väg 513 och 514 och föreslå en lämplig inriktning framåt för att trygga säker framkomlighet, tillgänglighet och långsiktigt effektivt underhållsarbete.

Munka Ljungby, trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter

I Munka Ljungby finns det ett behov av att ta ett helhetsgrepp om miljön för oskyddade trafikanter i tätorten.

Korsningar längs väg 1648 och 118 i Kristianstads kommun

Väg 1648 förbinder Åhus och Kristianstad och trafikerar av några tusen fordon per dygn. Trafik från Åhus som ska nordväst i riktning mot E22. Väg 118 förbinder väg 19 i söder med E22 i norr och passerar genom Åhus.

E6 genom Trelleborg, kapacitet och tillgänglighet

Tidigare utredningar har konstaterat att E6 har en viktig betydelse för gods- och persontransporter men att infrastrukturen även utgör ett hinder för staden att växa. E6 genom Trelleborg trafikerar av nationell, lokal och regional trafik och utgör en viktig länk för godstransporter till och från hamnen. Vägen har en viktig funktion som enda väganslutning till- och från Trelleborgs hamn som är en av fem CORE-hamnar i landet och ingår i fyra av nio transportkorridorer inom TEN-T genom Europa.

Oskyddade trafikanter Sösdala tätort

Syftet med utredningen är att precisera problembilden och identifiera de behov och brister som finns utmed det statliga vägnätet samt utifrån fyrstegsprincipen föreslå lämpliga åtgärder på kort och lång sikt för att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter.

Tekniska utredningar

Utöver ÅVS:er finns även möjligheten att genomföra olika tekniska utredningar såsom exempelvis kapacitetsutredningar med mera.

Kapacitetsutredning trafikplats Vilan

Kristianstads kommun och Trafikverket har uppmärksammat att det förekommer framkomlighetsproblem på avfartsramperna vid trafikplats Vilan vid rusningstid på grund av köbildning. Om köer från avfarterna når E22 riskerar det uppstå upphinnandeolyckor på grund av stillastående fordon.

Tre plankorsningar Skånebanan

– Teknisk utredning

Det finns planer på att höja hastigheten på Skånebanan. När en hastighetshöjning genomförs måste samtliga plankorsningar som påverkas av hastighetshöjningen omprövas gällande skyddsalternativ. I TDOK 2015:0311 finns ett krav om att plankorsningar inte får vara belägna så att de riskerar att blockeras av stillastående tåg vid planenliga uppehåll.

Pågående åtgärdsvalstudier

I följande avsnitt presenteras pågående åtgärdsvalsstudier som initierats för de prioriterade brister som pekades ut i den **Regionala transportinfrastrukturplanen för Skåne 2022–2033**. Åtgärdsvalsstudierna genomförs i syfte att skapa ett underlag för prioriteringen av investeringsbehov i den Regionala transportinfrastrukturplanen 2026–2037, samt satsningar i kommande nationella och regionala transportinfrastrukturplaner.

Väg 15, Osby–länsgränsen

Sträckan förbinder Skånes nordöstra delar med östra Blekinge. Vägen har landsvägskaraktär, låg standard och är mycket kurvig på stora delar av sträckan, vilket kan innebära trafiksäkerhetsrisker. Vägen ger inte möjlighet till en gen förbindelse mellan Osby och Olofström, vilket skulle vara önskvärt. Ett ytterligare problem är att vägen passerar genom flera samhällen, med tung trafik som orsakar buller och barriäreffekter i orterna. Vägens utformning innebär en utmaning för att kunna öka andelen som reser med kollektivtrafik. Vidare finns bristande möjligheter att cykla på sträckan. Åtgärdsvalsstudien pågår och väntas avslutas 2026.

Väg 17, Landskrona–Eslöv

Sträckan mellan Landskrona och Eslöv är en del av regionalt prioriterade stråk för personresor, godstransporter och kollektivtrafik. Målpunkter är främst intilliggande tätorter med bostäder, arbetsplatser, handel, service

samt järnvägsstationer. Stråket kan komma att fungera som en del av en extern ringlinje som avlastar Malmö/Lund från genomgående fordonstrafik. Längs med vägen finns redan relativt god framkomlighet. För gång- och cykeltrafik finns det behov av att underlätta tillgängligheten till stationerna i tätorterna längs med stråket. Det saknas också möjligheter att cykla mellan tätorterna, från Billeberga och österut. Åtgärdsvalsstudien pågår och väntas avslutas 2026.

Väg 108, Örkelljunga–Ljungbyhed–Kävlinge

Vägen kopplar samman såväl mindre tätorter inom respektive kommun som huvudorterna Örkelljunga och Kävlinge. Vägen ger tillgänglighet till lokala och regionala mål såsom rekreationsområden och större verksamhetsområden. Sträckan Örkelljunga–Röstånga är prioriterad för godstransporter. Sträckan Örkelljunga–Perstorp saknar både gång- och cykelförbindelser och kollektivtrafik. Det finns en trafiksäkerhetsproblematik på delar av sträckan eftersom vägen har ett stort antal anslutande vägar och går genom många samhällen. Vägen är smal och har dålig sikt. Det förekommer ett stort antal lastbilstransporter, vilka använder vägen som genväg till E4, på sträckan norr om väg 21. Detta utgör en trafikrisk eftersom gång- och cykelväg saknas där. Ytterligare personbilstrafik genereras i stråket eftersom kollektivtrafik saknas. Enligt uppgifter från Strada är sträckan olycksdrabbad. Åtgärdsvalsstudien pågår och väntas avslutas 2026.

Prioriterade brister att utreda

Det finns fler brister i den skånska infrastrukturen än vad som finns möjlighet att åtgärda under planperioden. Vilka brister som prioriteras att utredas under planperioden 2026–2037 baseras på inspel och dialoger mellan Region Skåne, Trafikverket, representanter från samarbetet mellan Skånes geografiska hörn och de skånska kommunerna. Utredningarna blir ett viktigt underlag i prioriteringen av satsningar under gällande planperiod samt i syfte att studera nya objekt som kan bli aktuella att prioritera in som satsningar i kommande nationella och regionala transportinfrastrukturplaner.

I följande avsnitt presenteras prioriterade brister att studera under kommande planperiod 2026–2037. Det kommer göras en bedömning kring varje brist om en åtgärdsvalsstudie kommer krävs eller om tidigare utredningsmaterial är tillräcklig för att gå vidare i planläggningsprocessen. De fyra hörnsamarbetena i Skåne och Trafikverket har gett inspel på vilka stråk som ska utredas vidare i en åtgärdssvalstudie. Syftet med att ta fram åtgärdssvalstudier är att Region Skåne, Trafikverket och kommunerna i Skåne inför nästa regionala transportinfrastrukturplan ett underlag att utgå ifrån för att kunna göra prioriteringar. Att generera en gemensam bild av behov och prioritering i transportsystemet skapar förutsättningar för samsyn.

Inom denna kategori avses brister som inte är finansierade under planperioden men behöver utredas. Dessa brister kan efter genomförd utredning vara aktuella som namngivna objekt vid nästa planomgång eller så kan

åtgärderna genomföras som trimningsåtgärder som finansieras av de i planen avsatta pottarna vid nästa planomgång. Byggandet av infrastruktur har under den föregående planperioden drabbats av omfattande kostnadsökningar. I kombination med det faktum att den regionala transportinfrastrukturplanen följer en statligt beslutad ekonomisk ram är utrymmet för att utreda nya större brister ytterst begränsat.

Väg 11

Sjöbo-Malmö

Väg 11 tillhör det funktionellt prioriterade vägnätet och är utpekad för alla fyra kategorier det vill säga kollektivtrafik, dagliga personresor, godstransporter och långväga resor. På väg 11 går den genomgående trafiken mellan Malmö, Staffanstorp, Dalby med flera i väster och Sjöbo, Tomelilla, Simrishamn i öster. Väg 11 har en mycket viktig funktion att binda samman sydvästra Skåne med de sydliga delarna av centrala och sydöstra Skåne. Den aktuella sträckan ingår i SkåneExpressen. Vägen har också en funktion under sommaren att fungera som koppling mellan sydvästra Skånes anslutningar mot kontinenten och östra Skånes attraktiva besöksmål. I delar av stråket råder kapacitetsbrist. Syftet med åtgärdssvalstudien är att studera framkomlighetsbrister för att förbättra tillgängligheten på sträckan. En åtgärdssvalstudie bör initieras under planperioden 2026–2037 i syfte att finna lämpliga åtgärder på sträckan.

Väg 13

Ängelholm- Höör (Ljungbyhed)

Väg 13 utgör ett viktigt vägstråk mellan nordvästra Skåne och mellersta Skåne samtidigt som vägen är bitvis smal med många kurvor och anslutande vägar. Mellan Ängelholm och Klippan utgör väg 13 en länk till och från väg E4 vilket bidrar till att området är attraktivt för verksamhetsetableringar. Genom Klippan är väg 13 samförlagd med väg 21 men tidigare utredningar visar på en möjlig sträckning från trafikplats Skåningstorp mot Ljungbyhed i en sträckning söder om Klippan. Området mellan Klippan och Ljungbyhed angränsar till Söderåsens fina rekreationsmiljöer vilket måste beaktas i utredningsskedet. En åtgärdsvalsstudie bör initieras under planperioden 2026–2037 i syfte att finna lämpliga åtgärder.

Ystad-Hörby

Väg 13 är en viktig regional väg och utgör en del av en förbindelse från Mellansverige till sydöstra Skåne. Dagligen färdas många personer på vägen, framför allt för pendling till och från arbete och skolor. Väg 13 är även en viktig länk för godstransporter till och från Ystad hamn. Prognoser pekar på ökad trafik till och från Ystad hamn, vilket skulle leda till ökad tung trafik på väg 13. Sträckan mellan Ystad och Sjöbo är även ett viktigt stråk för regionbusstrafik. Vägen utgör i vissa tätorter en barriär med bristande trafiksäkerhet och på delar av sträckan sker många viltolyckor. En åtgärdsvalsstudie bör initieras under planperioden 2026–2037 i syfte att finna lämpliga åtgärder på sträckan.

Väg 19

Ystad-Kristianstad

Väg 19 utgör en viktig regional förbindelse mellan Österlen och nordöstra Skåne samt vidare norrut. Vägen tillhör det regionalt viktiga vägnätet för persontrafik, godstrafik och busstrafik och är utpekad som riksintresse. Den utnyttjas vidare för långväga transporter till Polen och övriga Östeuropa via Ystad. Det finns utmaningar med trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter och viltproblematik

längs delar av stråket. Delar av sträckan påverkas av höga turistflöden under högsäsong. Sträckan trafikeras av SkåneExpressen 3 och 4 med höga krav på tillgänglighet. Åtgärder för kollektivtrafik är prioriterade på sträckan. En åtgärdsvalsstudie bör initieras under planperioden 2026–2037 i syfte att finna lämpliga åtgärder på sträckan.

Karpalund-Bjärlöv

Under planperioden åtgärdas sträckorna Härlev-Karpalund samt Bjärlöv-Broby. Sträckan däremellan behöver studeras för att få en helhet för åtgärderna i stråket. En åtgärdsvalsstudie bör initieras under planperioden 2026–2037 i syfte att finna lämpliga åtgärder på sträckan.

Mindre åtgärdsvalstudier

Väg 23 Sandåkra-Stoby

Väg 23 är en viktig interregional förbindelse från sydvästra Skåne (Malmö/Lund) via nordöstra Skåne (Höör, Hässleholm, Osby) till Småland. Vägen är utpekad som särskilt viktig regional väg och ingår dessutom i landtransportnätet för långväga godstransporter. På delen mellan Höör och Hässleholm är befintlig vägstandard inte tillfredsställande i förhållande till trafikmängd och vägens regionala betydelse. Sträckan är dessutom relativt olycksdrabbad. En mindre studie bör initieras under planperioden 2026–2037 i syfte att finna lämpliga åtgärder på sträckan.

Väg 109 Ekeby

Väg 109 är en regional väg mellan Helsingborg och Höör. Den genomgående trafiken är relativt liten, men vägen har stor betydelse för arbetspendling för Kågeröd och andra orter öster om Helsingborg. Väg 109 har låg standard på sträckan mellan Billesholm och Höör. Den nuvarande sträckningen mellan Ekeby och Kågeröd innebär en betydande omväg, vilket medför att trafik genar på mindre vägar med åtföljande problem. Sträckan studerades i Åtgärdsvalsstudie 2017 där det förslogs en ny vägsträcka mellan Ekeby-Kågeröd. Åtgärden bedömdes dock vara robust samhällseko-

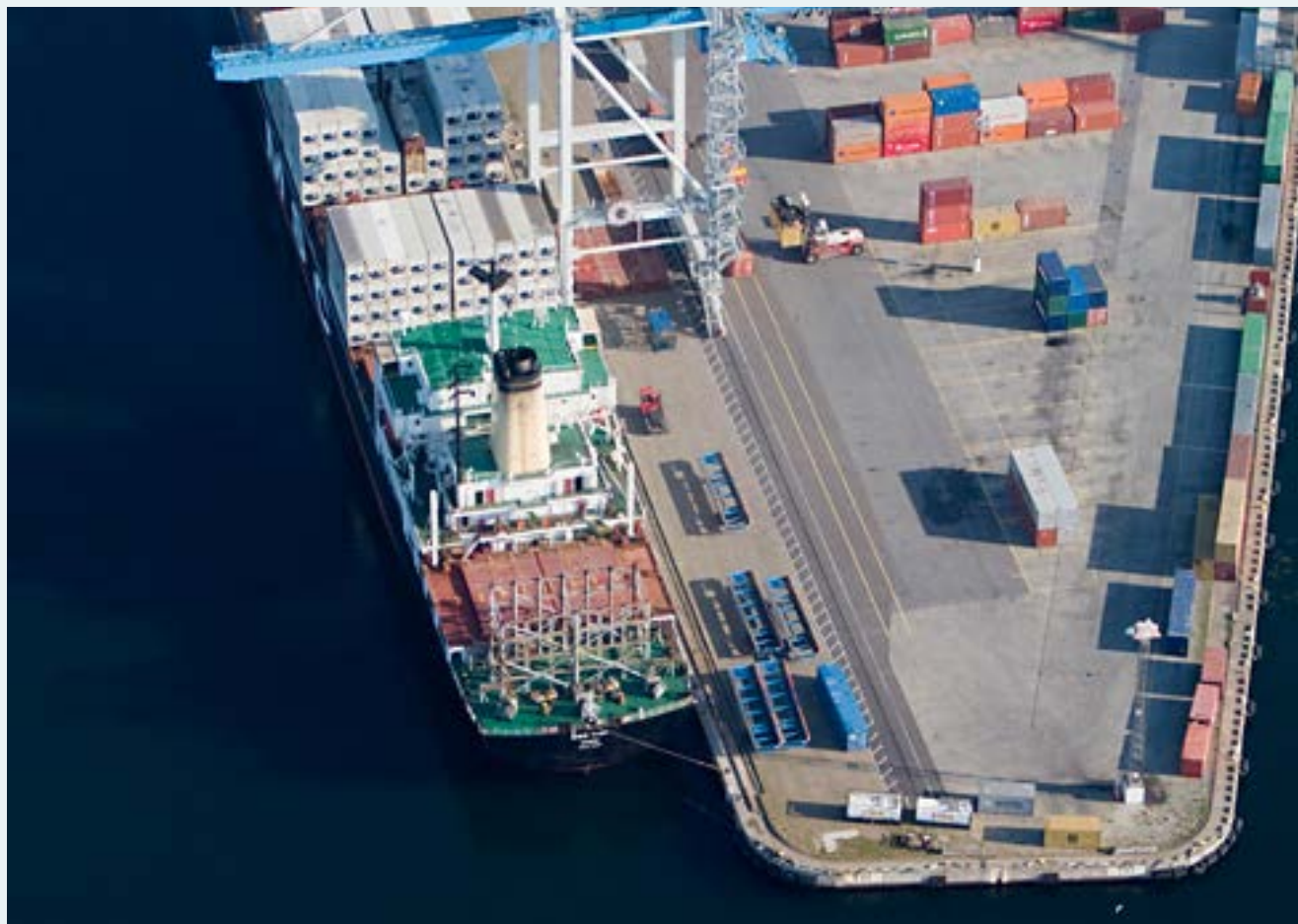
nomisk olönsam, varför åtgärden inte togs vidare in i regional transportinfrastrukturplan 2018–2029 och 2022–2033. Problematiken kvarstår och därför bör en ny mindre studie med fokus på att hitta lönsamma åtgärder i befintlig sträckning inledas under planperioden 2026–2037.

Väg 113 Gårdsstånga-Eslöv

Väg 113 är utpekad som funktionellt prioriterat vägnät och fungerar som en kompletterande regionalt viktig väg. Det råder i rusningstrafik stora kapacitetsproblem in och ut från Eslöv samt problematik och köer vid cirkulationen i Gårdsstånga mot E22. En mindre studie med fokus på att hitta lönsamma åtgärder bör inledas under planperioden 2026–2037.

Tillgänglighet till hamnar

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



SkåneExpressens genomförande

Arbetet med att etablera SkåneExpressen i sedan tidigare utpekade stråk i Skåne har pågått under tidigare planomgångar och kommer att fortgå under denna planperiod. SkåneExpressen är en viktig beståndsdel i den skånska kollektivtrafiken eftersom konceptet är avsett att vara en snabbare förbindelse med högre komfort och färre hållplatslägen i utpekade stråk längs relationer som saknar tågförbindelser. Arbetet med att genomföra SkåneExpressens etablerande i de utpekade stråken är en prioriterad brist att utreda. Syftet är en fortsatt utredning av de utpekade stråken för att fastställa de brister som behöver åtgärdas för konceptets genomförande. Åtgärder kan genomföras inom ramen för kollektivtrafikpotten inom Regional transportinfrastrukturplan 2026–2037 eller via den nationella planen där finns det finns avsatta medel för satsningar på SkåneExpressen på stamvägnätet.

Utred Skånes järnvägsinfrastruktur utifrån persontågsstrategin

Region Skåne har genom sin kollektivtrafikhuvudman Skånetrafiken utarbetat en Persontågsstrategi för Skåne som anger vilka behov som finns inom Skåne för att klara den nivå av trafikering som eftersträvas i strategin. Behovet av att kartlägga och förtydliga vilken utveckling av tågtrafiken som behövs inom Region Skåne anges i Persontågsstrategi för Skåne men det finns ett behov av utredningar för att konkludera vilka insatser som behövs i närtid för att klargöra vilka banor som är i behov av åtgärder. Då det i regionala transportinfrastrukturplanen för perioden 2026–2037 avsätts en trimningspott för järnväg på 150 miljoner kronor finns det utrymme för trimningsåtgärder.

Identifierade brister för framtida supercykelvägar

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

Brister i den skånska cykelvägvisningen

Idag är cykelvägvisningen i många fall bristfällig, inte minst på de regionala stråken som domineras av statlig infrastruktur. Hur den slutliga vägvisningen kommer att se ut kommer att arbetas fram i samverkan mellan Region Skåne, Trafikverket och Skånes kommuner under planperioden. Som pilot har det regionala nätet skyltats upp på det statliga vägnätet runt Malmö-Lund området med omnejd. Ambitionen är att fortsätta vägvisningen av hela det regionala cykelnätet under planperioden 2026–2037 med stöd från erfarenheter och lärdomar från pilotprojektet. Idag blandas skyltar i stor utsträckning på de statliga cykelvägarna. I samband med att den regionala cykelvägvisningen sätts upp kommer gamla och inaktuella skyltar plockas ner för att skapa ordning och reda i den skånska cykelvägvisningen.



Planens effekter och påverkan

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

Regionala och nationella mål

Nationella och transportpolitiska målen

Enligt regeringens direktiv ska prioriteringar motiveras i planen och effekterna på möjligheterna att nå de transportpolitiska målen ska redovisas. Prioritet bör ges till åtgärder som förbättrar trafiksäkerheten och ska inriktas mot åtgärder i infrastrukturen utan omotiverade inskränkningar gällande framkomlighet eller transporteffektivitet. Planens huvudinriktning har varit fördela pengar till fördel för trafiksäkerhet, i befintliga eller nya potter för att stärka möjligheter till säker framkomlighet. Tidigare åtgärders fördyringar har dock inneburit att utrymmet för den nya inriktningen har minskats.

Transportpolitiska målen

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

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

Etappmål under hänsynsmålet

Växthusgasutsläppen från inrikes transporter – utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem – ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010. Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet omkomna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.

Planens påverkan på funktionsmålet och hänsynsmålen

Den nya planen bidrar i positiv riktning avseende klimat jämfört med nollalternativet. Detta beror på att en betydande del av det tillkommande planutrymmet går till åtgärder som bidrar positivt till såväl transporteffektivitet som energieffektivisering. Exempelvis omfattas nära hälften av det tillkommande utrymmet av järnvägssatsningar (inom åtgärdsområdet Samfinansiering nationell plan) med positiv påverkan.

Den nya planen går i positiv riktning avseende hälsa. Cirka hälften av det tillkommande planutrymmet satsas på åtgärder som bidrar positivt till buller, genom direkta bullerskyddsåtgärder eller åtgärder som har potential att minska biltrafiken. Nära hälften av planutrymmet går också till åtgärder som bidrar positivt till luft genom minskad vägtrafik och lägre hastigheter. Merparten av det tillkommande planutrymmet går också till åtgärder med positiv eller mycket positiv påverkan på trafiksäkerhet.

Den nya planen går i negativ riktning avseende landskap, till stor del beroende på att de namngivna vägobjekt, och till mindre del gång- och cykelvägsobjekt, som har tillkommit har negativ påverkan på flera av aspekterna inom landskap. Exempel på åtgärder som utmärker med negativa bidrag inom flera aspekter är väg 21 Klippan-Hyllstofta och väg 23 Tjörnarps-Sandåkra.

Planens påverkan på det öppna Skåne 2030

Hela Skåne

Planens påverkan på Transportstrategi - för hållbar tillgänglighet i hela Skåne

Den regionala transportinfrastrukturplanen utgör ett centralt verktyg för att konkretisera transportstrategins intentioner genom infrastrukturåtgärder som tillsammans bidrar till det övergripande målet om hållbar tillgänglighet i hela Skåne.

Den bidrar till att stärka ett inkluderande transportsystem genom investeringar i tillgänglig och trygg infrastruktur. Åtgärder som förbättrar trafikmiljön för oskyddade trafikanter, barn, äldre och personer med funktionsnedsättningar skapar förutsättningar att röra sig i transportsystemet på lika villkor. Genom utvecklingen av kollektivtrafiknoder och strategiska satsningar på gång- och cykelinfrastruktur ökar den lokala tillgängligheten även för grupper utan tillgång till bil.

För att skapa ett robust transportsystem innehåller planen investeringar som ökar tillförlitligheten och minskar risken för störningar. Infrastrukturåtgärder som förbättrar vägnätets kvalitet och förutsägbarhet, särskilt i kritiska transportstråk, stärker både persontransporter och godsleveranser. Förbättringar i vägnätet och trafikmiljöer bidrar till minskad risk för olyckor som påverkar framkomligheten, vilket i sin tur gynnar näringslivets konkurrenskraft och bidrar till stabilare leveranskedjor.

Den regionala transportinfrastrukturplanen främjar ett klimatneutralt transportsystem genom investeringar i hållbara transportlösningar. Prioriteringar av väl utformade cykel- och gångvägar främjar aktiv mobilitet samtidigt som kombinationsresor med kollektivtrafiken stärks. Genom att utveckla effektiva multimodala knutpunkter skapas förutsättningar för sömlösa byten mellan transportslag, vilket utgör en grundläggande förutsättning för att skapa attraktiva alternativ till resor med bil.

Genom utvecklade bytespunkter för ökad intermodalitet och digitalisering för smartare trafikflöden ger RTI-planen förutsättningar för mer resurseffektiva transportlösningar. Åtgärder som förebygger olyckor och störningar effektiviserar systemet som helhet. Samtidigt stärks samhällets funktionalitet genom att kritiska transportstråk utformas med höga krav på pålitlighet. Sammantaget bidrar RTI-planens åtgärder till att transportstrategins samtliga mål för att skapa hållbar tillgänglighet i hela Skåne.

Planens påverkan på Regionplan 2022–2040

Regionplan för Skåne 2022 – 2040 antogs i juni 2022 som den första regionplanen i Sverige enligt Plan- och bygglagens nya regler kring regional fysisk planering. Under 2025 pågår arbete med att pröva planens aktualitet. Hänsyn behöver tas till det förändrade omvärldsläget, med ökat fokus på robusthet och beredskapsfrågor, samt ny lagstiftning och förändrade planeringsförutsättningar i övrigt. Arbetet med aktualitetsprövningen och kommande arbete för att ändra regionplanen samordnas med både den regionala transportinfrastrukturplanen och transportstrategin.

Regionplan för Skåne 2022 - 2040 bygger på sex övergripande planeringsstrategier som tagits fram tillsammans med kommunerna. Planeringsstrategierna utgör den översiktliga utvecklingsinriktningen i planen, och även de utmaningar som Region Skåne identifierat som särskilt viktiga för den fysiska planeringen i Skåne att bemöta. Utvecklingsinriktningen verkar för avvägningar som skapar hållbara fysiska strukturer som långsiktigt gynnar Skåne som helhet. Den regionala transportinfrastrukturplanen följer tydligt Regionplanens inriktning sett till dessa strategier. Det är främst strategierna för att utveckla flerkärnigheten och stärka sambandet mellan stad och land, stärka tillgängligheten och binda samman Skåne, samt stärka Skånes relationer med omvärlden, som den regionala transportinfrastrukturplanen 2026-2037 kan påverka och stärka. På grund av att den regi-

onala transportinfrastrukturplanen styrs av direktiv och förordningar så kan den inte ses som en direkt handlingsplan av Regionplan för Skåne 2022-2040.

Regionplan för Skåne 2022 – 2040 har samordnats med den regionala transportinfrastrukturplanen på så vis att strukturerna bygger på befintliga och långsiktiga överenskommelser och strategier. För även om regional planering är ett relativt nytt uppdrag så har Region Skåne och kommunerna en lång tradition av att samverka kring fysisk planering på regional nivå. Detta genomsyrar både Regionplan för Skåne 2022 – 2040 och den Regionala transportinfrastrukturplanen 2026-2037 samt har varit en utgångspunkt för samverkan kring de långsiktiga infrastrukturprioriteringar. Även Transportstrategin har varit en gemensam grund för de båda processerna.

Vidare kommer genomförande av planerna att samordnas där det är möjligt och lämpligt. Den Regionala transportinfrastrukturplanen är dock bara ett av flera medel i genomförande av Regionplan för Skåne 2022 – 2040. Den sätter strukturen för infrastrukturen och kan bidra till att styra i rätt riktning för övriga regionala mål. Den regionala transportinfrastrukturplanen är en investeringsplan med begränsat utrymme och inte kan lösa allt,

men för att nyttorna med investeringar ska få så stort genomslag som möjligt är det viktigt att arbetet synkas med lokala satsningar, och där kan Regionplanen vara en bra plattform att vidareutveckla detta arbete. Som tidigare nämnts så finns det frågor som behöver hanteras inom transportområdet, men som inte kan (åtminstone inte som uppdrag, prioriteringar och direktiv ser ut idag) hanteras inom ramen för länsplanerna. Särskilt gällande nya frågor där klara strukturer och ansvarsområden saknas eller är otydliga behöver man hitta former för att arbeta på både nationell, regional, och lokal nivå. En plattform för samverkan med kommunerna så att investeringar får den effekt som avses blir viktigt i framtida samplaneringen av Regionplan för Skåne och Regionala infrastrukturplanerna. Det är viktigt att fortsätta utveckla arbetet mot ökad samplanering av infrastruktur, bebyggelsestruktur, grönstruktur och kollektivtrafik med den regionala planeringen som gemensam plattform.

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

Strategisk miljöbedömning

Arbete med strategisk miljöbedömning

Region Skåne konstaterar att alternativgenerering enligt miljöbalken är en utmaning i denna process, dels på grund av tidsbristen, dels på grund av att beräkningar för reviderade kostnader gällande de regionala namngivna objekten ännu inte har levererats, dels på grund av att de regionala transportinfrastrukturplanerna är en ögonblicksbild av en ständigt pågående planering.

Till skillnad från den förra planomgången 2022 – 2033, presenterades direktivet med tillhörande preliminär ekonomisk ram i ett tidigare skede men i det fanns ett fastslaget datum som anger när regionerna ska redovisa sina planer till regeringen. Det medför återigen en pressad tidsplan. En annan betydande begränsning i arbetet är att Trafikverket inte har presenterat reviderade kostnader för de namngivna regionala objekten vilket innebär att det inte finns en korrekt beräkning av hur stort det tillskjutande utrymmet är för den Regionala Transportinfrastrukturplanen för perioden 2026 – 2037. De alternativ som finns för att utnyttja det tillskjutande ekonomiska utrymmet har diskuterats på politisk nivå inom både regionen och på kommunal nivå.

Planalternativ och förutsättningar

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

Förutsättningarna för den nya planperioden 2026 – 2037 är att många av de namngivna vägobjekten har drabbats av fördyringar.

Även om den ekonomiska ramen som Skåne tilldelades ökades markant har de kraftiga kostnadsökningarna lett till att de namngivna regionala vägobjekten åter upp en stor del av det tillkommande utrymmet för den nya planperioden. Det finns också ett antal järnvägs-satsningar som pekats ut som prioriteringar i Skånebildens. Utöver det har de potter som finns i den Regionala Transportinfrastrukturplanen ökat i relation för att möta behoven på infrastrukturen.

Olika scenarier

Under arbetet med planen har tre olika alternativ för hur tillskjutande medel skall fördelas i kommande planomgång analyserats gentemot Nollalternativet. De tre alternativen är Fokus namngivna objekt, Fokus statlig medfinansiering samt Fokus statliga vägar.

Nollalternativet

Nollalternativet utgår från nu gällande plan och dagens politik och kända beslut och innebär i princip att den gällande planen genomförs. Det innebär att de namngivna objekt som är beslutade i den gällande planen, inklusive kostnadsökningar för dessa, också ingår i nollalternativet. I nollalternativet har de potter som fanns med i den förra planen minskats ner med en tredjedel eftersom fyra av de tolv åren som planen omfattade nu har gått. Utifrån den kostnadsökning som skett sedan den förra planen togs fram har dock också en uppräkningsgjorts med 30 procent. Sammantaget är pottorna i nollalternativet därför ungefär lika stora som de var när planen antogs.

Nollalternativet ska inte ses som ett realistiskt planalternativ, utan är ett rent teoretiskt alternativ som innebär att gällande plan genomförs och som fungerar som en jämförelse mot den nya planen (remissversionen).

Fokus Namngivna objekt

I detta alternativ läggs de tillskjutande medlen på ytterligare namngivna objekt.

Fokus Statlig medfinansiering

I detta alternativ läggs de tillskjutande medlen på att öka medfinansieringen till gång- och cykelvägar samt framkomlighet i kollektivtrafiken genom pottorna avsedda för ändamålet.

Fokus Statliga vägar

I detta alternativ läggs de tillskjutande medlen på att öka medfinansieringen till vägar genom pottorna avsedda för ändamålet.

Skillnad mellan Nollalternativet och de tre alternativen är:

- De objekt som i tidigare plan låg över kant (väg 21 Klippan-Hyllstofta och väg 23 Höör/Hörby) har nu kommit med i sin helhet. Väg 23 Höör/Hörby har dock genomgått ett omtag och har en ny lägre totalkostnad. Ett nytt vägobjekt har tillkommit – väg 19 Härelov-Karpalund.

Flera gång- och cykelvägar som tidigare ingick i potten ”Statliga regionala vägar” har fått en ökad kostnad och ingår i nu i kategorin namngivna objekt.

- En större summa satsas på samfinansiering till objekt i nationell plan, däribland Ystadbanan Skurup-Rydsgård och Skånebanan Kristianstad-Hässleholm. Även åtgärder på Söderåsbanan och Lommabanan och trimningsåtgärder för järnväg har tillkommit. Åtgärder på västkustbanan kopplat till det nationella objektet Maria-Helsingborg har ersatts med en satsning på uppställningsplatser i Helsingborgsområdet.
- För samtliga pottor har ramen utökats. Kostnadsposten Driftbidrag till flygplatser har dock utgått eftersom hanteringen av detta stöd har övertagits av Trafikverket.



Betydande miljöpåverkan av alternativen

Klimat

Alternativen med fokus på potter ("Fokus statlig medfinansiering" samt "Fokus statliga vägar") bidrar generellt sett mer positivt än "Fokus namngivna objekt". "Fokus statlig medfinansiering", som omfattar satsningar på gång- och cykelvägar och framkomlighet för kollektivtrafiken, har störst potential att bidra till transporteffektivitet. Även "Fokus statliga vägar" bidrar positivt genom åtgärder för sänkta hastigheter och ökad energieffektivisering. Samtliga alternativ har en negativ påverkan på energianvändning i byggskedet, men här utmärker sig "Fokus namngivna objekt" genom större negativ påverkan, orsakad av åtgärder för mötesseparering och broar som är energikrävande att anlägga.

Hälsa

Alternativen med fokus på potter bidrar generellt sett mer positivt än "Fokus namngivna objekt" då dessa potter innehåller åtgärder

för bullerskydd samt trafikdämpande åtgärder som minskar buller och utsläpp i tätorter. Undantaget gäller trafiksäkerhetseffekter där "Fokus namngivna objekt" också bidrar positivt, främst genom mötesseparering. Även "Fokus statliga vägar" har mycket positiva trafiksäkerhetseffekter på grund av trafikdämpande åtgärder, korsningsåtgärder och andra smärre åtgärder som ökar trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter.

Landskap och naturresurser

Samtliga åtgärder som ingår i alternativet "Fokus namngivna objekt" bidrar generellt sett negativt till biologisk mångfald genom intrång och barriärereffekter. Objektet "Väg 21 Vannebergakorset" bidrar också negativt till såväl intrång i naturresurser (jordbruksmark) som till landskapsbild och kulturmiljö. Även "Fokus statliga vägar" bidrar negativt genom intrång i landskap, natur- och kulturmiljö, dock i mindre skala. "Fokus statlig medfinansiering" påverkar i praktiken inte detta fokusområde.

Fokus-område	Alternativ 1: Fokus namngivna	Alternativ 2: Fokus statlig medfinansiering	Alternativ 3: Fokus statliga vägar
Klimat	↓	↗	↗
Hälsa	↗	↑	↑
Landskap och naturresurser	↓	→	↘

Betydande miljöpåverkan av planförslaget i relation till Nollalternativet

Den nya planen bidrar i positiv riktning avseende klimat jämfört med nollalternativet. Detta beror på att en betydande del av det tillkommande planutrymmet går till åtgärder som bidrar positivt till såväl transporteffektivitet som energieffektivisering. Exempelvis omfattas nära hälften av det tillkommande utrymmet av järnvägssatsningar (inom åtgärdsområdet Samfinansiering nationell plan) med positiv påverkan.

Den nya planen går i positiv riktning avseende hälsa. Cirka hälften av det tillkommande planutrymmet satsas på åtgärder som bidrar positivt till buller, genom direkta bullerskydd-

såtgärder eller åtgärder som har potential att minska biltrafiken. Nära hälften av planutrymmet går också till åtgärder som bidrar positivt till luft genom minskad vägtrafik och lägre hastigheter. Merparten av det tillkommande planutrymmet går också till åtgärder med positiv eller mycket positiv påverkan på trafiksäkerhet.

Den nya planen går i negativ riktning avseende landskap, till stor del beroende på att de namngivna vägobjekt, och till mindre del gång- och cykelvägsobjekt, som har tillkommit har negativ påverkan på flera av aspekterna inom landskap. Exempel på åtgärder som utmärker med negativ bidrag inom flera aspekter är väg 21 Klippan-Hyllstofta och väg 23 Tjörnarp-Sandåkra.

Fokusområde	Miljöaspekt	Bedömning
Klimat	Transporteffektivitet	➔
	Energieffektivisering	➔
	Energianvändning vid byggande, drift och underhåll av infrastruktur	➡
Hälsa	Buller	➔
	Luft	➔
	Trafiksäkerhet	➔
Landskap och naturresurser	Vatten	➔
	Naturresurser	➡
	Landskap och kulturmiljö	➡
	Biologisk mångfald	➡

Social hållbarhet

De sociala konsekvenserna har analyserats utifrån samma förutsättningar som miljökonsekvenserna, dvs. med ett nollalternativ och tre möjliga inriktningar som jämförelse. Den sociala konsekvensbedömningen har genomförts enligt en modell som tagits fram av Region Kronoberg, vilken är anpassad för regional transportplanering och inkluderar fokusområden som anses vara centrala. Fokusområdena som undersöks är Sammanhållningen, Tillgänglighet och Hälsofrämjande.

I relation till nollalternativet är alla de möjliga planförslagen positivt bidragande till

de sociala hållbarhetsaspekterna. Förslagen är likvärdiga sett till sammanhållning, men aspekten är svårt att bedöma eftersom potentierna inte pekar ut åtgärder i detta läge. Med avseende på tillgänglighet och hälsofrämjande är förslagen med större fokus på potter något mer positiva då de i högre grad omfattar satsningar på gång, cykel och kollektivtrafik. Fokus statliga vägar bidrar mest till hållbar tillgänglighet ur ett socioekonomiskt perspektiv och tillgänglighet på landsbygd.

Planens påverkan i relation till nollalternativet för fokusområden och aspekter:

Fokusområde	Miljöaspekt	Bedömning
Sammanhållning	Tillgänglighet mellan områden med olika socioekonomisk karaktär	↗
	Bidrag till sammanhållning i regionen	↗
Generell tillgänglighet	Medborgarnas tillgänglighet (generellt)	↑
	Näringslivets tillgänglighet (generellt)	↗
Tillgänglighet för olika grupper	Tillgänglighet för personer med funktionshinder	↗
	Barns tillgänglighet	↗
	Äldres tillgänglighet	↗
	Jämställdhet	↗
Hållbar tillgänglighet	Hållbar tillgänglighet ur ett socioekonomiskt perspektiv	↗
	Hållbar tillgänglighet på landsbygd	↗
Hälsofrämjande	Fysisk aktivitet i transportsystemet	↗



Process och genomförande

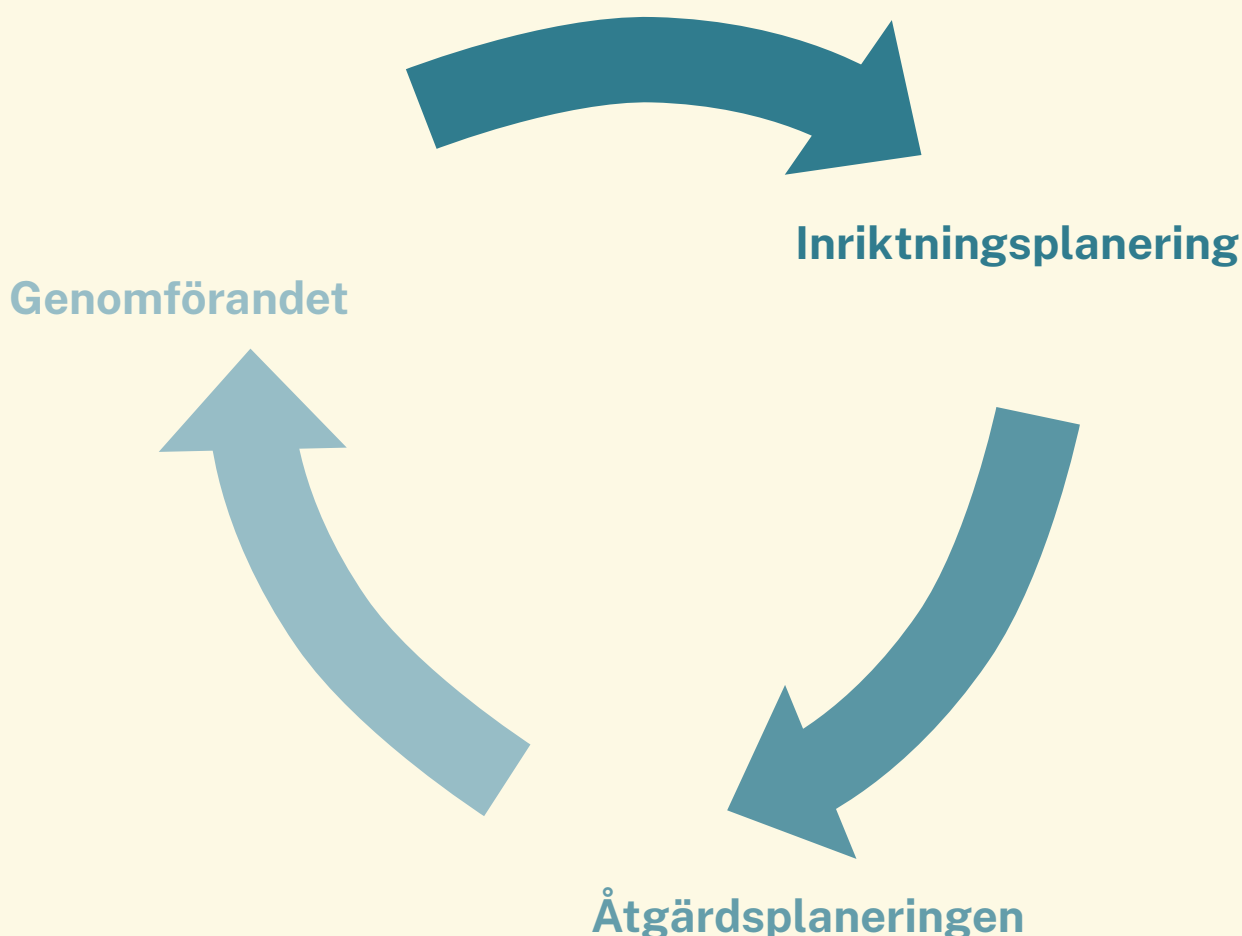
Regionala transportinfrastrukturplanen för Skåne 2026–2037 har tagits fram genom dialog, samverkan och samhandling med kommunerna i Skåne, Trafikverket, näringslivet och länsstyrelsen. Förankring har skett på såväl tjänsteperson- som politisk nivå. Utifrån inkomna yttranden under remissperioden kommer den regionala transportinfrastrukturplanen revideras. I detta kapitel går det att läsa mer i detalj hur framtagandet av den regionala transportinfrastrukturplanen har sett ut och hur de olika berörda aktörerna arbetar med planens genomförande.

Framtagandeprocess

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

Inriktningsplanering

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



Åtgärdsplaneringen

Därefter följer en åtgärdsplanering där regeringen utformar ett direktiv som ger Trafikverket och länsplaneupprättarna i uppdrag att ta fram en nationell transportplan och regionala transportinfrastrukturplaner. Direktivet och förordningarna styr innehållet och ger en riktning kring vilka åtgärder som ska prioriteras. I direktivet anges den preliminära ramen för den regionala transportplanen. Läs mer om direktivet under kapitel **Förutsättningar**.

Genomförandet

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

Medverkande i framtagandet av den regionala transportinfrastrukturplanen

Styrgrupp - Regionala utvecklingsnämndens presidium

Regionala utvecklingsnämndens presidium i Region Skåne är styrgrupp för den regionala transportinfrastrukturplanen. Styrgruppen har träffats kontinuerligt under hela processen för framtagandet av Regional transportinfrastrukturplan 2026–2037.

Referensgrupp - Kommuner och Trafikverket

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

4-hörnsamarbeten i Skåne

MalmöLundregionen
Sydöstra Skånes Samarbetskommitté
Familjen Helsingborg
Skåne Nordost

Arbetsgrupp

En grupp bestående av tjänstepersoner från Enheten för Transport och infrastruktur hos Region Skåne har drivit arbetet och haft projektledaransvaret för att upprätta den Regionala transportinfrastrukturplanen 2026–2037. Upprättandet av plandokumentet har skett i samverkan med övriga enheter på Regional utveckling och Skånetrafiken inom Region Skåne samt Trafikverket och Länsstyrelsen. Samverkan har även skett inom Regionssamarbetet Sydsverige och med övriga regioner i Sverige.

Förankring och dialog i framtagandet av regional infrastrukturplan för Skåne 2026–2037

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

[Bild över Tidsplan]

Kommundialog

Region Skåne har under hela 2024 genomfört kommundialoger med alla 33 kommuner i Skåne avseende Regional transportinfrastrukturplan.

Dialogerna har förts på tjänstepersonsnivå och från kommunerna har exempelvis strateger, trafikingenjörer, chefer och kommundirektörer deltagit. Syftet med dialogerna har varit att knyta kontakter mellan Region Skåne och berörda tjänstepersoner på kommunerna samt att öka kunskapen om den regionala transportinfrastrukturplanen och om Region Skåne uppdrag som länsplaneupprättare. Kommunerna har också fått möjlighet att lämna inspel på sina prioriteringar och de åtgärder som de ser som viktigast i processen för framtagandet av en ny Regional transportinfrastrukturplan för planperioden 2026–2037.

Planeringssamverkan

Planeringssamverkan med tema Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2026–2037 har arrangerats två gånger årligen under framtagandet. Till planeringssamverkan har samtliga 33 kommuner varit inbjudna på tjänstepersonsnivå.

Genomförande

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

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

Det första steget i en planläggningsprocess av en väg eller järnvägsåtgärd sker i en förberedande studie – en så kallad åtgärdsvalsstudie, vilken bör föregå den formella fysiska planeringen. En åtgärdsvalsstudie är en utredning och innebär en förutsättningslös transportövergripande analys med tillämpning av fyrstegsprincipen. Det är inte givet att föreslagna lösningar kommer med i investeringsplaner och faktiskt genomförs. Utifrån identifierade brister i åtgärdsvalsstudierna prioriteras åtgärder i nationell transportplan och regional transportinfrastrukturplan. Den formella fysiska planeringen, planläggningsprocessen, består av upprättandet av väg- respektive järnvägsplan. Planläggningsprocessen är en sammanhållen process, som ser olika ut beroende på om länsstyrelsen bedömer att

projektet kan ha en betydande miljöpåverkan, om alternativa lokaliseringar ska utredas eller om tillåtlighetsprövning behövs. Åtgärder på befintlig väg eller järnväg som är små och okomplicerade, inte medför mer än marginell ytterligare påverkan på omgivningen och där mark inte behöver tas i anspråk med tvång, kan utföras utan formell fysisk planläggning. Det innebär att det då inte krävs en väg- eller järnvägsplan.

[Bild över Trafikverket planläggningsprocess]

Ansökningsprocess för statlig medfinansiering till kommunal infrastruktur

I planen finns potter som är fördelade på olika områden. Dessa kan användas för att finansiera åtgärder på det kommunala vägnätet med 50 procent. Om det finns särskilda skäl kan Trafikverket besluta att statlig medfinansiering ska beviljas med 75 procent av kostnadsunderlaget för statlig medfinansiering. Som särskilda skäl kan vara:

- att åtgärden bedöms ha mycket stor samhällsnytta och bidra till flera transportpolitiska mål
- att åtgärden utgör försöksverksamhet med ett brett användningsområde
- att nyttan av en åtgärd i en kommun till största del kommer trafikanter från andra kommuner till godo, till exempel underlättar arbetspendling och regionförstoring
- Medfinansiering till kommunal infrastruktur regleras av förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar m.m. och Trafikverkets handbok för statsbidrag. I

handboken framgår tydligt vilka slags objekt och åtgärder som är aktuella för statlig medfinansiering. Handboken ska läsas tillsammans med rutinen för statlig medfinansiering till regionala kollektivtrafikanläggningar samt åtgärder för förbättrad trafiksäkerhet inklusive cykel på det kommunala vägnätet. Rutinerna finns på Trafikverkets hemsida. Ansökningsprocessen sker årligen enligt ett angivet tillvägagångssätt. Statligt bidrag till kommunal infrastruktur går att söka inom tre potter:

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

Ansökningsförfarandet:

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

Uppföljning

Uppföljning av genomförande av den regionala transportinfrastrukturplanen sker inom ramen för Trafikverkets ordinarie verksamhetsplanering som enheten för transport och infrastruktur årligen rapporterar till Regionala utvecklingsnämnden.

Region Skånes arbete med regional utveckling syftar till att skapa ett hållbart och konkurrenskraftigt Skåne med hög livskvalitet och stark framtidstro. Genom att utveckla strategier, sprida kunskap, finansiera insatser, samarbeta brett och påverka nationella beslut tar vi oss an samhällsutmaningar och driver utvecklingen framåt.

**För vårt ansvar är att skapa ett ännu bättre Skåne
med fokus på alla som bor och verkar här.**

Region Skåne
291 89 Kristianstad
utveckling.skane.se

