Remissammanställning

Regional transportinfrastrukturplan 2026–2037

2026-06-11

Innehållsförteckning

Region Skånes uppdrag 3

Remissförfarande 3

Instanser som yttrat sig 4

Ändringar i regional transportinfrastrukturplan 2026–2037 5

Dokumentets disposition och textinnehåll 5

Avsatta medel till satsningar 6

Sammanfattning av inkomna yttranden 7

Avgränsningar 8

Yttranden med Region Skånes kommentarer 8

Planövergripande 8

Planens inriktning 8

Saknade perspektiv 9

Framtagandet av planen 11

Förutsättningar 12

Planeringsunderlag 12

Koppling till andra strategier och mål 13

Satsningar 14

Om satsningar generellt 14

Presentation och motivering 15

Namngivna regionala objekt 17

Samfinansiering nationell plan 17

Cykelinfrastruktur 18

Kollektivtrafik 20

Framkomlighet och trafiksäkerhet 21

Brister i den skånska infrastrukturen 23

Planens effekter och påverkan 24

Process och genomförande 26

Region Skånes uppdrag

Region Skåne har enligt lagen om regionalt utvecklingsansvar (2010:630) uppdrag att samordna länets regionala utveckling. Detta innebär att ta fram och fastställa en regional utvecklingsstrategi och samordna insatser för att genomföra den. Den regionala utvecklingsstrategin fördjupas genom områdesstrategier vilka pekar ut långsiktiga vägval och mål som bidrar till att uppnå beslutade målsättningar i den regionala utvecklingsstrategin. Områdesstrategierna kan kompletteras med handlingsplaner för att omsätta strategin i praktiken.

Region Skåne är länsplaneupprättare och får vart fjärde år i uppdrag av regeringen att ta fram en länsplan, i Skåne kallad regional transportinfrastrukturplan. Regeringen beslutade i mars 2025 att ge Region Skåne i uppdrag att upprätta ny regional transportinfrastrukturplan för utveckling av transportsystemet för perioden 2026–2037. Planen prioriterar och avsätter medel för Skånes samlade infrastrukturåtgärder under planperioden 2026–2037 samt pekar ut brister som behöver utredas. Kraven på innehållet i respektive länsplan regleras i *förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur*. Framtagande av planen har skett i dialog med samtliga Skånes kommuner, Trafikverket och länsstyrelsen.

Remissförfarande

Den regionala transportinfrastrukturplanen för 2026–2037 var ute på remiss från 2025-06-10 till 2025-10-31. Region Skåne tackar för inkomna yttranden som möjliggör förbättringar av planen. I detta dokument sammanställs övergripande de yttranden som inkommit samt hur dessa tagits omhand i omarbetningen av planen.

I remissen skickades följande frågeställningar med till instanserna:

- Vilka effekter planförslaget skapar för Skånes kommuner och aktörer
- Vilka större prioriterade brister det finns att utreda på det regionala vägnätet?

Instanser som yttrat sig

Remissen gick ut till 97 instanser och yttranden inkom från följande 59 instanser:

Arbetsförmedlingen	Lomma kommun	Simrishamns kommun
Bjuvs kommun	LRF i Skåne	Skurups kommun
Bromölla kommun	Luftfartsverket	Skåne Nordost
Burlövs kommun	Lunds kommun	Staffanstorps kommun
Byggföretagen	Länsstyrelsen i Skåne	Svalövs kommun
Båstads kommun	Malmö Airport (Swedavia)	Svedala kommun
Copenhagen Malmö Port	Malmö stad	Sveriges Åkeriföretag
Cykelfrämjandet	MalmöLundregionen	Sydöstra Skånes samarbetskommitté
Eslövs kommun	MSB	Tillväxtverket
Familjen Helsingborg	Naturskyddsföreningen	Tomelilla kommun
Försvarsmakten	Naturvårdsverket	Trafikverket
Helsingborgs stad	Osby kommun	Trelleborgs kommun
Hässleholms kommun	Polismyndigheten region Syd	Vellinge kommun
Höganäs kommun	Post- och telestyrelsen	Ystads kommun
Hörby kommun	Region Blekinge	Åstorps kommun
Höörs kommun	Region Halland	Ängelholms kommun

Klippans kommun	Region Jönköpings län	Örkelljunga kommun
Kristianstads kommun	Region Kalmar län	Östra Göinge kommun
Kävlinge kommun	Region Kronoberg	
Landskrona stad	Riksförbundet Enskilda Vägar	

Ändringar i regional transportinfrastrukturplan 2026–2037

Följande justeringar har gjorts i dokumentet mellan remissversion och slutversion.

Dokumentets disposition och textinnehåll

- RTI-planens disposition har ändrats för att göra planen lättare att förstå i sitt sammanhang. Innehåll har bytt plats och rubriker har fått nya namn för bättre läsflöde.
- I förtydligande syfte har flera delar har tillkommit:
    - Nytt kapitel: *Planering av transportinfrastruktur*
    - Nytt avsnitt: *Skånes transportinfrastruktur*
    - Ordlista med återkommande begrepp i planen
    - Rollista med centrala aktörer i framtagandet av planen
- Utvecklade beskrivningar av strategier och mål samt dess koppling till planen har tillkommit. Detta gäller både i kapitlet *Förutsättningar* där strategier beskrivs och kapitlet *Effekter* där planens påverkan på mål och inriktningar beskrivs.
- En lista med förändringar jämfört med förra planen har lagts till i början av kapitlet *Satsningar*.
- Uppdaterad information om namngivna objekt och dess NKK (nettonuvärdeskvot) utvecklats i kapitlet *Satsningar*.

- Kapitlet *Brister* har utvecklats med tillägg av utfallsbeskrivning för de brister som hunnit utresas under senaste planperioden.
- Hållbarhetsbedömningar har reviderats och den sammanfattande versionen i plandokumentet i kapitlet *Effekter* har uppdaterats.
- Språk och grammatik har rättats.

Avsatta medel till satsningar

- De ointecknade medlen på 82 miljoner har fördelats ut mellan namngivna regionala objekt för att täcka kostnadsökningar.
- Större ekonomiska förändringar:
    - Den namngivna åtgärden väg 19 Bjärlöv-Broby har minskat med 50 mnkr till följd av nya beräkningar.
    - Den namngivna åtgärden väg 913 Bjärred-Flädie har ökat med 35 mnkr till följd av nya beräkningar.
    - Cykelväg längs väg 9 mellan Brösarp och Ravlunda har flyttats från potten *Statliga regionala cykelvägar* till *Namngivna regionala objekt* efter kostnadsberäkning. I planen avsätts medel för vägplan (20 mnkr) och åtgärden fullfinansieras i nästa planomgång.
    - Vannebergakorset på väg 21 har flyttats från potten *Framkomlighet och Trafiksäkerhet* till *Namngivna regionala objekt* efter kostnadsberäkning. I planen avsätts medel för vägplan (20 mnkr) och åtgärden fullfinansieras i nästa planomgång.
    - Medel inom åtgärdsområdet *Samfinansiering av nationell plan* har omfördelats: Kapacitet & uppställning Helsingborgsområdet har till följd av att Maria-Helsingborg inte kom med i nationell plan minskat med 100 mnkr och istället har Söderåsbanan och Lommabanan bulleråtgärder ökat med 30 mnkr och trimningspaketet för järnväg ökat med 75 mnkr.
- Mindre ekonomiska förändringar:

- Flera objekt har efter nya beräkningar fått en justerad kostnad på 5–20 mnkr mer eller mindre än i remissversionen. I majoriteten av fall har objekt fördyrats.
- Inom åtgärdsområdet *Samfinansiering av nationell plan* har 10 mnkr har avsatts till kvarvarande ITS-åtgärder på E6.

Sammanfattning av inkomna yttranden

Remissinstanserna är över lag positiva till RTI-planens inriktning och anser att planen främjar det flerkärniga Skåne. Flera instanser anser dock att planen saknar tillräckliga perspektiv på godstransporters behov samt på beredskap och civilt försvar.

En generellt positiv inställning inkommer kring prioriterade åtgärder i planen och ökade medel till cykelinfrastruktur och kollektivtrafik. Flera lyfter dock att mer medel krävs för cykelsatsningar för att svara upp mot bristerna i Skånes infrastruktur.

Kopplingen mellan RTI-planen och andra regionala strategier och mål anses av flera svarande behöva utvecklas, framför allt nämns brist på tydlig koppling till den nya transportstrategin.

Vidare har remissinstanserna lyft behov av förtydliganden i planen, bland annat gällande vad som hänt mellan planomgångarna, uppföljning av avslutade åtgärdsvalsstudier, prioriteringskriterier för planens olika potter och redovisning av nyttor och kalkyler för objekt. Även när det gäller hållbarhetsbedömningarna efterfrågas förtydliganden, exempelvis kring hur bedömningsprocessen påverkat utformningen av planen och kvantifiering av utsläppsminskningar.

Flera inspel handlar om särskilda åtgärder som bör prioriteras högre, lyftas in i planen, ha en annan medfinansieringsandel eller en annan omfattning/inriktning. Några lyfter också vikten av att de åtgärder

som framkommer i utredningar behöver lyftas in i planen eller på andra sätt genomföras.

Avgränsningar

Syftet med denna sammanställning är att ge en övergripande bild av remissförfarandet och inkomna yttranden. Svar ges därför inte till varje enskild remissinstans. Inspel om enskilda objekt hanteras i dialogprocesser under planens framtagande och i det löpande arbetet, de kommenteras därmed inte i sammanställningen. Inspel som rör Region Skånes andra processer eller på andra sätt ligger utanför planens rådighet hanteras inte i denna sammanställning.

Vid specifika kvarstående frågor uppmuntrar Region Skåne att aktörer hör av sig för dialog.

Yttranden med Region Skånes kommentarer

Inkomna yttranden presenteras och kommenteras nedan. Först hanteras planövergripande inspel och sedan inspel per kapitel i remissversionen av den regionala transportinfrastrukturplanen. Observera att kapitelstrukturen ändrats i nyare versioner av planen.

Planövergripande

Planens inriktning

Såväl myndigheter, näringsliv som kommuner i Skåne ser positivt på RTI-planens inriktning på säker framkomlighet samt intentionerna att skapa ett robust, effektivt och hållbart transportsystem.

Att planen bidrar till det flerkärniga Skåne genom investering i viktiga vägstråk lyfts som positivt av ett av Skånes hörn. Vissa

kommuner konstaterar dock att en stor del av investeringarna är inriktade på att bygga ut vägnätet och förbättra framkomligheten för biltrafiken, vilket kan begränsa möjligheten för att omställningen till ett mer hållbart transportsystem ska kunna få genomslag i praktiken. Önskemål om att planen tydligare bör prioritera hållbara färdsätt uttrycks.

Ett hörn lyfter att det bör förtydligas hur den identifierade obalansen mellan östra och västra Skåne (som beskrivs i den regionala utvecklingsstrategin) ska motverkas genom planen.

Region Skånes kommentar
Region Skåne noterar det breda stödet för planens inriktning mot ett robust, effektivt och hållbart transportsystem. Regionen bekräftar att stor del av medlen i planen går till investeringar i väg. Det beror på flertal anledningar:

- Det ekonomiska utrymmet för nya satsningar är begränsat av kostnadsökningar och förseningar av de objekt (majoritet vägobjekt) som tidigare lyfts in i plan och ligger kvar enligt principen ”lagt kort ligger”.
- Namngivna objekt väljs till stor del utifrån politiska prioriteringar.
- Flertal åtgärder med syfte att förbättra för kollektivtrafiken utformas så att de också gynnar biltrafik, då det enligt Trafikverkets planering inte går att prioritera kollektivtrafikens framkomlighet *på bekostnad av* bilens.
- Det finns vissa målkonflikter mellan att främja hållbara färdsätt och att säkerställa en geografisk balans i länet. I östra Skåne kan förbättrad tillgänglighet i vägnätet vara en förutsättning för regional utveckling.

Saknade perspektiv

Ett återkommande inspel från såväl kommuner som näringsliv är att RTI-planen inte tar ett tillräckligt helhetsgrepp kring

godstransporter i Skåne. Mer utrymme för godstransporters behov och vilka satsningar som förväntas leda till förbättrade godsflöden efterlyses. Medskick från näringslivet görs kring att *regionala* godstransporter *inom* Skåne är lika viktiga som långväga transporter genom Sverige och att stråk även utanför det funktionellt prioriterade vägnätet är viktiga.

Det framkommer också från näringslivet att förutsättningar och satsningar för livsmedelsproduktion spelar en för liten roll i planen. Kartläggning av samband, stråk mellan anläggningar och brister i infrastruktur kopplat till livsmedelsproduktion efterfrågas.

Flera remissinstanser av olika slag anser att perspektiven beredskap och totalförsvar tydligare behöver belysas. Det bör tydligare framgå hur infrastrukturen kan stödja samhällets och försvarets behov genom analyser, planeringsprinciper, samverkan och uppföljning med beredskapsperspektiv.

Näringslivet lyfter även sjöfartens och hamnarnas begränsade utrymme i planen. Ett önskemål är att kartlagda utvecklingsbehov tydligare bör lyftas in i utredningar och åtgärder samt att planens förväntade effekter för hamnar i Skåne ska redovisas.

Ett par yttranden föreslår utvecklad information om hur infrastrukturen ska anpassas för ladd- och tankinfrastruktur och hur längre och tyngre fordon ska utvecklas. Förslag kring att definiera och utvärdera transporteffektivitet samt att redovisa andel åtgärder inom respektive steg i fyrstegsprincipen presenteras.

Utifrån planens inriktning på säker framkomlighet inkommer ett inspel om att planen tydligare bör redovisa hur stor andel av planens medel som läggs för vilka trafikantgruppers framkomlighet.

Region Skånes kommentar

Region Skåne delar bilden av att ett helhetsgrepp kring godstransporter är viktigt, men bedömer att detta främst behöver hanteras i övergripande strategier och analyser snarare än inom

ramen för RTI-planen, som är en investeringsplan. Planens inriktningar baseras på ett omfattande kunskapsunderlag (exempelvis Systemanalys från 2020), och flera av de prioriterade åtgärderna bidrar till förbättrad framkomlighet för gods.

Ett förtydligande kring RTI-planens förhållande till perspektiven beredskap och totalförsvar har adderats i dokumentet. Dialog kring frågorna förs med berörda myndigheter. Planen värnar generellt om robusthet och alternativa vägar i transportsystemet.

När det gäller Skånes hamnar är de i huvudsak nationell och kommunal infrastruktur och har därför begränsat utrymme i den regionala planen.

RTI-planens uppdrag och Trafikverkets tolkningar av regelverk innebär vidare att vissa åtgärder, såsom utbyggnad av laddinfrastruktur samt steg 1- och 2-åtgärder enligt fyrstegsprincipen, inte kan finansieras genom planen. Detta har Region Skåne lyft i sina yttranden till regeringen.

I den slutliga versionen av planen utvecklas redovisningen av planens satsningar i beskrivningar och visualiseringar.

Framtagandet av planen

Ett av Skånes fyra hörn kommer med inspel kring processen för framtagandet av planen. Det är önskemål om att göra processer för beslut kring åtgärdsvalsstudier och fördelning av medel i potterna mer transparenta, att kostnadsökningar behöver hanteras, avtalshantering ses över och åtgärdsplanering bli mer flexibel. Ökad dialog mellan aktörer kring prioritering av åtgärder önskas också.

Region Skånes kommentar

Planen pekar ut satsningar utifrån regionala behov och prioriteringar. Region Skåne har under framtagandet av planen haft flera träffar inom forumet ”Planeringssamverkan”, samt fört kommundialog med samtliga kommuner i regionen för att

konkretisera och förankra dessa prioriteringar. Representanter från de 4-hörnen i Skåne har suttit med i en referensgrupp under planens framtagande.

I planen har prioriteringsgrunderna för planens potter förtydligats. Potternas åtgärder är inte utpekade. I stället fungerar potterna som ett viktigt verktyg för flexibilitet, där genomförandet sker i dialog mellan berörda aktörer såsom kommuner, Trafikverket och Skånetrafiken.

Förutsättningar

Planeringsunderlag

Aktörer från näringslivet önskar utveckling av de förutsättningar som beskrivs för den regionala transportinfrastrukturplaneringen. Det handlar om att det tydligare bör framgå att transporter för livsmedel, energi och träråvara är beroende av det enskilda vägnätet och att de skånska hamnarnas funktioner inte anses beskrivna i lika stor utsträckning som tidigare.

Ett av Skånes fyra hörn lyfter att systemanalysen för Skåne från 2020 bör uppdateras och att det kan förtydligas hur Skånes relation till omvärlden och framtida utmaningar påverkat RTI-planen.

En intresseorganisation framhäver att natur- och kulturmålpunkter bör ingå som planeringsunderlag.

Region Skånes kommentar

RTI-planen är en investeringsplan som bygger på ett brett kunskapsunderlag där fler perspektiv än de som framgår i kapitlet om förutsättningar har beaktats i prioriteringarna. I planen beskrivs primärt förutsättningar kopplade till regionala och nationella mål och strategier för transportsystemet. Flera aspekter som lyfts i inspelen hanteras i fördjupade underlag och i senare skeden av planeringen, exempelvis inom åtgärdsvalsstudier.

Region Skåne delar bilden att Skånes hamnar har en viktig roll för Skåne. Region Skåne och de fyra stora hamnkommunerna i regionen driver gemensamt projektet ”Hamnutveckling i Skåne”. Hamnarnas infrastruktur på den statliga delen hanteras i huvudsak av nationell plan och har därmed begränsat utrymme i den regionala transportinfrastrukturplanen.

Koppling till andra strategier och mål

En myndighet noterar att effekterna av RTI-planen, kopplingar till ambitioner i den regionala utvecklingsstrategin och samhällsplaneringen i ett bredare perspektiv i länet är tydlig och koncis. Flera andra remissinstanser, myndigheter såväl som hörn och kommuner, påpekar däremot att kopplingar och samspel mellan planen och Region Skånes övriga strategier är otillfredsställande, främst avseende transportstrategin men även livsmedelsstrategin, klimat- och energistrategin samt den regionala utvecklingsstrategin. Synpunkter har inkommit gällande att RTI-planens bidrag till de mål som pekas ut i transportstrategin inte är tillräckliga och att visionen om Skåne som en föregångare i klimatomställningen från klimat- och energistrategin inte speglas i planen. Några remissinstanser har också påpekat att planens koppling till de transportpolitiska målen är svepande och bör förtydligas.

Region Skånes kommentar

Region Skåne har beaktat synpunkterna i omarbetningen av planen. Kapitlen *Förutsättningar* samt *Planens effekter och påverkan* har bearbetats för att förtydliga hur RTI-planen förhåller sig till de olika regionala strategierna samt till de transportpolitiska målen. Transportstrategi och RTI-plan har tagits fram parallellt, vilket innebär att det inte gått att bygga RTI-planen på transportstrategin under denna planomgång. Hur RTI-planen bidrar till transportstrategins mål har utvecklats i planen. I kommande planomgångar kommer den antagna transportstrategin kunna vara mer vägledande.

Satsningar

Om satsningar generellt

Många remissinstanser uttrycker sig positivt kring prioriterade åtgärder i planen överlag. Ökade medel till kollektivtrafik och cykelinfrastruktur framhålls som positivt av flera instanser. Även att beloppen för kommunal medfinansiering ökas väsentligt jämfört med tidigare ser även kommuner positivt på, då det upplevs som kostnadseffektiva satsningar.

Flertal inspel från såväl myndigheter, kommuner som näringsliv handlar om vad mer medel bör satsas på. Det gäller mer medel till trafiksäkerhetsåtgärder för att kunna nå Nollvisionen, till oskyddade trafikanter på det kommunala vägnätet, till att säkerställa framkomlighet och tillgänglighet till Malmö Airport. Inspel har även inkommit kring att planen bör ge medel för stöd till flygplatser.

Flera instanser konstaterar att planen saknar konkreta åtgärder för att hantera effekter av den kommande Fehmarn Bält-förbindelsen. Ett av Skånes hörn anser att det är positivt att prioriterade namngivna objekt ligger kvar, men att det är angeläget att de färdigställs.

Myndighet och näringsliv önskar att vägunderhåll och upprustning ska prioriteras framför nyinvesteringar då bristande vägstandard påverkar både trafiksäkerhet, leveranssäkerhet och näringslivets konkurrenskraft.

En intresseorganisation uttrycker kritik mot planens stora satsningar på biltrafik, vilka är större än satsningar på cykel och kollektivtrafik tillsammans. Satsningar på vägprojekt anses endast böra göras i trafiksäkerhetssyfte.

Region Skånes kommentar

Region Skåne konstaterar att behoven i transportsystemet är stora i förhållande till tillgängliga medel, vilket kräver avvägningar mellan

olika åtgärder. Utifrån den givna ekonomiska ramen har Region Skåne prioriterat åtgärder utifrån regionala mål, nationella och regionala inriktningar, utpekade behov och genomförbarhet. Flera av de prioriterade åtgärderna i planen är utformade som paket av insatser, där olika behov såsom trafiksäkerhet, framkomlighet och tillgänglighet för olika transportmedel hanteras samlat.

När det gäller Fehmarn Bält-förbindelsen konstaterar Region Skåne att centrala åtgärder främst hanteras inom ramen för nationell plan. Region Skåne för en löpande dialog med berörda aktörer i dessa frågor.

Sedan år 2024 kan planen inte ge medel till flygplatser till följd av en förändring i förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur.

RTI-planen är en investeringsplan och omfattar därmed inte medel för drift och underhåll av statlig infrastruktur. Däremot kommer medel avsättas för särskilt driftbidrag för enskilda vägar.

Presentation och motivering

Förtydliganden önskas av remissinstanserna kring flertal aspekter: hur åtgärder prioriteras och väljs ut, vilka åtgärder som avses genomföras som icke namngivna objekt, vilka objekt som flyttats från potter och blivit namngivna eller paketerade, om objekt ligger över kant till nästa plan och vilka namngivna objekt som är cykelobjekt.

Även mer ingående redovisning av nyttor, kostnader och SEBar (samlade effektbedömningar) önskas samt motivering kring varför vissa satsningar görs om SEB visar svårbedömd lönsamhet. Det framgår också att storstadsavtalets roll i planen är lite oklart och att potten upplevs som en oproportionerligt stor satsning.

Tydligare mål- och resultatstyrning, att SEB bör inkludera klimatperspektiv och hälsofördelar samt tydligare koppling och

prioritering från färdmedelsmålen i nuvarande transportstrategi efterfrågas från intresseorganisationer.

Inspel har även inkommit kring konkreta korrigeringar av objektsbeskrivningar, benämningar, kostnadsjusteringar, planerad byggstart, prisnivåer som inte presenterats korrekt eller tydligt nog i remissversionen.

Region Skånes kommentar
Flera av de efterfrågade förtydligandena har beaktats och utvecklas i planens slutliga version, bland annat avseende prioriteringsgrunder, nyttor av namngivna objekt och koppling till mål och strategier. En sammanställning av förändringar jämfört med tidigare plan har lagts till i början av kapitlet *Satsningar*, exempelvis vilka objekt som flyttats från potter till namngivet objekt eller blivit paketerade. Inkomna synpunkter avseende exempelvis objektsbeskrivningar och kostnader har beaktats och korrigerats där så varit relevant.

Planens potter utgör ett viktigt verktyg för flexibilitet, vilket innebär att alla åtgärder inte kan specificeras på förhand.

Ny version av Region Skånes transportstrategi som väntas antas under 2026 har inte kvar färdmedelsmålen, därav utgår inte planeringen i RTI-planen från dessa.

När det gäller Storstadavtalet Malmö är det en del av Sverigeförhandlingen som slöts 2017. För RTI-planen omfattar det i Malmö en statlig medfinansiering till utbyggnad av åtta busstråk och en samfinansiering av etapp 2 på Lommabanan. Region Skåne avtalade med staten att dessa åtgärder skulle finansieras genom en utökad ram till Skånes RTI-plan. Staten har godkänt avtalet men ej godkänt den utökade finansiering. Region Skåne har efter dialog med jurister valt att inte gå vidare med att driva frågan om utökad ram, varför satsningarna nu behöver finansieras helt av planen.

Namngivna regionala objekt

Näringslivet välkomnar att en betydande del av planens medel avsätts till namngivna objekt som är viktiga för fungerande godstransporter på väg.

Ett av Skånes hörn upplever det positivt att kostnadsgränsen för namngivna objekt höjts från 50 till 75 miljoner kronor, då det ger mer frihet att genomföra åtgärder med medel från potter. Ett annat hörn framhåller vikten av att de försenade namngivna objekten genomförs tidigt under planperioden.

Ett antal inspel handlar om särskilda vägsträckor, vilka anses behöva lyftas in i plan eller omformas.

Region Skånes kommentar

Region Skåne noterar det positiva mottagandet av satsningar på namngivna objekt samt förändringen av kostnadsgränsen.

Region Skåne delar bilden av vikten av att färdigställa försenade objekt. Genomförandetakten påverkas dock av faktorer utanför planens direkta rådighet, såsom planeringsprocesser, bemanning och kostnadsutveckling. Flera objekt är redo att för byggstart under 2026/2027, så regionen ser positivt på kommande genomförandeutveckling.

Samfinansiering nationell plan

En myndighet och ett hörn lyfter att samfinansiering är positivt då det signalerar betydelsen av de utpekade objekten för Skåne, medan ett annat hörn och en kommun anser att samfinansiering principiellt bör ifrågasättas då den nationella planen bör prioritera regionala behov.

Ytterligare ett hörninspel är järnvägsåtgärder tydligare behöver hanteras som en del i ett system och att detta systemperspektiv saknas.

Samfinansiering är tätt kopplat till prioriteringar i nationell plan, och flera instanser uttrycker oro över att viktiga skånska åtgärder utlämnas i förslaget till nationell plan.

Flera inspel från olika instanser handlar om särskilda väg- eller järnvägssträckor som bör prioriteras högre, lyftas in i planen, ha en annan medfinansieringsandel eller en annan omfattning/inriktning.

Region Skånes kommentar
Region Skåne ser samfinansiering som ett verktyg för att öka möjligheten att få in prioriterade åtgärder i den nationella planen och därmed stärka genomförandet av för Skåne viktiga objekt. Samtidigt delas synen att åtgärder i den nationella planen i grunden bör finansieras nationellt. I praktiken bedöms dock vissa åtgärder ha såväl nationell som regional nytta, vilket medför att regional medfinansiering kan bli aktuell.

Region Skåne delar bilden av att viktiga åtgärder i Skåne inte fullt ut tillgodoses i förslaget till nationell plan och arbetar aktivt för att lyfta dessa behov. *Vägval för Skåne* är ytterligare ett regionalt arbete och dokument för att framgent få med centrala åtgärder för Skåne i nationell plan.

Planeringen av järnvägsåtgärder utgår från regionala och nationella strategier och analyser med systemperspektiv. Dessa underlag utgör en viktig grund för gjorda prioriteringar men redovisas inte i sin helhet i RTI-planen, eftersom det är en investeringsplan.

Cykelinfrastruktur

Många olika remissinstanser är positiva till planens cykelsatsningar, eftersom cykelnätet är eftersatt i Skåne. Flertal av de svarande anser dock att mer medel bör avsättas för att svara upp mot brister, både för cykelvägar längs statligt vägnät och för kommunala vägar.

Kommuner uttrycker sig positivt kring att planen numer finansierar 100% av cykelvägar längs statligt vägnät, jämfört med tidigare då 50%

kommunal finansiering krävdes. När det gäller statlig medfinansiering av kommunal infrastruktur lyfts risken att större kommuner som kan söka ut mer medel kan gynnas av finansieringsmodellen. En kommun önskar att 75% av kostnaden av cykelsträckor ska kunna finansieras av planen.

Ett av Skånes hörn önskar förtydliganden kring hur statliga regionala cykelvägar prioriterats in i planen och när de kommer genomföras. Oro uttrycks kring att prioriteringsgrunderna för dessa riskerar att vissa lokalt viktiga cykelkopplingar på statlig väg inte kommer prioriteras. Även förtydliganden kring vilken typ av satsningar som ingår i potten *Standardhöjning och passager* efterfrågas.

Såväl Skånes hörn som av organisationer anser att förfarandet för byggnation av cykelvägar behöver förenklas i tid och kostnad, samt att enklare utformningar såsom bygdevägar och smalare cykelvägar bör utredas och användas mer. En intresseorganisation efterfrågar hur planen bidrar till målen i cykelstrategi för Skåne samt tydligare beskrivning av hur kvalitetssäkring av supercykelvägar ska stödjas.

Tveksamhet uttrycks kring en skrivning i planen att kommuner, för att påskynda byggnationen av cykelinfrastruktur, har möjlighet att bygga längs med statlig väg till eget väghållaransvar, då detta blir kostnadsdrivande för kommunerna och väghållarskapet kan bli otydligt.

Ett av Skånes hörn anser att utbyggnad av cykelnätet bör forceras mellan kollektivtrafiknoder, genom ökat medel i objekt och potter. Flera inspel gäller särskilda cykelsträckor och deras prioritering i planen, planerade byggstart och beroenden av andra insatser.

Region Skånes kommentar

Region Skåne noterar det positiva mottagandet av cykelsatsningarna. Regionen framhåller att satsningar i planen behöver vara i proportion till genomförandekapaciteten hos kommuner och Trafikverket, för att inte riskera att medel brinner inne. Ambitionen är en snabb

utveckling av Skånes cykelnät, varför medel till cykelinfrastruktur i nya planen ökat från 780 miljoner kronor till 1 miljard kronor.

Prioritering och genomförande av cykelåtgärder sker löpande i dialog mellan berörda aktörer. För statliga regionala cykelvägar anges ingen fast tidsplan, vilket möjliggör flexibilitet i genomförandet. Avvägningar görs i den löpande prioriteringen för att motverka snedfördelning mellan kommuner. Regionen uppmuntrar kommuner till dialog för att kunna stötta kommuner att få ut medel från potten.

Region Skåne delar bilden av att planerings- och genomförandeprocesser behöver förenklas och följer pågående utvecklingsarbete inom området. Region Skåne driver också frågan om att avveckla funktionellt samband (att cykelväg inte behöver byggas bredvid bilväg).

När det gäller *Cykelstrategi för Skåne* kommer den avvecklas i regionens strategiska dokumentupplägg, varför den inte omnämns eller följs upp på i RTI-planen. Kvalitetssäkring av infrastruktur sker i senare processer än de planen har bäring på, i genomförande och uppföljning.

Skrivningen om kommuners möjlighet att bygga cykelvägar längs statligt vägnät har förtydligats och avser att beskriva en frivillig möjlighet för kommuner som vill öka utbyggnadstakten i sin kommun.

Kollektivtrafik

Remissinstanserna är generellt positiva till satsningar på kollektivtrafik, kollektivtrafikramens ekonomiska storlek och att potten för medel till statlig medfinansiering till kommunal infrastruktur ökat. Att medel avsätts för tillgänglighetsanpassning av hållplatser lyfts också fram som positivt.

Det finns dock önskemål från hörn och kommuner att det tydligare bör framgå vilka åtgärder som kommer genomföras inom

kollektivtrafikpotterna. Ett av Skånes hörn framhåller att kopplingar med buss bör stärkas mellan tillväxtmotorer och viktiga regionala kärnor samt att de noder och stationer som närmar sig överbelastning behöver prioriteras. Ett annat hörn lyfter risken med att satsningar i mindre orter och svagare stråk kan utebli när satsningarna ska fokuserar på att uppfylla målet om ökad reseandel.

Några inspel gäller särskilda hållplatser eller andra åtgärder som föreslås prioriteras in i planen.

Region Skånes kommentar
Region Skåne noterar det generellt positiva mottagandet av satsningarna på kollektivtrafik. Planen har en inriktning mot att binda samman regionala kärnor och stärka regionala stråk. Frågor om kapacitet i noder och terminaler hanteras kontinuerligt av Skånetrafiken i samverkan med kommunerna.

Liksom för alla potter i RTI-planen är även kollektivtrafikpotten ett verktyg för flexibilitet, där åtgärder genomförs efter behov. Därmed preciseras inte åtgärder inom potterna i planen. Prioritering och genomförande sker i dialog mellan Region Skåne, Skånetrafiken och berörda kommuner (bland annat via hörndialoger), och följer trafikförsörjningsprogrammets inriktning.

Framkomlighet och trafiksäkerhet

Ett av Skånes hörn önskar att prioriterade åtgärder inom åtgärdsområdets potter ska skrivas ut (om de finns) och att uppföljning av åtgärder bör förtydligas. Ett annat hörn anser att det är synd att medfinansiering till kommunala åtgärder för trafiksäkerhet har minskat.

När det gäller potten för enskilda vägar anser en organisation att avsatta medel är små i relation till hela RTI-planens ekonomiska ram. De lyfter att mer medel kan ge bättre förutsättningar för utveckling och medel bör kunna ges till alla enskilda vägar som är av allmänt intresse för Skåne, inte endast de med stor trafikmängd eller

kollektivtrafik. Prioriteringskriterier för potten för enskilda vägar efterlyses och det anses angeläget att medlen kan användas till olika typer av åtgärder, inklusive reinvestering.

Några inspel inkommer kring steg 1- och 2-åtgärder. Medhåll uttrycks kring att medel bör kunna användas till alla fyra steg enligt fyrstegsprincipen, även steg 1 och steg 2-åtgärder särskilt då regeringen betonar fyrstegsprincipens betydelse i transportplaneringen. Två av Skånes hörn anser att det är positivt med avsatta medel och vill ha uppföljning på hur de används, medan ett annat anser att medlen är för små.

Flertal inspel gäller särskilda korsningspunkter/sträckor som behöver trafiksäkerhetsåtgärder.

Region Skånes kommentar

Region Skåne avser förtydliga hur åtgärder genomförs med medel från potter. Trafiksäkerhetsåtgärder av mindre karaktär (under 75 miljoner kronor) kan utföras med medel från potter i åtgärdsområdet *Framkomlighet och trafiksäkerhet*. För statlig infrastruktur sker detta genom dialog med Trafikverket och utifrån myndighetens verksamhetsplanering, för kommunala åtgärder genom ansökan om statlig medfinansiering. Åtgärder inom potter som ligger nära namngiven nivå (75 miljoner kronor) redovisas i planen, medan övriga åtgärder prioriteras och genomförs genom löpande dialog och planering. Detta möjliggör flexibilitet samtidigt som regionala behov kan fångas upp löpande.

Medelfördelningen i planen utgår från erfarenheter av tidigare genomförande, vilket bland annat förklarar förändringar i omfattningen av kommunal medfinansiering till trafiksäkerhetsåtgärder.

Revideringar har gjorts för potten för enskilda vägar. Här har medel ökat, prioriteringsgrunder adderats och möjligheten att använda medel från RTI-planen till särskilt driftbidrag har tillkommit till följd

av förändringar i *förordning (2025:753) om statsbidrag till enskild väghållning*. Därmed har planen nu möjlighet att använda medlen för enskilda vägar bredare än i remissförslaget.

Region Skåne delar synen på vikten av åtgärder enligt fyrstegsprincipen och driver frågan om ökade möjligheter att finansiera steg 1- och 2-åtgärder. Samtidigt begränsas detta i nuläget av Trafikverkets tolkning av gällande regelverk. Att medel avsätts i planen ska tolkas som en markering för att Region Skånes anser att tolkningen av regelverket bör ändras.

Brister i den skånska infrastrukturen

Flera av Skånes hörn är över lag positiva till vilka brister som pekats ut. Olika instanser lyfter dock vikten av att åtgärder som framkommer i utredningar också genomförs. Ett inspel gäller att gränsdragningen mellan regional och nationell infrastrukturplan gör det svårt att få till bra lösningar, ofta behöver objekten ses i ett sammanhang för att säkra god framkomlighet och trafiksäkerhet. Även behovet av att ta ett samlat grepp kring trafikslagsövergripande tillgänglighet för alla transportslag för Skånes invånare lyfts.

Förtydliganden önskas från ett av Skånes hörn kring hur föreslagna åtgärder ur åtgärdsvalsstudier prioriteras in i planen och hur de utpekade brister som inte blivit namngivna hanteras. Myndighetsinspel inkommer kring att Region Skåne själva kan genomföra åtgärdsvalsstudier om Trafikverket inte anser vissa brister vara prioriterade. Dessutom efterfrågas en prioriteringsordning mellan de utpekade bristerna.

Flera inspel gäller särskilda sträckor eller åtgärdsvalsstudier som föreslås lyftas fram i kapitlet. Vissa gäller också åtgärder från pågående eller genomförda åtgärdsvalsstudier som föreslås pekas ut som satsningar i kommande planperiod eller revideras i omfattning. Ytterligare ett par kretsar kring att beskrivningar av bristerna i planen behöver uppdateras.

Region Skånes kommentar
Region Skåne noterar det generellt positiva mottagandet av identifierade brister. Åtgärdsvalsstudier utgör ett viktigt underlag för såväl RTI-planen som infrastrukturplaneringen i stort. Studierna ska ha ett trafikslagsövergripande helhetsperspektiv och deras avgränsning bestäms av Trafikverket. De åtgärder som identifieras kan komma att delas upp i olika delar av planen (bli namngivna eller genomföras genom potter) och i olika planomgångar, utifrån finansiering och prioritering.

Utpekade brister som inte blir namngivna kan hanteras inom ramen för planens potter, där prioritering sker löpande i dialog mellan Region Skåne, Trafikverket och kommunerna.

Beskrivningar av identifierade brister har setts över och uppdaterats i den slutliga versionen av planen.

Planens effekter och påverkan

Olika instanser framhåller det som positivt att flera olika planalternativ studeras och att även sociala aspekter, förutom miljöaspekter, inkluderas i analyser av planens effekter.

Flera förtydliganden önskas relaterat till kapitlet, såsom hur miljöbedömningsprocessen påverkat utformningen av planen, varför regionen landat i valt planalternativ, vad som går i motsatt riktning mot utpekade mål samt hur resultaten av bedömningarna ska användas framåt.

Även när det kommer till hållbarhetsbedömningarna av planen, MKB och SKB, önskas förtydliganden från såväl myndigheter, hörn och kommuner. Det gäller tabeller, slutsatser, begrepp och hur prioriterade satsningar bidrar till ett mer hållbart transportsystem. Det som upplevs saknas i hållbarhetsbedömningarna är bland annat kvantifiering av utsläppsminskningar, bedömning av planens bidrag till 2030-målet om minskade utsläpp, redovisning av hur satsningar stärker tillgänglighet för grupper utan bil samt en redovisning av

planens totala betydande miljöpåverkan (till skillnad från förändring från den tidigare planen).

Ett inspel lyfter att bedömningen tydligare bör beakta skillnaderna mellan öst och väst och ett annat att beaktandet av en aktiv livsstil bör inkluderas i hälsobedömningarna. Från en intresseorganisation kommer också konkreta inspel kring hur vinster och påverkan beräknats.

Ett myndighetsinspel lyfter den nya rekommendation om klimat och klimatanpassning i hållbarhetsbedömningar som kommit och som kan påverka utformningen av bedömningarna.

Region Skånes kommentar

Region Skåne noterar det positiva mottagandet av att planens effekter belyses utifrån flera perspektiv. Regionen vill förtydliga att det i planen endast presenteras en sammanfattning av hållbarhetsbedömningarna, vilka redovisas i sin helhet i ett separat dokument. Flera av de efterfrågade förtydligandena har beaktats och lyfts in i planens slutliga version, för att säkerställa att det mest centrala finns i sammanfattningen. Flertal inspel har också lämnats vidare till den konsult som tar fram hållbarhetsbedömningarna för att möjliggöra förbättringar i hela dokumentet.

Hållbarhetsbedömningarnas påverkan på planens utformning har varit begränsade denna planomgång. Region Skåne avser att utveckla arbetet ytterligare i kommande planomgångar genom att tidigare analysera planens hållbarhetsaspekter för att stärka integreringen av hållbarhetsbedömningar i planförfarandet.

Några av de inkomna synpunkterna relaterar till frågor som hanteras i senare skeden av planerings- och byggnationsprocessen (särskilt i vägplaner) och därmed har planen liten rådighet över dessa.

Den nya rekommendationen för klimat och klimatanpassning tillkom efter att remissversionen färdigställts och har därför inte kunnat beaktas fullt ut i denna planomgång.

Process och genomförande

Angående genomförandet av planen anser en intresseorganisation att det bör ske med hänsyn till biologisk mångfald och utsläpp. Det gäller bland annat att ställa krav på lågklimatsmaterial, elektrifierad maskinpark och miljöcertifiering vid upphandling, att tydligare använda klimatmål och utsläppsredovisningar, bättre tillämpa fyrstegsprincipen och att integrera kollektivtrafiks- och cykelplanering i större vägåtgärder.

Angående uppföljning av planen saknar ett av Skånes fyra hörn uppföljning av gällande plan: genomförda åtgärder, vad som kvarstår och kostnadsökningar. Uppföljning av hur medlen för enskilda vägar används och vilka nyttor som uppnås efterfrågas av en organisation.

Regionens kommentar

Region Skåne ser positivt på ambitioner att minska klimatpåverkan och ta hänsyn till biologisk mångfald i genomförandet av infrastrukturobjekt. Själva genomförandet och upphandlingen av åtgärder ansvaras dock av Trafikverket, vilket innebär att dessa frågor i stor utsträckning ligger utanför RTI-planens rådighet. Region Skåne tillgängliggör i vid tillfälle medel för utökade kostnader för mer klimatvänliga metoder vid byggnation.

När det gäller uppföljning har Region Skåne utvecklat arbetet med att följa genomförandet av planen. Årliga uppföljningsrapporter kommer tas fram och distribueras till berörda aktörer. En uppföljningsrapport för 2023–2024 har färdigställts och skickats till Trafikverket, Länsstyrelsen och Skånes kommuner.