Regionfullmäktige

PROTOKOLLSUTDRAG

Datum 2026-09-29

§ 53 Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2026-2037

Ärendenummer: 2025-POL000150

Regionfullmäktiges beslut, enligt regionstyrelsens förslag

1. Regionfullmäktige fastställer Regional transportinfrastrukturplan för Skåne åren 2026-2037 som ersätter tidigare plan för 2022-2033.
2. Regionfullmäktige uppdrar till regionala utvecklingsnämnden att årligen följa upp planens genomförande och vid behov återkomma till regionfullmäktige med förslag till revidering

Miljöpartiet deltar inte i beslutet.

Reservation

Vänsterpartiet lämnar en reservation. **Bilaga 3**.

Protokollsanteckningar

Socialdemokraterna lägger en protokollsanteckning. **Bilaga 4**.
Miljöpartiet lägger en protokollsanteckning. **Bilaga 5**.

Sammanfattning

Region Skåne beslutar om ny regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2026-2037. 28 april fastställde regeringen nationell transportinfrastrukturplan inklusive ekonomisk ram för de regionala planerna.

Yrkanden

Anna Jähnke (M) yrkar, med instämmande från Niclas Nilsson (SD), Annette Linander (C) och Anna Ingers (S), bifall till regionstyrelsens förslag.

Vilmer Andersen (V) yrkar i första hand på att ärendet ska återremitteras och i andra hand avslag på förslaget.

Beslutsgång

Ordföranden ställer först proposition på om ärendet ska återremitteras eller avgöras idag och finner att regionfullmäktige har beslutat att ärendet ska avgöras idag.

Ordföranden ställer därefter Vilmer Andersens (V) yrkande om avslag på förslaget mot regionstyrelsens förslag och finner att regionfullmäktige har beslutat i enlighet med regionstyrelsens förslag.

I ärendet finns följande dokument

1. Regionstyrelsens beslut 2026-09-10, § 160
2. Regionala utvecklingsnämndens beslut 2026-08-28, § 59
3. Beslutsförslag 2026-06-11
4. Regional transportinfrastrukturplan 2026-2037 i PDF-format
5. Budgetram för regional transportinfrastrukturplan 2026-2037
6. Miljökonsekvensbeskrivning och social konsekvensbeskrivning
7. Särskild sammanställning av hållbarhetsbedömning
8. Sammanställning av inkomna remissvar

Vid protokollet
Gustaf Hallqvist

Rätt utdraget intygar

Maria Dahlberg

Sänt till:
Regionala utvecklingsnämnden
Agnes Björk, handläggare
Håkan Samuelsson, enhetschef
Styrande dokument, koncernstab kommunikation via Lena Woin

Vänsterpartiet i Region Skåne

Regionfullmäktiges sammanträde 2026-09-29

Reservation

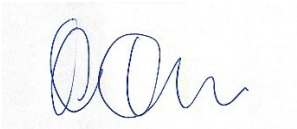
Ärende 4. Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2026-2037

Vi i Vänsterpartiet yrkade återremiss i ärendet då vi anser att fördelningen mellan väg och räls är på tok för skev, och att liggande prioritering inte matchar med ingångna klimat och miljöavtal eller med regionens miljömål.

Som planen nu är så är det en enorm tungvikt på väg och framkomlighetsåtgärder som kommer medföra ökad trafik, ökade hastigheter och baserat på detta ökade utsläpp. En sådan plan anser vi inte vara förenlig med rådande klimatkris och i linje med ingångna miljömål.

När återremissen föll yrkade vi avslag på planen i sin helhet, då regionfullmäktige avslog våra yrkanden reserverar vi oss mot besluten.

För Vänsterpartiet i Region Skåne



Alexandra Thomasson

Protokollsanteckning
Socialdemokraterna i Region Skåne

Regionfullmäktige 2026-09-29

Ärende 4. Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2026-2037

Skåne har länge missgynnats i fördelningen medel till infrastrukturen. Det är en utveckling som måste brytas. Framdriften och genomförandet av objekten behöver snabbas på och fortlöpa smidigt för att inte andra nödvändiga objekt ska behöva ställas på vänt. Skåne har idag en tungt belastad infrastruktur. För en hållbar utveckling krävs omfattande investeringar i den skånska transportinfrastrukturen som både förbättrar kapaciteten, ökar rörligheten och bidrar till ett robust transportsystem. Det är beklagligt att satsningar på exempelvis Västkustbanan Maria- Helsingborg och Skånebanan Kristianstad-Hässleholm inte kom med i nationell plan.

Regeringen har monterat ner klimatpolitiken under mandatperioden. Enligt klimatpolitiska rådet kommer klimatmålen för 2030 och 2040 inte att nås med nuvarande politik. Det syns även i regeringens infrastrukturplan där järnvägssatsningar prioriteras ned till förmån för fler väginvesteringar. Samma tendenser går att se i den regionala transportinfrastrukturplanen. Mycket på grund av kostnadsutvecklingen och fördyringen av vissa objekt. Samtidigt är det viktigt att genomföra och slutföra de namngivna objekten i planen för åren 2022-2033. Det går att konstatera att det ekonomiska utrymmet inte täcker behovet av de åtgärder som finns i Skånes transportsystem.

Kostnadsökningarna i kombination med den nuvarande genomförandetakten gör att flera objekt skjuts framåt i tiden. Detta innebär att utrymmet för nya objekt och större satsningar i potterna för till exempel kollektivtrafik och cykel är begränsat. Socialdemokraterna vill se att flera av objekten betas av inför nästa planrevidering i syfte att ge bättre förutsättningar att satsa än mer på ett hållbart, robust och resilient transportsystem

För Socialdemokraterna i regionfullmäktige,

Henrik Fritzon, gruppledare (S)

Regionfullmäktige 2026-09-29

Miljöpartiet de gröna i Region Skåne

Protokollsanteckning

Ärende 4. Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2026-2037

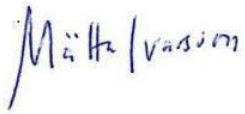
Miljöpartiet är inte helt tillfreds med processen av framtagandet av den Regionala transportinfrastrukturplanen. Samtidigt förstår vi att det i detta läge inte längre är praktiskt möjligt med en återremiss, vilket vi föreslagit tidigare i processen.

Den övergripande politiska målsättningen i planen är framkomlighet (och trafiksäkerhet). Detta har resulterat i en snedfördelning av tillkommande medel mellan de olika områdena i den ekonomiska ramen. En historiskt sett mycket stor andel av Skånes investeringsmedel för regional transportinfrastruktur föreslås gå till fler och fördyrade vägprojekt, medan områdena kollektivtrafik, cykel och medfinansiering av järnväg får modesta tillskott. Det leder till en ökande andel bilburna transporter i allt högre hastigheter. Det innebär i sin tur en ökad klimat- och miljöpåverkan och försämrad hälsa.

Den politiska beredningsprocessen har inte gett rimlig möjlighet för de mindre partierna i oppositionen att bidra i framtagandet eller att ta fram genomarbetade alternativ, trots ärendets principiellt mycket viktiga karaktär. Det är anledningen till att vi i Miljöpartiet under processen yrkade på återremiss, utan att få gehör.

Med tanke på den snäva tidsperiod som nu är kvar innan den Regionala transportinfrastrukturplanen behöver antas väljer Miljöpartiet därför i detta skede att inte delta i beslutet. Vi har, utan framgång, försökt att få till ändringar som leder till en mer hållbar utveckling.

Mätta Ivarsson



Mätta Ivarsson, gruppledare och ledamot i regionfullmäktige.

Regionfullmäktige

PROTOKOLL §§ 50-65

Datum 2026-09-29

Protokoll från regionfullmäktiges sammanträde

Tid: 2026-09-29, kl 10.00-14.55
Plats: Sessionssalen, Rådhus Skåne, V Storgatan 12, Kristianstad

---

§ 50 Förhinder – inkallande av ersättare

Ordföranden öppnar mötet och hälsar alla välkomna till dagens möte. Därefter anmäls följande förhinder och inkallande av ersättare. **Bilaga 1.**

---

§ 51 Upprop

Vid närvarokontroll inför ärendebehandlingen är följande ledamöter närvarande. **Bilaga 2.**

---

§ 52 Justering

Johan Ohlin (-) och Irene Nilsson (S) utses att jämte ordföranden justera protokollet. Justeringen äger rum den 13 oktober 2026 klockan 13:00 i rum 111, Rådhus Skåne, Kristianstad.

§ 53 Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2026-2037

Ärendenummer: 2025-POL000150

Regionfullmäktiges beslut, enligt regionstyrelsens förslag

1. Regionfullmäktige fastställer Regional transportinfrastrukturplan för Skåne åren 2026-2037 som ersätter tidigare plan för 2022-2033.
2. Regionfullmäktige uppdrar till regionala utvecklingsnämnden att årligen följa upp planens genomförande och vid behov återkomma till regionfullmäktige med förslag till revidering

Miljöpartiet deltar inte i beslutet.

Reservation

Vänsterpartiet lämnar en reservation. **Bilaga 3**.

Protokollsanteckningar

Socialdemokraterna lägger en protokollsanteckning. **Bilaga 4**.
Miljöpartiet lägger en protokollsanteckning. **Bilaga 5**.

Sammanfattning

Region Skåne beslutar om ny regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2026-2037. 28 april fastställde regeringen nationell transportinfrastrukturplan inklusive ekonomisk ram för de regionala planerna.

Yrkanden

Anna Jähnke (M) yrkar, med instämmande från Niclas Nilsson (SD), Annette Linander (C) och Anna Ingers (S), bifall till regionstyrelsens förslag.

Vilmer Andersen (V) yrkar i första hand på att ärendet ska återremitteras och i andra hand avslag på förslaget.

Beslutsgång

Ordföranden ställer först proposition på om ärendet ska återremitteras eller avgöras idag och finner att regionfullmäktige har beslutat att ärendet ska avgöras idag.

Ordföranden ställer därefter Vilmer Andersens (V) yrkande om avslag på förslaget mot regionstyrelsens förslag och finner att regionfullmäktige har beslutat i enlighet med regionstyrelsens förslag.

I ärendet finns följande dokument

1. Regionstyrelsens beslut 2026-09-10, § 160
2. Regionala utvecklingsnämndens beslut 2026-08-28, § 59
3. Beslutsförslag 2026-06-11
4. Regional transportinfrastrukturplan 2026-2037 i PDF-format
5. Budgetram för regional transportinfrastrukturplan 2026-2037
6. Miljökonsekvensbeskrivning och social konsekvensbeskrivning
7. Särskild sammanställning av hållbarhetsbedömning
8. Sammanställning av inkomna remissvar

---

§ 54 Rabatt för personer med sjukersättning, aktivitetsersättning eller handikappersättning

Ärendenummer: 2026-POL000308

Regionfullmäktiges beslut, enligt regionstyrelsens förslag

1. Kunder som kan uppvisa Försäkringskassans förmånsintyg erbjuds 25 procents rabatt i den allmänna kollektivtrafiken.
2. Rabatten införs den 1 november 2026.

Protokollsanteckingar

Socialdemokraterna lägger en protokollsanteckning. **Bilaga 6**.
Vänsterpartiet lägger en protokollsanteckning. **Bilaga 7**.
Centerpartiet lägger en protokollsanteckning. **Bilaga 8**.
Miljöpartiet lägger en protokollsanteckning. **Bilaga 9**.

Sammanfattning

Regionfullmäktige föreslås införa en rabatt i den allmänna kollektivtrafiken för personer som innehar Försäkringskassans förmånsintyg.

Yrkanden

Carina Zachau (M) yrkar, med instämmande från Christian Lie (MP), Patrik Milton (V), Patrik Olsson (SD), Andreas Schönström (S), Rasmus Waak Brunkestam (C) och Kami Petersen (MP), bifall till regionstyrelsens förslag.

I ärendet finns följande dokument

1. Regionstyrelsens beslut 2026-09-10, § 163
2. Kollektivtrafiknämndens beslut 2026-08-27, § 46
3. Beslutsförslag 2026-08-20

---

§ 55 Region Skånes Miljöredovisning 2025

Ärendenummer: 2026-POL000153

Regionfullmäktiges beslut, enligt regionstyrelsens förslag

1. Regionfullmäktige fastställer miljöredovisningen för Region Skåne avseende år 2025.

Socialdemokraterna avstår från att delta i beslutet.
Centerpartiet avstår från att delta i beslutet.
Miljöpartiet avstår från att delta i beslutet.

Reservationer

Vänsterpartiet lämnar en reservation. **Bilaga 10**.
Centerpartiet lämnar en reservation. **Bilaga 11**.
Miljöpartiet lämnar en reservation. **Bilaga 12**.

Protokollsanteckning

Socialdemokraterna lägger en protokollsanteckning. **Bilaga 13**.

Sammanfattning

I miljöredovisningen följs Region Skånes interna och externa miljöarbete under år 2025 upp . Miljöredovisningen är förvaltningsövergripande och utgår från mål och inriktningar i Miljöprogram för Region Skåne 2030 vilket reviderades den 25 mars 2025.

Yrkanden

Helena Grahn (M) yrkar bifall till regionstyrelsens förslag.

Kami Petersen (MP) yrkar, med instämmande från Tobias Petersson (V), Henrik Fritzon (S) och Annette Linander (C), på återremiss av ärendet.

Beslutsgång

Ordföranden ställer först proposition på om ärendet ska återremitteras eller avgöras idag och finner att regionfullmäktige har beslutat att ärendet ska avgöras idag.

Votering begärs och verkställs. Regionfullmäktige fastställer följande propositionsordning. Den som vill avgöra ärendet idag röstar ja. Den som vill återremittera ärendet röstar nej.

Voteringen utfaller med **80 ja-röster** mot **68 nej-röster**. 1 ledamot frånvarande. **Bilaga 14**.

Då ärendet återremitterades vid regionfullmäktige 2026-06-16 krävs majoritet för ytterligare en återremittering.

Regionfullmäktige har således beslutat att avgöra ärendet idag.

Ordföranden finner därefter att regionfullmäktige har beslutat i enlighet med regionstyrelsens förslag.

Yttrande

Petra Bergqvist (S) yttrade sig i ärendet.

I ärendet finns följande dokument

1. Regionstyrelsens beslut 2026-09-10, § 152
2. Hållbarhetsberedningens beslut 2026-09-07, § 11
3. Beslutsförslag 2026-09-07

4. Miljöredovisning 2025
5. Regionfullmäktiges beslut 2026-06-16, § 35
6. Regionstyrelsens beslut 2026-05-28, § 126
7. Hållbarhetsberedningens beslut 2026-05-18, § 5

---

§ 56 Revidering av policy för bidrag till idéburen sektor

Ärendenummer: 2025-POL000011

Regionfullmäktiges beslut, enligt regionstyrelsens förslag

1. Regionfullmäktige reviderar policy för bidrag till idéburen sektor att gälla från och med 2027-01-01.
2. Regionfullmäktige uppdrar åt regionstyrelsen att ta fram tillhörande riktlinjer.

Sammanfattning

Policy för bidrag till idéburen sektor från Region Skåne har reviderats. Tidigare version av policyn togs fram 2018, och denna version har reviderats för att hållas mer övergripande i linje med Region Skånes Riktlinje för styrande dokument. Policyn riktar sig till bidragsgivande nämnder, regionstyrelsen samt till de organisationer som önskar söka bidrag.

Yrkanden

Anders Lundström (KD) yrkar, med instämmande från Kami Petersen (MP) och Carina Svensson (S), bifall till regionstyrelsens förslag.

I ärendet finns följande dokument

1. Regionstyrelsens beslut 2026-09-10, § 153
2. Beslutsförslag 2026-09-02
3. Policy för bidrag till idéburen sektor från Region Skåne

---

§ 57 Ansvarsfrihet för styrelserna i de finansiella samordningsförbunden 2025

Ärendenummer: 2026-POL000031

Regionfullmäktiges beslut, enligt regionstyrelsens förslag

1. Regionfullmäktige beviljar ansvarsfrihet år 2025 för styrelserna i följande samordningsförbund (FINSAM):

Samordningsförbundet Finsam i Malmö
Samordningsförbundet NNV-Skåne
Sydöstra Skånes Samordningsförbund
Finsam Sydväst
Samordningsförbundet Helsingborg
Samordningsförbundet Landskrona-Svalöv
Söderåsens samordningsförbund
Samordningsförbundet MittSkåne, Eslöv, Höör och Hörby
Samordningsförbundet i Trelleborgs kommun
Samordningsförbundet Nils
Lunds Samordningsförbund
Samordningsförbundet Skåne Nordost

Ledamöter som sitter i någon av styrelserna för de aktuella FINSAM-förbunden deltar inte i beslutet vad avser det eller de FINSAM-förbund där ledamoten sitter i styrelsen.

Sammanfattning

Skånes samordningsförbund utgör lokala plattformar för samverkan mellan kommun, region, arbetsförmedling och försäkringskassa. Samordningsförbundens verksamheter innebär att finansiera samordnade rehabiliteringsinsatser för invånare i behov av stöd för att komma i arbete. Förbundsstyrelserna utövar beslutanderätten,

förvaltningen och verkställigheten i samordningsförbunden. Enligt Lag (2019:914) ska revisionsberättelser lämnas till förbundsmedlemmarna som därefter var för sig ska besluta om styrelsen ska beviljas ansvarsfrihet och om skadeståndstalan ska väckas. Region Skåne har tagit emot årsredovisningar och revisionsberättelser från samtliga Skånes samordningsförbund. Samtliga revisorer föreslår i sina revisionsberättelser medlemmarna att bevilja ansvarsfrihet för styrelserna.

I ärendet finns följande dokument

1. Regionstyrelsens beslut 2026-10-09, § 157
2. Beslutsförslag 2026-06-09
3. Årsredovisningar 2025 för samtliga i detta beslut aktuella samordningsförbund (FINSAM)

---

§ 58 Kommunalförbundet Skandionkliniken - Årsredovisning 2025

Ärendenummer: 2025-POL000009

Regionfullmäktiges beslut, enligt regionstyrelsens förslag

1. Regionfullmäktige godkänner årsredovisningen för år 2025 för Kommunalförbundet Skandionkliniken och beviljar ansvarsfrihet för direktionen och dess enskilda ledamöter för verksamhetsåret 2025.

Carl Johan Sonesson (M) deltar inte i beslutet.

Sammanfattning

Efter likalydande beslut i regionfullmäktige för de regioner som inom sig rymmer universitetssjukhus konstituerades kommunalförbundet 2016, då under namnet Kommunalförbundet Avancerad Strålbehandling/Skandionkliniken, numera enbart under namnet Kommunalförbundet Skandionkliniken. Enligt förbundsordningen för förbundet ska revisionsberättelse jämte årsredovisning tillställas medlemsregionerna för godkännande.

I ärendet finns följande dokument

1. Regionstyrelsens beslut 2026-10-09, § 156
2. Beslutsförslag 2026-08-25
3. Missiv
4. Årsredovisning 2025
5. Revisionsberättelse
6. Protokollsutdrag

---

§ 59 Motion Öka det förebyggande arbetet om sexuellt överförbara infektioner

Ärendenummer: 2025-POL000407

Regionfullmäktiges beslut, enligt regionstyrelsens förslag

1. Regionfullmäktige anser att motionen är besvarad med motionssvaret.

Reservationer

Socialdemokraterna reserverar sig till förmån för eget yrkande.
Vänsterpartiet lämnar en reservation. **Bilaga 15**.
Centerpartiet lämnar en reservation. **Bilaga 16**.
Miljöpartiet reserverar sig till förmån för eget yrkande.

Sammanfattning

Charlotte Bossen (C) har i en motion föreslagit att ge hälso- och sjukvårdsnämnden i uppdrag att utreda hur fler specialist-mottagningar som arbetar med testning, behandling och förebyggande arbete kring sexuellt överförbara infektioner, kan upprättas i Skåne.

Yrkanden

Anna Mannfalk (M) yrkar bifall till regionstyrelsens förslag.

Charlotte Bossen (C) yrkar, med instämmande från Hans Westerlund (V) och Mätta Ivarsson (MP), bifall till motionen.

Beslutsgång
Ordföranden ställer proposition på framlagda yrkanden och finner att regionfullmäktige har beslutat i enlighet med regionstyrelsens förslag.

I ärendet finns följande dokument
1. Regionstyrelsens beslut 2026-10-09, § 166
2. Hälso- och sjukvårdsnämndens beslut 2026-06-17, § 73 med förslag till motionssvar
3. Motion 2025-10-01 från Charlotte Bossen (C)

---

§ 60 Motionssvar C Digitala gåvor till blodgivare
Ärendenummer: 2025-POL000486

Regionfullmäktiges beslut, enligt regionstyrelsens förslag
1. Regionfullmäktige anser motionen besvarad.

Reservationer
Centerpartiet lämnar en reservation. **Bilaga 17**.
Miljöpartiet reserverar sig till förmån för eget yrkande.

Protokollsanteckning
Vänsterpartiet lägger en protokollsanteckning. **Bilaga 18**.

Sammanfattning
Patrik Holmberg (C) har i en motion föreslagit
att Region Skåne utreder möjligheten att, som alternativ till nuvarande gåvor, erbjuda blodgivare i regionen värdekoder via Skånetrafiken, Skånes dansteater och Malmö Opera.

Yrkanden
Johan Olsson Swanstein (M) yrkar, med instämmande från Marie Granlund (S) och Gunilla Wahlberg (V), bifall till regionstyrelsens förslag.

Yanira Difonis Montoya (MP) och Patrik Holmberg (C) yrkar bifall till motionen.

Beslutsgång

Ordföranden ställer proposition på framlagda yrkanden och finner att regionfullmäktige har beslutat i enlighet med regionstyrelsens förslag.

Votering begärs och verkställs. Regionfullmäktige fastställer följande propositionsordning. Den som bifaller regionstyrelsens förslag röstar ja. Den som bifaller Yanira Difonis Montoyas (MP) och Patrik Holmbergs (C) yrkande röstar nej.

Voteringen utfaller med **136 ja-röster** mot **13 nej-röster**. **Bilaga 19**.

Regionfullmäktige har således beslutat i enlighet med regionstyrelsens förslag.

I ärendet finns följande dokument

1. Regionstyrelsens beslut 2026-10-09, § 167
2. Nämndens för operativ regiongemensam verksamhet beslut 2026-06-25, § 13
3. Motion 2025-12-01 från Patrik Holmberg (C)

---

§ 61 Motion Strategi för vårdinnovation i Region Skåne

Ärendenummer: 2025-POL000500

Regionfullmäktiges beslut, enligt regionstyrelsens förslag

1. Regionfullmäktige anser att motionen är besvarad med motionssvaret.

Reservation

Centerpartiet lämnar en reservation. **Bilaga 20.**

Sammanfattning

Anna Pålsson (C) har i en motion föreslagit att (1) Region Skåne tar fram en

innovationsstrategi för sjukvård som tydligt matchar de utmaningar som framtidens vård behöver hantera, samt (2) att Region Skåne tydligt involverar patientnämnden i arbetet med innovationsstrategin för sjukvård.

Yrkanden
Anna Mannfalk (M) yrkar bifall till regionstyrelsens förslag.

Charlotte Bossen (C) yrkar bifall till motionen.

Beslutsgång
Ordföranden ställer proposition på framlagda yrkanden och finner att regionfullmäktige hare beslutat i enlighet med regionstyrelsens förslag.

I ärendet finns följande dokument
1. Regionstyrelsens beslut 2026-10-09, § 168
2. Hälso- och sjukvårdsnämndens beslut 2026-06-17, § 72 med förslag till motionssvar
3. Motion 2025-12-16 från Anna Pålsson (C)

---

§ 62 Avsägelser och val
Ärendenummer: 2022-VAL000074

Regionfullmäktiges beslut
1. Följande avsägelse som ledamot i regionfullmäktige beviljas
   Fredrik van Dijkman (M), Sydvästkretsen II
   Birte Sandberg (C), Sydostkretsen
2. Följande avsägelser som ersättare i regionfullmäktige beviljas
   Petra Nielsen (V), Nordvästkretsen
   Amelie Gustafsson (M), Sydvästkretsen II
3. Avsägelser beviljas och val förrättas i övrigt enligt valberedningens förslag.

I ärendet finns följande dokument
1. Beslutsförslag 2026-09-29
2. Förteckning över avsägelser och val 2026-09-29. **Bilaga 21.**

---

§ 63 Redovisning av ej avgjorda motioner september

Ärendenummer: 2026-POL000011

Regionfullmäktiges beslut, enligt regionstyrelsens förslag

1. Regionfullmäktige lägger redovisningen till handlingarna.

Sammanfattning

Redovisning föreligger avseende ej avgjorda motioner i enlighet med § 27 i arbetsordningen för regionfullmäktige.

I ärendet finns följande dokument

1. Regionstyrelsens beslut 2026-10-09, § 146
2. Redovisning 2026-08-21

---

§ 64 Frågestund

Ärendenummer: 2026-POL000005

Regionfullmäktiges beslut

1. Samtliga frågor får ställas.

I ärendet finns följande dokument

1. Förteckning över inkomna frågor. **Bilaga 22**.

---

§ 65 Interpellationer

Ärendenummer: 2026-POL000006

Regionfullmäktiges beslut

1. Samtliga interpellationer får ställas.

I ärendet finns följande dokument

1. Förteckning över inkomna interpellationer, interpellationer och interpellationssvar. **Bilaga 23**.

Innan ordföranden förklarar mötet för avslutat tackar hon ledamöter och tjänstgörande ersättare för gott samarbete och givande debatter under i och med detta möte nu avslutade mandatperioden.

2:e vice ordföranden tackar å hela regionfullmäktiges vägnar ordföranden för hennes insatser som ordförande i regionfullmäktige under den nu avslutade mandatperioden.

Vid protokollet

Gustaf Hallqvist
Sekreterare

Justerat 2026-10-13

Annika Annerby Jansson
Ordförande

Johan Ohlin
1:e vice ordförande

Irene Nilsson
2.e vice ordförande

FÖRHINDER – **Inkallande av ersättare**

Regionfullmäktige 2026-09-29

Ersättare		Förhindrad			
Förnamn	***Efternamn***	***Förnamn***	***Efternamn***	***Parti***	***Tjänstgöringstid***
Sven-Ingvar	Borgquist	Elisabeth	Kullenberg	M	§§ 50-65
Filip	Hannjö	Daniel	Lyckestam	M	§§ 50-65
Peter	Sjögren	Clara	Ivarsson	M	§§ 50-65
Darko	Simic	John	Eklöf	M	§§ 50-65
Åsa	Ekblad	Mats	Sander	M	§§ 50-65
Paula	Nilsson	Carina	Wutzler	M	§§ 50-65
Urban	Widmark	Fredrik	van Dijkman	M	§§ 50-65
Patrik	Ruppel	Martin	Hallander	KD	§§ 50-65
Ulrika	Axelsson	Birte	Sandberg	C	§§ 50-65
Lars	Metsäketo	Anton	Holmberg	SD	§§ 50-65
Elena	Kurenkova	Camilla	Wifralius	SD	§§ 50-65
Filip	Persson	Ian	Fernheden	SD	§§ 50-65
Ewa	Bejvel	Göte	Färm	SD	§§ 50-65
Marcus	Svensson	Daniel	Engström	SD	§§ 50-65
Sebastian	Nilsson	Fredrik	Ottesen	SD	§§ 50-65
Steen	Salling	Laszlo	Pataki	SD	§§ 50-65
Daniel	Petersson	Mathias	Andersson	SD	§§ 50-65
Mikael	von Krassow	Lennart	Nilsson	S	§§ 50-65
Jessica	Andersson	Hanna	Jokel	S	§§ 50-65
Eva	Lilja	Aqba	Ar Rawi	S	§§ 50-65
Viktor	Erikssson	Ida-Therese	Högfeldt	S	§§ 50-65
Pierre	Sjöström	Klara	Twete	S	§§ 50-65
Ali Reza	Yakhdani	Birgitta	Eriksson	S	§§ 50-65
Anna Jessica	Persson	Lena	Östholm-Munkberg	MP	§§ 50-65
Liselotte	Borsiin	Peter	Ahlbom	V	§§ 50-65
Mikael	Persson	Katarina	Olsson	V	§§ 50-65
Morgan	Svensson	Banesa	Martinez	V	§§ 50-65
Jesper	Sahlen	Lina	Myritz	V	§§ 50-65
Tobias	Petersson	Sara	Svensson	V	§§ 50-65
Mona	Nihlén	Linda	Ekelund	V	§§ 50-65

Bilaga 2 till Regionfullmäktiges protokoll.

Uppropslista nr. 2

upprättad vid Regionfullmäktige Skåne
sammanträde den 29 september 2026 klockan 10:04:07.

Pos	Ledamöter	Parti	Tjänstgörande ersättare	Närv.	Frånv
1	Annika Annerby Jansson	(M)		X	
2	Johan Olin	(-)		X	
3	Irene Nilsson	(S)		X	
4	Carl Johan Sonesson	(M)		X	
5	Anna Jähnke	(M)		X	
6	Robin Holmberg	(M)		X	
7	Felizia Kino	(M)		X	
8	Anna Mannfalk	(M)		X	
9	Elisabeth Kullenberg	(M)	Sven Ingvar Borgquist	X	
10	Johan Olsson Swanstein	(M)		X	
11	Daniel Lyckestam	(M)	Filipe Hannjö	X	
12	Carina Zachau	(M)		X	
13	Karin Axelsson	(M)		X	
14	Pontus Lindberg	(M)		X	
15	Adéle Ceimertz	(M)		X	
16	Edmir Mehmeti	(M)		X	
17	Annsofie Thuresson	(M)		X	
18	Åsa Ask	(M)		X	
19	Samuel Jonsson	(M)		X	
20	Clara Ivarsson	(M)	Peter Sjögren	X	
21	Betty Rosenqvist	(M)		X	
22	Richard Lundberg	(M)		X	
23	John Eklöf	(M)	Darko Simic	X	
24	Helena Grahn	(M)		X	
25	Albin Schyllert	(M)		X	
26	Nicola Rabi	(M)		X	
27	Malin Ahlström	(M)		X	
28	Oskar Månsson	(M)		X	
29	Mats Sander	(M)	Åsa Ekblad	X	
30	Lars-Ingvar Ljungman	(M)		X	
31	Carina Wutzler	(M)	Paula Nilsson	X	
32	Linda Allansson Wester	(M)		X	
33	Fredrik van Dijkman	(M)	Urban Widmark	X	
34	Jeanette Ovesson	(M)		X	
35	Per Martin Svensson	(M)		X	
36	Christer Sörliden	(L)		X	
37	Lisa Flinth	(L)		X	
38	Henrik Silfverstolpe	(L)		X	
39	Gilbert Tribo	(L)		X	
40	Adrian Kaperczyk	(L)		X	
41	Fredrik Sjögren	(L)		X	
42	Charlotte Hedendahl	(L)		X	
43	Inger Tolsved Rosenkvist	(L)		X	
44	Erika Heil Utbult	(KD)		X	
45	Maria Berglund	(KD)		X	
46	Gustaf Hamilton	(KD)		X	
47	Per Einarsson	(KD)		X	
48	Nina Dakwar	(KD)		X	
49	Tobias Entin	(KD)		X	
50	Martin Hallander	(KD)	Patrik Ruppel	X	
51	Anders Lundström	(KD)		X	
52	Lars Lundberg	(KD)		X	
53	Rasmus Waak Brunkestam	(C)		X	
54	Qalinle Dayib Hussein	(C)		X	
55	Charlotte Bossen	(C)		X	
56	Mattias Horrdin	(C)		X	
57	Annette Linander	(C)		X	
58	Patrik Holmberg	(C)		X	
59	Birte Sandberg	(C)	Ulrika Axelsson	X	
60	Therese Borg	(SD)		X	
61	Patrik Olsson	(SD)		X	
62	Anneli Eskilandersson	(SD)		X	
			Transport:	**62**	**0**

Justeringsmännens signatur:

.....

Forts. uppropslista nr. 2 den 29 septe

					Transport:	62	0
Pos	**Ledamöter**	**Parti**	**Krets**	**Tjänstgörande ersättare**		**Närv.**	**Frånv**
63	Anton Holmberg	(SD)	Alla	Lars Metsäketo		X	
64	Alexander Johnsson	(SD)	Alla			X	
65	Christian Fogh Johansson	(SD)	Alla			X	
66	Camilla Wifralius	(SD)	Alla	Elena Kurenkova		X	
67	Niclas Nilsson	(SD)	Alla			X	
68	Marlen Ottesen	(SD)	Alla			X	
69	Ian Fernheden	(SD)	Alla	Filip Persson		X	
70	Carl Henrik Nilsson	(SD)	Alla			X	
71	Susanne Lottsfeldt	(SD)	Alla			X	
72	Göte Färm	(SD)	Alla	Ewa Bejvel		X	
73	Teddy Nilsson	(SD)	Alla			X	
74	Daniel Engström	(SD)	Alla	Marcus Svensson		X	
75	Paul Svensson	(SD)	Alla			X	
76	Fredrik Ottesen	(SD)	Alla	Sebastian Nilsson		X	
77	Jacqueline Maly	(SD)	Alla			X	
78	Lars-Johan Hallgren	(SD)	Alla			X	
79	Magnus Olsson	(SD)	Alla			X	
80	Ola Johansson	(SD)	Alla			X	
81	Staffan Appelros	(SD)	Alla			X	
82	Helmuth Petersen	(SD)	Alla			X	
83	Ronny Johnsson	(SD)	Alla			X	
84	Laszlo Pataki	(SD)	Alla	Steen Salling		X	
85	Mathias Andersson	(SD)	Alla	Daniel Petersson		X	
86	Thomas Salomon	(SD)	Alla			X	
87	Lars Nyström	(SD)	Alla			X	
88	Jozefine Nybom	(SD)	Alla			X	
89	Petra Revemark	(S)	Alla			X	
90	Mikael Skoog	(S)	Alla			X	
91	Susanne Jönsson	(S)	Alla			X	
92	Johan Petersson	(S)	Alla			X	
93	Ulrika Thulin	(S)	Alla			X	
94	Lennart Nilsson	(S)	Alla	Mikael von Krassow		X	
95	Ann Danielsson	(S)	Alla			X	
96	Christer Olsson	(S)	Alla			X	
97	Tina Christensen	(S)	Alla			X	
98	Nihad Pasalic	(S)	Alla			X	
99	Tommy Augustsson	(S)	Alla			X	
100	Helen Persson	(S)	Alla			X	
101	Anders Wallentheim	(S)	Alla			X	
102	Annika Molldén	(S)	Alla			X	
103	Hanna Jokel	(S)	Alla	Jessica Andersson		X	
104	Jonas Esbjörnsson	(S)	Alla			X	
105	Carina Dilton	(S)	Alla			X	
106	Anders Svärd	(S)	Alla			X	
107	Mecide Özer	(S)	Alla			X	
108	Stefan Pinjefors	(S)	Alla			X	
109	Gunilla Tornqvist	(S)	Alla			X	
110	David Westlund	(S)	Alla			X	
111	Aqba Ar-Rawi	(S)	Alla	Eva Lilja		X	
112	Linda Johnsson	(S)	Alla			X	
					Transport:	**112**	**0**

Justeringsmännens signatur:

.....

Forts. uppropslista nr. 2 den 29 septe

				Transport:	112	0
Pos	**Ledamöter**	**Parti**	**Krets**	**Tjänstgörande ersättare**	**Närv.**	**Frånv**
113	Susanne Asserfors	(S)	Alla		X	
114	Ida-Therese Högfeldt	(S)	Alla	Viktor Eriksson	X	
115	Andréas Schönström	(S)	Alla		X	
116	Marie Granlund	(S)	Alla		X	
117	Henrik Fritzon	(S)	Alla		X	
118	Ilmar Reepalu	(S)	Alla		X	
119	Mattias Olsson	(S)	Alla		X	
120	Anna-Lena Hogerud	(S)	Alla		X	
121	Klara Twete	(S)	Alla	Pierre Sjöström	X	
122	Birgitta Eriksson	(S)	Alla	Ali Reza Yakhdani Riazi	X	
123	Anna Hansson	(S)	Alla		X	
124	Carina Svensson	(S)	Alla		X	
125	Leif Roger Göthed	(S)	Alla		X	
126	Birgitta Almroth	(S)	Alla		X	
127	Paul Andersson	(S)	Alla		X	
128	Anna Ingers	(S)	Alla		X	
129	Maria Wharton Stjärnskog	(S)	Alla		X	
130	Christer Hovbrand	(S)	Alla		X	
131	Pia Ingvarsson	(S)	Alla		X	
132	Lena Östholm-Munkberg	(MP)	Alla	Anna Jessica Persson	X	
133	Kami Petersen	(MP)	Alla		X	
134	Yanira Difonis Montoya	(MP)	Alla		X	
135	Christian Lie	(MP)	Alla		X	
136	Mätta Ivarsson	(MP)	Alla		X	
137	Angela Everbäck	(MP)	Alla		X	
138	Peter Ahlbom	(V)	Alla	Liselotte Borsiin	X	
139	Katarina Olsson	(V)	Alla	Mikael Persson	X	
140	Alexandra Thomasson	(V)	Alla		X	
141	Gunilla Wahlberg	(V)	Alla		X	
142	Hans Westerlund	(V)	Alla		X	
143	Angelica Svensson	(V)	Alla		X	
144	Banesa Martinez Roldan	(V)	Alla	Morgan Svensson	X	
145	Vilmer Andersen	(V)	Alla		X	
146	Lina Myritz	(V)	Alla	Jesper Sahlén	X	
147	Sara Svensson	(V)	Alla	Tobias Petersson	X	
148	Patrik Milton	(V)	Alla		X	
149	Linda Ekelund	(V)	Alla	Mona Nihlén	X	
				SUMMA:	**149**	**0**

Justeringsmännens signatur:

.....

Vänsterpartiet i Region Skåne

Regionfullmäktiges sammanträde 2026-09-29

Reservation

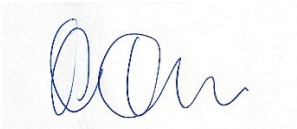
Ärende 4. Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2026-2037

Vi i Vänsterpartiet yrkade återremiss i ärendet då vi anser att fördelningen mellan väg och räls är på tok för skev, och att liggande prioritering inte matchar med ingångna klimat och miljöavtal eller med regionens miljömål.

Som planen nu är så är det en enorm tungvikt på väg och framkomlighetsåtgärder som kommer medföra ökad trafik, ökade hastigheter och baserat på detta ökade utsläpp. En sådan plan anser vi inte vara förenlig med rådande klimatkris och i linje med ingångna miljömål.

När återremissen föll yrkade vi avslag på planen i sin helhet, då regionfullmäktige avslog våra yrkanden reserverar vi oss mot besluten.

För Vänsterpartiet i Region Skåne



Alexandra Thomasson

Protokollsanteckning
Socialdemokraterna i Region Skåne

Regionfullmäktige 2026-09-29

Ärende 4. Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2026-2037

Skåne har länge missgynnats i fördelningen medel till infrastrukturen. Det är en utveckling som måste brytas. Framdriften och genomförandet av objekten behöver snabbas på och fortlöpa smidigt för att inte andra nödvändiga objekt ska behöva ställas på vänt. Skåne har idag en tungt belastad infrastruktur. För en hållbar utveckling krävs omfattande investeringar i den skånska transportinfrastrukturen som både förbättrar kapaciteten, ökar rörligheten och bidrar till ett robust transportsystem. Det är beklagligt att satsningar på exempelvis Västkustbanan Maria- Helsingborg och Skånebanan Kristianstad-Hässleholm inte kom med i nationell plan.

Regeringen har monterat ner klimatpolitiken under mandatperioden. Enligt klimatpolitiska rådet kommer klimatmålen för 2030 och 2040 inte att nås med nuvarande politik. Det syns även i regeringens infrastrukturplan där järnvägssatsningar prioriteras ned till förmån för fler väginvesteringar. Samma tendenser går att se i den regionala transportinfrastrukturplanen. Mycket på grund av kostnadsutvecklingen och fördyringen av vissa objekt. Samtidigt är det viktigt att genomföra och slutföra de namngivna objekten i planen för åren 2022-2033. Det går att konstatera att det ekonomiska utrymmet inte täcker behovet av de åtgärder som finns i Skånes transportsystem.

Kostnadsökningarna i kombination med den nuvarande genomförandetakten gör att flera objekt skjuts framåt i tiden. Detta innebär att utrymmet för nya objekt och större satsningar i potterna för till exempel kollektivtrafik och cykel är begränsat. Socialdemokraterna vill se att flera av objekten betas av inför nästa planrevidering i syfte att ge bättre förutsättningar att satsa än mer på ett hållbart, robust och resilient transportsystem

För Socialdemokraterna i regionfullmäktige,

Henrik Fritzon, gruppledare (S)

Regionfullmäktige 2026-09-29

Miljöpartiet de gröna i Region Skåne

Protokollsanteckning

Ärende 4. Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2026-2037

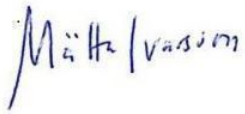
Miljöpartiet är inte helt tillfreds med processen av framtagandet av den Regionala transportinfrastrukturplanen. Samtidigt förstår vi att det i detta läge inte längre är praktiskt möjligt med en återremiss, vilket vi föreslagit tidigare i processen.

Den övergripande politiska målsättningen i planen är framkomlighet (och trafiksäkerhet). Detta har resulterat i en snedfördelning av tillkommande medel mellan de olika områdena i den ekonomiska ramen. En historiskt sett mycket stor andel av Skånes investeringsmedel för regional transportinfrastruktur föreslås gå till fler och fördyrade vägprojekt, medan områdena kollektivtrafik, cykel och medfinansiering av järnväg får modesta tillskott. Det leder till en ökande andel bilburna transporter i allt högre hastigheter. Det innebär i sin tur en ökad klimat- och miljöpåverkan och försämrad hälsa.

Den politiska beredningsprocessen har inte gett rimlig möjlighet för de mindre partierna i oppositionen att bidra i framtagandet eller att ta fram genomarbetade alternativ, trots ärendets principiellt mycket viktiga karaktär. Det är anledningen till att vi i Miljöpartiet under processen yrkade på återremiss, utan att få gehör.

Med tanke på den snäva tidsperiod som nu är kvar innan den Regionala transportinfrastrukturplanen behöver antas väljer Miljöpartiet därför i detta skede att inte delta i beslutet. Vi har, utan framgång, försökt att få till ändringar som leder till en mer hållbar utveckling.

Mätta Ivarsson



Mätta Ivarsson, gruppledare och ledamot i regionfullmäktige.

Protokollsanteckning
Socialdemokraterna i Region Skåne

Socialdemokraterna
Region Skåne

Regionfullmäktige 2026-09-30

5. Rabatt för personer med sjukersättning, aktivitetsersättning eller handikappersättning KTN

Socialdemokraterna ställer sig positiva till införandet av rabatten för personer som har Försäkringskassans förmånsintyg. Det är en viktig åtgärd för en grupp med begränsade ekonomiska förutsättningar. Då handikappersättning är under utfasning och ersatt med ett system för merkostnadsersättning kommer vissa hamna mellan stolorna. Detta behöver ses över inom ramen för kollektivtrafiknämnden. Socialdemokraterna anser vidare att liknande ärenden behöver förankras med berörda funktionsrättsorganisationer.

För Socialdemokraterna i regionfullmäktige

Henrik Fritzon (S)

Vänsterpartiet i Region Skåne

Regionfullmäktiges sammanträde 2026-09-29

Protokollsanteckning

Ärende 5. Rabatt för personer med sjukersättning, aktivitetsersättning eller handikappersättning

Denna rabatt finns redan inom kollektivtrafiken på en del ställen i Sverige. Vänsterpartiet är positiva till att denna rabatt nu också blir möjlig i Skåne. Luckan som skapas när förmånsintyg försvinner vid 65 års ålder och tills det går att åka med seniorrabatt vid 70 år menar vi behöver täppas till. Det är djupt olyckligt och något som behöver adresseras och hittas en lösning på.

För Vänsterpartiet i Region Skåne



Alexandra Thomasson

PROTOKOLLSANTECKNING

5. Rabatt för personer med sjukersättning, aktivitetsersättning eller handikappersättning

Ärendenummer: 2026-POL000308

Centerpartiet ser positivt på förslaget att införa rabatt i kollektivtrafiken för personer med sjukersättning, aktivitetsersättning eller handikappersättning. Det är en viktig åtgärd för en grupp som idag inte omfattas av Skånetrafikens rabatter och som i många fall har begränsade ekonomiska möjligheter. En rabatt på kollektivtrafiken kan bidra till ökad självständighet och tillgänglighet i vardagen.

Samtidigt ser vi behov av att följa upp beslutet och säkerställa att stödet når de personer som har störst behov. Vi noterade bland annat att personer som har merkostnadsersättning inte omfattas av förslaget, trots att även denna grupp kan ha liknande ekonomiska förutsättningar och behov av stöd. Om denna grupp lämnas utanför riskerar det uppstå ett glapp där personer med liknande behov inte får del av samma möjlighet till rabatt.

Vi vill samtidigt betona vikten av en tydligare dialog med berörda aktörer vid beredningen av liknande ärenden, i enlighet med punkt 9 i Region Skånes riktlinje för människorättsbaserat arbete.

För Centerpartiet i Regionfullmäktige,

Charlotte Bossen (C)

Centerpartiet i Region Skåne

291 89 Kristianstad
Besök: Rådhus Skåne
Västra Storgatan 12
centerpartiet.se/skane

miljöpartiet de gröna
REGION SKÅNE

Regionfullmäktige 2026-09-29

Miljöpartiet de gröna i Region Skåne

Protokollsanteckning

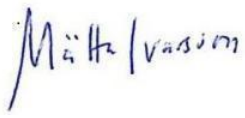
Ärende 5. Rabatt för personer med sjukersättning, aktivitetsersättning eller handikappersättning

I grunden syftar denna förändring till något gott, att stötta en ekonomiskt utsatt grupp genom en smärre rabatt på kollektivtrafik. Det finns dock två saker som är lite besvärande med ärendet.

Det ena är att man inför ärendet inte bjudit in till dialog på ett tydligt sätt. Det vore önskvärt att få reda på hur intresseorganisationer och medlemmar från den berörda gruppen ser på detta. Det vore även mer förenligt med den *Riktlinje för människorättsbaserat arbete* som nyligen antagits.

Det andra är att denna lösning lämnar ett glapp mellan stolarna för en del av målgruppen. För den som går i pension vid 65 omvandlas handikappsersättning till merkostnadsersättning, utan att fördelen med en rabatt försvinner. Denna grupp och andra med merkostnadsersättning hamnar mellan stolarna. Det borde vara i både Region Skånes och rikspolitikens intresse att täppa till detta hål där rätten till stöd försvinner, medan behovet och fördelarna kvarstår.

Mätta Ivarsson



Mätta Ivarsson, gruppledare och ledamot i regionfullmäktige.

Vänsterpartiet i Region Skåne

Regionfullmäktiges sammanträde 2026-09-29

Reservation

Ärende 6. Region Skånes Miljöredovisning 2025

Miljöredovisningen 2025 återremitterades i regionfullmäktige då det fanns uppenbara fel i rapporten. Inga av dessa fel har åtgärdats, och styret lägger nu fram samma rapport igen, utan att förbättra eller nämnvärt kommentera varför man totalt negligerar felen. Vi valde att yrka återremiss då vi rent principiellt menar att fullmäktiges beslut inte hanterats.

Nedan följer vår protokollsanteckning från senast, den är lika relevant då som nu, men det man ska ta med sig från denna behandling av återremissen är att styret totalt skiter i resultaten, viljan att nå längre är minimal och ambitionen är på bottennivå. 2025 års miljöredovisning är som tidigare år några steg framåt men fler bakåt. Det finns många delar som behöver stärkas och positioner flyttas fram både när det gäller genomförande åtgärder, som behöver intensifieras och stärkas, men arbetet med att mäta helheten behöver stärkas, inom detta område behöver främst hållbarhetskansliet stärkas. Nedan följer några axplock av helheten. Resultaten för 2025 är som tidigare år relativt ringa, och fortfarande så är insamlingen av data svår och ofullständig. Resultatet visar på trender, men att 100% avgöra hur utvecklingen går och förblir verkar vara en omöjlighet då verksamheten är så styckad och privatiserad.

Transporter: Vi ser tydliga resultat på uppdelningen mellan externa och intern regi. De interna transporterna styr vi, och de ställer om, men på externa kollektivtrafiken ställer vi inte samma krav och då händer väldigt lite. Slutsatsen är således självklar - ökad styrning krävs, och ett medel för detta är ökad kontroll och att återta verksamheten i egen regi, något vi i Vänsterpartiet ämnar driva framåt.

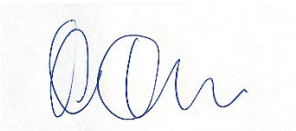
Livsmedel: Regionen anser att man klarar livsmedels målet om att man ska ha 60% av alla livsmedel från endera ekologiskt eller närproducerat. Vi vill också se detta, men det bör räknas annorlunda och målet bör vara högre, anledningen till att man kan se detta mål som genomförts är enbart att baserat på att man adderat närproducerat som kriterium och där av bräddat omfånget. Målet måste höjas, och den ekologiska delen stärkas, för beredskap och för att minska på regionens indirekta fossilberoende. Minskningen av matsvinn behöver även stävjas, då det fortfarande är stora mängder matsvinn. Förbrukningsartiklar är den största boven i Region Skåne, och den är ökande (per vårdtjänst). Grunden är att man tagit in annan data, slutsatsen: mörkertalet är antagligen än större. Det kommer behövas krafttag inom denna kategori, och vi i Vänsterpartiet kräver stärkta operativa mål.

Klimatbokslut: Regionens utsläpp ökar 2025, detta ska även sättas i relation till att vad behoven är, troligt är att behoven (utan att addera alla historiska missar) minst är en minskning om 6–7% årligen. Detta ger att vi inte missar målet med enbart årets ökning,

utan med mycket mer då förlorad tid att skapa en minskning bör inkluderas. Detta är Region Skånes resultat för 2025, för framtiden och för kommande generationer Vi I Vänsterpartiet vill se en helt annan utveckling, vi vill att de operativa målen tar fasta på nederlagen och redan i september presenterar åtgärder som står i paritet med vad som krävs för att nå målen och leva efter ingångna avtal (Paris, 2030 agenda mm). Vi vill att hållbarhetsarbetets verktygslåda utökas, att förvaltningen kommer med synpunkter då regionalisering av verksamhet är nödvändig ut ett miljöperspektiv, detta för att ha goda prioriteringsunderlag inför kommande mandatperiod. Hållbarhetsarbetets tempo måste öka, insatserna fördubblas och åtgärderna skärpas, för ett, bättre, grönare och hållbarare Skåne för nuvarande och kommande generationer.

Då våra yrkanden om återremiss inte vann bifall reserverar vi oss mot beslutet.

För Vänsterpartiet i Region Skåne



Alexandra Thomasson

RESERVATION

6. Region Skånes Miljöredovisning 2025

Ärendenummer: 2026-POL000153

Centerpartiet reserverar sig till förmån för yrkandet om återremiss. Miljöredovisningen har tidigare återremitterats i Regionfullmäktige den 16 juni, bland annat med anledning av att det funnits brister och oklarheter i underlaget med tabeller och siffror. När ärendet nu återkommer till Regionfullmäktige kvarstår dessa problem.

Det är missvisande att i brödtexten uppmärksamma att beräkningsmetoder och siffror avviker, men samtidigt inte tydligt redovisa vad de faktiska och jämförbara siffrorna är. På sidan 21 redovisas exempelvis en kraftig minskning av utsläppen från tåg och buss samtidigt som det i rapporten konstateras att beräkningsmetoden har förändrats, vilket påverkar jämförbarheten.

Även på sidan 24 finns anledning att förtydliga hur siffrorna bakom måluppfyllelsen har beräknats. Redovisningen anger att andelen ekologiska livsmedel är 29 procent och andelen närproducerade 36 procent och summerar dessa till 64 procent. Det behöver tydliggöras hur överlappningen mellan kategorierna har hanterats, så att samma livsmedel inte räknas flera gånger.

Centerpartiet anser därför att ärendet återigen borde ha återremitterats för att korrigera och komplettera underlaget.

För Centerpartiet i Regionfullmäktige,

Charlotte Bossen (C)

Centerpartiet i Region Skåne

291 89 Kristianstad
Besök: Rådhus Skåne
Västra Storgatan 12
centerpartiet.se/skane

miljöpartiet de gröna
REGION SKÅNE

Regionfullmäktige 2026-09-29

Miljöpartiet de gröna i Region Skåne

Reservation

Ärende 6. Region Skånes Miljöredovisning 2025

Redan i maj uppmärksammade Miljöpartiet regionstyrelsen på att det i miljöredovisningen summeras statistik på ett sätt som ger missvisande resultat. Därför gjorde vi ett medskick så att dessa fel kunde justeras till regionfullmäktige. Någon justering gjordes aldrig och ärendet återremitterades med en minoritetsåterremiss i fullmäktige. När nu ärendet efter återremiss via Hållbarhetsberedningen och Regionstyrelsen åter är uppe i fullmäktige för beslut konstaterar vi till vår förvåning att ingen åtgärd gjorts för att fixa sifferfelen. Siffrorna ger alltså fortfarande ett missvisande resultat. Det gäller diagrammet på sida 17 i den layoutade versionen, där utvecklingen räknat i procent blir fel, samt hur måluppfyllelsen för ekologiskt och/eller närproducerade livsmedel summeras på sida 20 där ekologiska och närproducerade livsmedel dubbelbokförs.

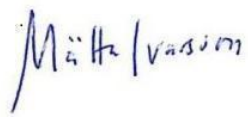
Det ska inte ligga politik i att redovisa siffror på ett korrekt sätt.

Att styret i Region Skåne inte bemödar sig om att redovisa siffror på ett korrekt sätt när det handlar om klimat och miljö är skrämmande. En miljöredovisning ska självklart tas på samma allvar som en ekonomisk redovisning, men vi har svårt att tro att missvisande siffror i en ekonomisk redovisning inte skulle rättas till.

Eftersom siffrorna fortfarande inte är korrekta yrkade vi på återremiss igen.

Till följd av att styret avslog återremissen reserverar vi oss mot beslutet.

Mätta Ivarsson



Mätta Ivarsson, gruppledare och ledamot i regionfullmäktige.

Protokollsanteckning
Socialdemokraterna i Region Skåne

Regionfullmäktige 2026-09-29

Ärende 6. Region Skånes Miljöredovisning 2025

Det är glädjande att se att Region Skåne nu har gjort framsteg inom vissa av de utpekade målområdena i Miljöprogram 2030. Samtidigt finns det ett uppenbart och uttalat behov av att öka takten i arbetet för att kunna nå hela vägen fram till 2030. Ett exempel är mängden kommunalt avfall och prioriterat verksamhetsavfall per producerad vårdtjänst som fortsätter att öka, om än i mindre utsträckning än tidigare. Även den låga nivån av fossilbränslefria transporter inom den särskilda kollektivtrafiken visar hur angeläget det är att intensifiera arbetet.

Socialdemokraterna är därför fortsatt oroade över bristen på resurser som begränsar insatserna för att arbeta med bland annat miljöprioriterade upphandlingar. Klimatkrav i upphandlingar behöver stärkas och tillämpas mer konsekvent för att minska klimatpåverkan från såväl material, transporter och livsmedel, vilket också lyfts fram i redovisningen. Att Region Skånes totala utsläpp under 2025 ökar med 9 procent jämfört med föregående år är också en signal som vi måste ta på allvar. Trots att utsläppen från flygresor återigen har ökat kraftigt saknas fortsatt initiativ för att återkomma med förslag på hur den avvecklade klimatväxlingsmodellen för hållbart resande i tjänsten ska kunna ersättas med en mer effektiv modell. Klimatväxlingsmodellen syftade till att genom ekonomiska incitament främja ett hållbart resande i tjänsten. Vi socialdemokrater var helt öppna för att göra en översyn och utvärdering av modellen som inte bedömdes ge tillräcklig effekt. Att avveckla modellen utan att återkomma med förslag på nya åtgärder som förväntas ge bättre effekt tyder dock snarare på ytterligare en ambitionsminskning.

Den sänkta ambitionsnivån gällande krav på ekologiska livsmedel i upphandlingar kommer att få full effekt under de närmsta åren och väntas enligt miljöredovisningen minska fram till 2030 mot bakgrund av att nya avtal har tecknats utan krav på ekologiska livsmedel. Så trots en tillfällig ökning under 2025 så ser vi hur revideringen av miljöprogrammet får tydliga konsekvenser.

Miljöredovisningen återremitterades av regionfullmäktige den 16 juni med anledning av att statistiken på flera ställen presenterades på ett missvisande sätt. När ärendet nu återkommer visar det sig att inga justeringar har gjorts och att felaktigheterna därmed finns kvar. Vi instämde därför i Miljöpartiets yrkande att ärendet skulle återremitteras än en gång för att korrigeras. Då yrkandet inte vann gehör lämnar vi en protokollsanteckning.

För Socialdemokraterna i regionfullmäktige,

Henrik Fritzon, gruppledare (S)

Voteringslista nr. 1

upprättad vid Regionfullmäktige Skåne
sammanträde den 29 september 2026 klockan 11:01:56.

6. Region Skånes Miljöredovisning 2025

Pos	Ledamöter	Parti	Krets	Ersättare	Ja	Nej	Avst	Frånv
1	Annika Annerby Jansson	(M)	Alla		X			
2	Johan Olin	(-)	Alla		X			
3	Irene Nilsson	(S)	Alla			X		
4	Carl Johan Sonesson	(M)	Alla		X			
5	Anna Jähnke	(M)	Alla		X			
6	Robin Holmberg	(M)	Alla		X			
7	Felizia Kino	(M)	Alla		X			
8	Anna Mannfalk	(M)	Alla		X			
9	Elisabeth Kullenberg	(M)	Alla	Sven Ingvar Borgquist	X			
10	Johan Olsson Swanstein	(M)	Alla		X			
11	Daniel Lyckestam	(M)	Alla	Filipe Hannjö	X			
12	Carina Zachau	(M)	Alla		X			
13	Karin Axelsson	(M)	Alla		X			
14	Pontus Lindberg	(M)	Alla		X			
15	Adéle Ceimertz	(M)	Alla		X			
16	Edmir Mehmeti	(M)	Alla		X			
17	Annsofie Thuresson	(M)	Alla		X			
18	Åsa Ask	(M)	Alla		X			
19	Samuel Jonsson	(M)	Alla		X			
20	Clara Ivarsson	(M)	Alla	Peter Sjögren	X			
21	Betty Rosenqvist	(M)	Alla		X			
22	Richard Lundberg	(M)	Alla		X			
23	John Eklöf	(M)	Alla	Darko Simic	X			
24	Helena Grahn	(M)	Alla		X			
25	Albin Schyllert	(M)	Alla		X			
26	Nicola Rabi	(M)	Alla		X			
27	Malin Ahlström	(M)	Alla		X			
28	Oskar Månsson	(M)	Alla		X			
29	Mats Sander	(M)	Alla	Åsa Ekblad	X			
30	Lars-Ingvar Ljungman	(M)	Alla		X			
31	Carina Wutzler	(M)	Alla	Paula Nilsson	X			
32	Linda Allansson Wester	(M)	Alla		X			
33	Fredrik van Dijkman	(M)	Alla	Urban Widmark	X			
34	Jeanette Ovesson	(M)	Alla		X			
35	Per Martin Svensson	(M)	Alla		X			
36	Christer Sörliden	(L)	Alla		X			
37	Lisa Flinth	(L)	Alla		X			
38	Henrik Silfverstolpe	(L)	Alla		X			
39	Gilbert Tribo	(L)	Alla		X			
40	Adrian Kaperczyk	(L)	Alla		X			
41	Fredrik Sjögren	(L)	Alla		X			
42	Charlotte Hedendahl	(L)	Alla		X			
43	Inger Tolsved Rosenkvist	(L)	Alla		X			
44	Erika Heil Utbult	(KD)	Alla		X			
45	Maria Berglund	(KD)	Alla		X			
46	Gustaf Hamilton	(KD)	Alla		X			
47	Per Einarsson	(KD)	Alla		X			
48	Nina Dakwar	(KD)	Alla		X			
49	Tobias Entin	(KD)	Alla		X			
50	Martin Hallander	(KD)	Alla	Patrik Ruppel	X			
				Transport:	**49**	**1**	**0**	**0**

					Transport:	49	1	0	0
Pos	**Ledamöter**	**Parti**	**Krets**	**Ersättare**		**Ja**	**Nej**	**Avst**	**Frånv**
51	Anders Lundström	(KD)	Alla			X			
52	Lars Lundberg	(KD)	Alla			X			
53	Rasmus Waak Brunkestam	(C)	Alla				X		
54	Qalinle Dayib Hussein	(C)	Alla						X
55	Charlotte Bossen	(C)	Alla				X		
56	Mattias Horrdin	(C)	Alla				X		
57	Annette Linander	(C)	Alla				X		
58	Patrik Holmberg	(C)	Alla				X		
59	Birte Sandberg	(C)	Alla	Ulrika Axelsson			X		
60	Therese Borg	(SD)	Alla			X			
61	Patrik Olsson	(SD)	Alla			X			
62	Anneli Eskilandersson	(SD)	Alla			X			
63	Anton Holmberg	(SD)	Alla	Lars Metsäketo		X			
64	Alexander Johnsson	(SD)	Alla			X			
65	Christian Fogh Johansson	(SD)	Alla			X			
66	Camilla Wifralius	(SD)	Alla	Elena Kurenkova		X			
67	Niclas Nilsson	(SD)	Alla			X			
68	Marlen Ottesen	(SD)	Alla			X			
69	Ian Fernheden	(SD)	Alla	Filip Persson		X			
70	Carl Henrik Nilsson	(SD)	Alla			X			
71	Susanne Lottsfeldt	(SD)	Alla			X			
72	Göte Färm	(SD)	Alla	Ewa Bejvel		X			
73	Teddy Nilsson	(SD)	Alla			X			
74	Daniel Engström	(SD)	Alla	Marcus Svensson		X			
75	Paul Svensson	(SD)	Alla			X			
76	Fredrik Ottesen	(SD)	Alla	Sebastian Nilsson		X			
77	Jacqueline Maly	(SD)	Alla			X			
78	Lars-Johan Hallgren	(SD)	Alla			X			
79	Magnus Olsson	(SD)	Alla			X			
80	Ola Johansson	(SD)	Alla			X			
81	Staffan Appelros	(SD)	Alla			X			
82	Helmuth Petersen	(SD)	Alla			X			
83	Ronny Johnsson	(SD)	Alla			X			
84	Laszlo Pataki	(SD)	Alla	Steen Salling		X			
85	Mathias Andersson	(SD)	Alla	Daniel Petersson		X			
86	Thomas Salomon	(SD)	Alla			X			
87	Lars Nyström	(SD)	Alla			X			
88	Jozefine Nybom	(SD)	Alla			X			
89	Petra Revemark	(S)	Alla				X		
90	Mikael Skoog	(S)	Alla				X		
91	Susanne Jönsson	(S)	Alla				X		
92	Johan Petersson	(S)	Alla				X		
93	Ulrika Thulin	(S)	Alla				X		
94	Lennart Nilsson	(S)	Alla	Mikael von Krassow			X		
95	Ann Danielsson	(S)	Alla				X		
96	Christer Olsson	(S)	Alla				X		
97	Tina Christensen	(S)	Alla				X		
98	Nihad Pasalic	(S)	Alla				X		
99	Tommy Augustsson	(S)	Alla				X		
100	Helen Persson	(S)	Alla				X		
					Transport:	**80**	**19**	**0**	**1**

Forts. voteringslista nr. 1 Regionfullmäktiges sammanträde Datum den 29 september 2026 klock

Pos	Ledamöter	Parti	Krets	Ersättare	Ja	Nej	Avst	Frånv	
				Transport:	80	19	0	1	
101	Anders Wallentheim	(S)	Alla			X			
102	Annika Molldén	(S)	Alla			X			
103	Hanna Jokel	(S)	Alla	Jessica Andersson		X			
104	Jonas Esbjörnsson	(S)	Alla			X			
105	Carina Dilton	(S)	Alla			X			
106	Anders Svärd	(S)	Alla			X			
107	Mecide Özer	(S)	Alla			X			
108	Stefan Pinjefors	(S)	Alla			X			
109	Gunilla Tornqvist	(S)	Alla			X			
110	David Westlund	(S)	Alla			X			
111	Aqba Ar-Rawi	(S)	Alla	Eva Lilja		X		~~X~~	FJ 260929
112	Linda Johnsson	(S)	Alla			X			
113	Susanne Asserfors	(S)	Alla			X			
114	Ida-Therese Högfeldt	(S)	Alla	Viktor Eriksson		X		~~X~~	FJ 260429
115	Andréas Schönström	(S)	Alla			X			
116	Marie Granlund	(S)	Alla			X		~~X~~	FJ 200429
117	Henrik Fritzon	(S)	Alla			X			
118	Ilmar Reepalu	(S)	Alla			X			
119	Mattias Olsson	(S)	Alla			X			
120	Anna-Lena Hogerud	(S)	Alla			X			
121	Klara Twete	(S)	Alla	Pierre Sjöström		X			
122	Birgitta Eriksson	(S)	Alla	Ali Reza Yakhdani Riazi		X			
123	Anna Hansson	(S)	Alla			X			
124	Carina Svensson	(S)	Alla			X			
125	Leif Roger Göthed	(S)	Alla			X			
126	Birgitta Almroth	(S)	Alla			X			
127	Paul Andersson	(S)	Alla			X			
128	Anna Ingers	(S)	Alla			X			
129	Maria Wharton Stjärnskog	(S)	Alla			X			
130	Christer Hovbrand	(S)	Alla			X			
131	Pia Ingvarsson	(S)	Alla			X			
132	Lena Östholm-Munkberg	(MP)	Alla	Anna Jessica Persson		X			
133	Kami Petersen	(MP)	Alla			X			
134	Yanira Difonis Montoya	(MP)	Alla			X			
135	Christian Lie	(MP)	Alla			X			
136	Mätta Ivarsson	(MP)	Alla			X			
137	Angela Everbäck	(MP)	Alla			X			
138	Peter Ahlbom	(V)	Alla	Liselotte Borsiin		X			
139	Katarina Olsson	(V)	Alla	Mikael Persson		X			
140	Alexandra Thomasson	(V)	Alla			X			
141	Gunilla Wahlberg	(V)	Alla			X			
142	Hans Westerlund	(V)	Alla			X			
143	Angelica Svensson	(V)	Alla			X			
144	Banesa Martinez Roldan	(V)	Alla	Morgan Svensson		X			
145	Vilmer Andersen	(V)	Alla			X			
146	Lina Myritz	(V)	Alla	Jesper Sahlén		X			
147	Sara Svensson	(V)	Alla	Tobias Petersson		X			
148	Patrik Milton	(V)	Alla			X			
149	Linda Ekelund	(V)	Alla	Mona Nihlén		X			
				SUMMA:	80	~~65~~	0	~~4~~	
						68		1	

Att rösterna sålunda avgivits intygar:

....

Vänsterpartiet i Region Skåne

Regionstyrelsens sammanträde 2026-09-29

Reservation

Ärende 10. Motion. Öka det förebyggande arbetet om sexuellt överförbara sjukdomar

Vänsterpartiet yrkade bifall till Centerpartiets motion om att utreda hur fler specialistmottagningar som arbetar med testning, behandling, och förebyggande arbete kring sexuellt överförbara infektioner, kan upprättas i Skåne. Vänsterpartiet vill att Hälso- och sjukvården ska vara jämlik och tillgänglig för samtliga invånare i Skåne. Därför är det viktigt att utreda möjligheten för fler specialistmottagningar och hur det gynnar en ökad jämlikhet och tillgänglighet.

Då vårt yrkande inte vann bifall reserverar vi oss mot beslutet.

För Vänsterpartiet i Region Skåne



Alexandra Thomasson

RESERVATION

10. Motion Öka det förebyggande arbetet om sexuellt överförbara infektioner

Ärendenummer: 2025-POL000407

Centerpartiet reserverar sig till förmån för bifall till motionen.

Motionssvaret slår fast att förebyggande arbete mot sexuellt överförbara infektioner är viktigt och att tillgänglig testning, smittspårning och behandling är centrala delar för att minska smittspridningen. Centerpartiet delar den bedömningen, men inte slutsatsen att motionen ska anses besvarad.

Tillgänglighet är A och O när det gäller provtagning för sexuellt överförbara infektioner. Det är mycket positivt att egenprovtagningen fungerar väl och att skåningarna i stor omfattning använder möjligheten att beställa hemtest. Men hemtest kan inte ersätta det personliga mötet. En viktig del av att komma till en mottagning är möjligheten att prata med vårdpersonal om sin sexuella hälsa, sina vanor och risker, få rådgivning och öka sin kunskap om hur smitta kan förebyggas. Förebyggande arbete handlar alltså om mer än själva provtagningen.

Motionssvaret lyfter ungdomsmottagningarna som en nyckelaktör. Det är viktigt, men ungdomsmottagningarna är ett komplement och når inte hela befolkningen. För den som inte omfattas av deras verksamhet blir tillgången till mottagningar där man kan testa sig och samtidigt få rådgivning särskilt viktig.

Samtidigt konstaterar motionssvaret att kunskapen om STI är ojämn inom vården och att unga personer ibland avvisas utan adekvat provtagning trots att de efterfrågar STI-test. Det visar att det finns behov av att fortsätta utveckla och stärka vårdens tillgänglighet och kompetens.

Centerpartiet yrkade därför bifall till motionen.

För Centerpartiet i Regionfullmäktige,

Charlotte Bossen (C)

Centerpartiet i Region Skåne

291 89 Kristianstad
Besök: Rådhus Skåne
Västra Storgatan 12
centerpartiet.se/skane

RESERVATION

11. Digitala gåvor till blodgivare

Ärendenummer: 2025-POL000486

Centerpartiet reserverar sig till förmån för bifall till motionen.

Behovet av blodgivare är stort och samtidigt minskar antalet aktiva blodgivare. Det är en utveckling som Region Skåne måste ta på allvar, både för att klara blodförsörjningen här och nu och för att säkerställa den på lång sikt.

Vi behöver därför hitta nya sätt att rekrytera och behålla blodgivare. Digitala gåvor i form av värdekoder till exempelvis Skånetrafiken, Malmö Opera eller Skånes Dansteater är ett enkelt och modernt sätt att visa uppskattning för blodgivarnas viktiga insats och samtidigt göra blodgivningen mer attraktiv.

Skåne behöver fler blodgivare och då måste vi också vara beredda att tänka nytt kring hur vi rekryterar och behåller dem. Därför yrkade Centerpartiet bifall till motionen.

För Centerpartiet i Regionfullmäktige,

Charlotte Bossen (C)

Centerpartiet i Region Skåne

291 89 Kristianstad
Besök: Rådhus Skåne
Västra Storgatan 12
centerpartiet.se/skane

Vänsterpartiet i Region Skåne

Regionfullmäktiges sammanträde 2026-09-29

Protokollsanteckning

Ärende 11. Motionsvar C Digitala gåvor till blodgivare

Centerpartiet har i en motion lyft den viktiga frågan om hur Region Skåne kan uppmuntra fler att lämna blod. Vänsterpartiet har tidigare under året yrkat bifall till Socialdemokraternas motion i ämnet som tyvärr inte bifölls. Detta förslag gick ut på att erbjuda blodgivare avgiftsfria resor till blodgivning i kollektivtrafiken. Oavsett vilken modell som väljs är det angeläget att uppmuntra blodgivning på ett eller annat sätt.

För Vänsterpartiet i Region Skåne



Alexandra Thomasson

Voteringslista nr. 2

upprättad vid Regionfullmäktige Skåne
sammanträde den 29 september 2026 klockan 11:24:48.

11. Motion C Digitala gåvor till blodgivare

Pos	Ledamöter	Parti	Krets	Ersättare	Ja	Nej	Avst	Frånv
1	Annika Annerby Jansson	(M)	Alla		X			
2	Johan Olin	(-)	Alla		X			
3	Irene Nilsson	(S)	Alla		X			
4	Carl Johan Sonesson	(M)	Alla		X			
5	Anna Jähnke	(M)	Alla		X			
6	Robin Holmberg	(M)	Alla		X			
7	Felizia Kino	(M)	Alla		X			
8	Anna Mannfalk	(M)	Alla		X			
9	Elisabeth Kullenberg	(M)	Alla	Sven Ingvar Borgquist	X			
10	Johan Olsson Swanstein	(M)	Alla		X			
11	Daniel Lyckestam	(M)	Alla	Filipe Hannjö	X			
12	Carina Zachau	(M)	Alla		X			
13	Karin Axelsson	(M)	Alla		X			
14	Pontus Lindberg	(M)	Alla		X			
15	Adéle Ceimertz	(M)	Alla		X			
16	Edmir Mehmeti	(M)	Alla		X			
17	Annsofie Thuresson	(M)	Alla		X			
18	Åsa Ask	(M)	Alla		X			
19	Samuel Jonsson	(M)	Alla		X			
20	Clara Ivarsson	(M)	Alla	Peter Sjögren	X			
21	Betty Rosenqvist	(M)	Alla		X			
22	Richard Lundberg	(M)	Alla		X			
23	John Eklöf	(M)	Alla	Darko Simic	X			
24	Helena Grahn	(M)	Alla		X			
25	Albin Schyllert	(M)	Alla		X			
26	Nicola Rabi	(M)	Alla		X			
27	Malin Ahlström	(M)	Alla		X			
28	Oskar Månsson	(M)	Alla		X			
29	Mats Sander	(M)	Alla	Åsa Ekblad	X			
30	Lars-Ingvar Ljungman	(M)	Alla		X			
31	Carina Wutzler	(M)	Alla	Paula Nilsson	X			
32	Linda Allansson Wester	(M)	Alla		X			
33	Fredrik van Dijkman	(M)	Alla	Urban Widmark	X			
34	Jeanette Ovesson	(M)	Alla		X			
35	Per Martin Svensson	(M)	Alla		X			
36	Christer Sörliden	(L)	Alla		X			
37	Lisa Flinth	(L)	Alla		X			
38	Henrik Silfverstolpe	(L)	Alla		X			
39	Gilbert Tribo	(L)	Alla		X			
40	Adrian Kaperczyk	(L)	Alla		X			
41	Fredrik Sjögren	(L)	Alla		X			
42	Charlotte Hedendahl	(L)	Alla		X			
43	Inger Tolsved Rosenkvist	(L)	Alla		X			
44	Erika Heil Utbult	(KD)	Alla		X			
45	Maria Berglund	(KD)	Alla		X			
46	Gustaf Hamilton	(KD)	Alla		X			
47	Per Einarsson	(KD)	Alla		X			
48	Nina Dakwar	(KD)	Alla		X			
49	Tobias Entin	(KD)	Alla		X			
50	Martin Hallander	(KD)	Alla	Patrik Ruppel	X			
				Transport:	**50**	**0**	**0**	**0**

				Transport:	50	0	0	0
Pos	**Ledamöter**	**Parti**	**Krets**	**Ersättare**	**Ja**	**Nej**	**Avst**	**Frånv**
51	Anders Lundström	(KD)	Alla		X			
52	Lars Lundberg	(KD)	Alla		X			
53	Rasmus Waak Brunkestam	(C)	Alla			X		
54	Qalinle Dayib Hussein	(C)	Alla			X		
55	Charlotte Bossen	(C)	Alla			X		
56	Mattias Horrdin	(C)	Alla			X		
57	Annette Linander	(C)	Alla			X		
58	Patrik Holmberg	(C)	Alla			X		
59	Birte Sandberg	(C)	Alla	Ulrika Axelsson		X		
60	Therese Borg	(SD)	Alla		X			
61	Patrik Olsson	(SD)	Alla		X			
62	Anneli Eskilandersson	(SD)	Alla		X			
63	Anton Holmberg	(SD)	Alla	Lars Metsäketo	X			
64	Alexander Johnsson	(SD)	Alla		X			
65	Christian Fogh Johansson	(SD)	Alla		X			
66	Camilla Wifralius	(SD)	Alla	Elena Kurenkova	X			
67	Niclas Nilsson	(SD)	Alla		X			
68	Marlen Ottesen	(SD)	Alla		X			
69	Ian Fernheden	(SD)	Alla	Filip Persson	X			
70	Carl Henrik Nilsson	(SD)	Alla		X			
71	Susanne Lottsfeldt	(SD)	Alla		X			
72	Göte Färm	(SD)	Alla	Ewa Bejvel	X			
73	Teddy Nilsson	(SD)	Alla		X			
74	Daniel Engström	(SD)	Alla	Marcus Svensson	X			
75	Paul Svensson	(SD)	Alla		X			
76	Fredrik Ottesen	(SD)	Alla	Sebastian Nilsson	X			
77	Jacqueline Maly	(SD)	Alla		X			
78	Lars-Johan Hallgren	(SD)	Alla		X			
79	Magnus Olsson	(SD)	Alla		X			
80	Ola Johansson	(SD)	Alla		X			
81	Staffan Appelros	(SD)	Alla		X			
82	Helmuth Petersen	(SD)	Alla		X			
83	Ronny Johnsson	(SD)	Alla		X			
84	Laszlo Pataki	(SD)	Alla	Steen Salling	X			
85	Mathias Andersson	(SD)	Alla	Daniel Petersson	X			
86	Thomas Salomon	(SD)	Alla		X			
87	Lars Nyström	(SD)	Alla		X			
88	Jozefine Nybom	(SD)	Alla		X			
89	Petra Revemark	(S)	Alla		X			
90	Mikael Skoog	(S)	Alla		X			
91	Susanne Jönsson	(S)	Alla		X			
92	Johan Petersson	(S)	Alla		X			
93	Ulrika Thulin	(S)	Alla		X			
94	Lennart Nilsson	(S)	Alla	Mikael von Krassow	X			
95	Ann Danielsson	(S)	Alla		X			
96	Christer Olsson	(S)	Alla		X			
97	Tina Christensen	(S)	Alla		X			
98	Nihad Pasalic	(S)	Alla		X			
99	Tommy Augustsson	(S)	Alla		X			
100	Helen Persson	(S)	Alla		X			
				Transport:	**93**	**7**	**0**	**0**

Pos	Ledamöter	Parti	Krets	Ersättare	Ja	Nej	Avst	Frånv
				Transport:	93	7	0	0
101	Anders Wallentheim	(S)	Alla		X			
102	Annika Molldén	(S)	Alla		X			
103	Hanna Jokel	(S)	Alla	Jessica Andersson	X			
104	Jonas Esbjörnsson	(S)	Alla		X			
105	Carina Dilton	(S)	Alla		X			
106	Anders Svärd	(S)	Alla		X			
107	Mecide Özer	(S)	Alla		X			
108	Stefan Pinjefors	(S)	Alla		X			
109	Gunilla Tornqvist	(S)	Alla		X			
110	David Westlund	(S)	Alla		X			
111	Aqba Ar-Rawi	(S)	Alla	Eva Lilja	X			
112	Linda Johnsson	(S)	Alla		X			
113	Susanne Asserfors	(S)	Alla		X			
114	Ida-Therese Högfeldt	(S)	Alla	Viktor Eriksson	X			
115	Andréas Schönström	(S)	Alla		X			
116	Marie Granlund	(S)	Alla		X			
117	Henrik Fritzon	(S)	Alla		X			
118	Ilmar Reepalu	(S)	Alla		X			
119	Mattias Olsson	(S)	Alla		X			
120	Anna-Lena Hogerud	(S)	Alla		X			
121	Klara Twete	(S)	Alla	Pierre Sjöström	X			
122	Birgitta Eriksson	(S)	Alla	Ali Reza Yakhdani Riazi	X			
123	Anna Hansson	(S)	Alla		X			
124	Carina Svensson	(S)	Alla		X			
125	Leif Roger Göthed	(S)	Alla		X			
126	Birgitta Almroth	(S)	Alla		X			
127	Paul Andersson	(S)	Alla		X			
128	Anna Ingers	(S)	Alla		X			
129	Maria Wharton Stjärnskog	(S)	Alla		X			
130	Christer Hovbrand	(S)	Alla		X			
131	Pia Ingvarsson	(S)	Alla		X			
132	Lena Östholm-Munkberg	(MP)	Alla	Anna Jessica Persson		X		
133	Kami Petersen	(MP)	Alla			X		
134	Yanira Difonis Montoya	(MP)	Alla			X		
135	Christian Lie	(MP)	Alla			X		
136	Mätta Ivarsson	(MP)	Alla			X		
137	Angela Everbäck	(MP)	Alla			X		
138	Peter Ahlbom	(V)	Alla	Liselotte Borsiin	X			
139	Katarina Olsson	(V)	Alla	Mikael Persson	X			
140	Alexandra Thomasson	(V)	Alla		X			
141	Gunilla Wahlberg	(V)	Alla		X			
142	Hans Westerlund	(V)	Alla		X			
143	Angelica Svensson	(V)	Alla		X			
144	Banesa Martinez Roldan	(V)	Alla	Morgan Svensson	X			
145	Vilmer Andersen	(V)	Alla		X			
146	Lina Myritz	(V)	Alla	Jesper Sahlén	X			
147	Sara Svensson	(V)	Alla	Tobias Petersson	X			
148	Patrik Milton	(V)	Alla		X			
149	Linda Ekelund	(V)	Alla	Mona Nihlén	X			
				SUMMA:	136	13	0	0

Att rösterna sålunda avgivits intygar:

....

RESERVATION

12. Motion Strategi för vårdinnovation i Region Skåne

Ärendenummer: 2025-POL000500

Centerpartiet reserverar sig till förmån för bifall till motionen.

Centerpartiet anser att Region Skåne behöver ha ett tydligt och långsiktigt fokus på innovation inom hälso- och sjukvården för att möta framtidens utmaningar. Det är viktigt att innovationsarbetet utgår från vårdens faktiska behov och att patienternas erfarenheter och perspektiv ges en tydlig plats i arbetet. Därför yrkade vi bifall till motionen.

För Centerpartiet i Regionfullmäktige,

Charlotte Bossen (C)

Centerpartiet i Region Skåne

291 89 Kristianstad
Besök: Rådhus Skåne
Västra Storgatan 12
centerpartiet.se/skane

Regionfullmäktiges Valberedning

BILAGA

Datum 2026-09-29

Beviljande av avsägelser och val som ska förrättas av regionfullmäktige 2026-09-29

AVSÄGELSER

Uppdragets art samt tid som uppdraget avser	
Förvaltningsrätten i Malmö t o m 2027-12-31	Malcolm Höök, Simrishamn (L) Har avsagt sig uppdraget. Entledigad enligt Förvaltningsrättens beslut 2026-07-03 Per Rosberg, Malmö (M) Har avlidit Sebastian Vrethammar, Hörby (SD) Har avsagt sig uppdraget. Entledigad enligt Förvaltningsrättens beslut 2026-08-24 Mona Schill Ingvarsson, Höör (S) Har avsagt sig uppdraget. Entledigad enligt Förvaltningsrättens beslut 2026-09-11
Hovrätten över Skåne och Blekinge t o m 2027-12-31	Bo Nordberg, Limhamn (M) Har avsagt sig uppdraget. Entledigad enligt Hovrättens beslut 2026-08-27 Mimmi Barmark, Harlösa (MP) Har avsagt sig uppdraget. Entledigad enligt Hovrättens beslut 2026-09-25 Yvonne Öhrn, Eslöv (V) Har avsagt sig uppdraget. Entledigad enligt Hovrättens beslut 2026-09-25

Ersättare sjukhusstyrelse Trelleborg t o m 2026-12-31	Fredrik Van Dijkman, Falsterbo (M) Har avsagt sig uppdraget 2026-07-06
Ersättare sjukhusstyrelse Helsingborg t o m 2026-12-31	Amelie Gustafsson, Åkarp (M) Har avsagt sig uppdraget 2026-08-06
Ledamot övervakningsnämnd Malmö t o m 2026-12-31	Axel Hugosson, Lund (SD) Har avsagt sig uppdraget 2026-08-08
Ersättare sjukhusstyrelse Kristianstad t o m 2026-12-31	Anna Gajewska, Gualöv (SD) Har avsagt sig uppdraget 2026-08-09
Ersättare viltförvaltningsdelegation Skåne län t o m 2026-12-31	Charlotte Wachtmeister, Torekov (M) Har avlidit
Ersättare Region Skåne Holding t o m 2026-12-31	Birte Sandberg, Tomelilla (C) Har avsagt sig uppdraget 2026-09-23
Ledamot regionstyrelsen t o m 2026-10-19	Birte Sandberg, Tomelilla (C) Har avsagt sig uppdraget 2026-09-23

VAL

Uppdragets art samt tid som uppdraget avser	
Förvaltningsrätten i Malmö t o m 2027-12-31	Inga val görs då Förvaltningsrätten önskar pausa ersättare för vakanta platser då de vill minska antalet nämndemän.
Hovrätten över Skåne- och Blekinge t o m 2027-12-31	**Vakanta platser från RF 2026-04-14** **1 (SD)** Vakant plats (M) efter Bo Nordberg, Limhamn (M) Vakant plats (MP) efter Mimmi Barmark, Harlösa (MP) Vakant plats (V) efter Yvonne Öhrn, Eslöv (V)
Kammarrätten i Göteborg t o m 2027-12-31	Anders Bengtsson, Simrishamn (S) efter vakant plats (S)
Ersättare Skånes hembygdsförbund t o m 2026-12-31	**Vakanta platser från RF 2026-06-16** **1 (KD)**
Ersättare Kulturnämnden t o m 2026-12-31	**Vakanta platser från RF 2026-06-16** **1 (V)**
Ersättare sjukhusstyrelse Trelleborg t o m 2026-12-31	Vakant plats (M) efter Fredrik Van Dijkman, Falsterbo (M)
Ersättare sjukhusstyrelse Helsingborg t o m 2026-12-31	Vakant plats (M) efter Amelie Gustafsson, Åkarp (M)

Ledamot övervakningsnämnd Malmö t o m 2026-12-31	Kyllike Engström, Lund (SD) efter Axel Hugosson, Lund (SD)
Ersättare sjukhusstyrelse Kristianstad t o m 2026-12-31	Elena Kurenkova, Helsingborg (SD) efter Anna Gajewska, Gualöv (SD)
Ersättare viltförvaltningsdelegation Skåne län t o m 2026-12-31	Vakant plats (M) efter Charlotte Wachtmeister, Torekov (M)
Ersättare Region Skåne Holding t o m 2026-12-31	Vakant plats (C) efter Birte Sandberg, Tomelilla (C)
Ledamot regionstyrelsen t o m 2026-10-19	Charlotte Bossen, Limhamn (C) efter Birte Sandberg, Tomelilla (C)

Daniel Lyckestam
Ordförande

Mattias Olsson
Vice ordförande

Katja Törnqvist
Sekreterare

Regionfullmäktige

FÖRTECKNING

Godkänt datum 2026-09-28
Ärendenummer 2026-POL000005

Förteckning över inkomna frågor till regionfullmäktiges sammanträde 2026-09-29

1. Fråga från Patrik Milton (V) till kollektivtrafiknämndens ordförande Carina Zachau (M) angående ”Har det gjorts någon konsekvensanalys inför beslut att förbjuda cyklar på tågen?”
   - *Har det gjorts någon konsekvensanalys inför beslut att förbjuda cyklar på tågen?*

2. Fråga från Kami Timothy Petersen (MP) till kollektivtrafiknämndens ordförande Carina Zachau (M) angående ”Varför ska Region Skåne lägga ned busslinje 131?”
   - *Är det rimligt att lägga ner en så populär busslinje som 131 utan att i samförstånd söka lösningar på till exempel platsbristen med de berörda kommunerna?*

3. Fråga från Christian Lie (MP) till kollektivtrafiknämndens ordförande Carina Zachau (M) angående ”Är det rimligt att så kraftigt begränsa skåningens möjlighet att ha cykel på tåg?”
   - *Är det rimligt att kollektivtrafiknämnden tar ett beslut som så kraftigt begränsar skåningens möjlighet att ha med cykel på tåg utan något statistiskt underlag som beskriver problemet?*
   2. Är det rimligt att alla tåglinjer, även de som är mindre belastade i rusningstrafik, drabbas av förbudet?

Regionfullmäktige

FÖRTECKNING

2026-09-28
Ärendenummer 2026-POL000006

Förteckning över inkomna interpellationer och interpellationssvar till regionfullmäktiges sammanträde 2026-09-29

1. Interpellation från Mätta Ivarsson (MP) till regionstyrelsens ordförande Carl Johan Sonesson (M) angående ”Har Region Skånes sjukhus fått rimliga förutsättningar?”

   Bordlagd 2026-06-16

   Svar från regionstyrelsens ordförande Carl Johan Sonesson (M) bifogas

2. Interpellation från Mätta Ivarsson (MP) till psykiatri-, habilitering- och hjälpmedelsnämndens ordförande Per Einarsson (KD) angående ” Varför är de interna väntetiderna hos BUP så långa?”
   Svar från psykiatri-, habilitering- och hjälpmedelsnämndens ordförande Per Einarsson (KD) bifogas

3. Interpellation från Christian Lie (MP) till regionstyrelsens ordförande Carl Johan Sonesson (M) angående ”Efter SDV-stoppet – varför lyckas vi inte ta medarbetarnas kompetens till vara?”
   Interpellationen överlämnas till nämnden för operativ regiongemensam verksamhets 1:e vice ordförande Johan Olsson Swanstein (M)
   Svar från nämnden för operativ regiongemensam verksamhets 1:e vice ordförande Johan Olsson Swanstein (M) bifogas

4. Interpellation från Mätta Ivarsson (MP) till hälso- och sjukvårdsnämndens ordförande Anna Mannfalk (M) angående ”Kommer det genomföras en ny upphandling av NUR?”
   Svar från hälso- och sjukvårdsnämndens ordförande Anna Mannfalk (M) bifogas

5. Interpellation från Kami Timothy Petersen (MP) till regionala utvecklingsnämndens ordförande Anna Jähnke (M) angående ”Hur räddar vi Bjärnums musikteaterskola?”
   Svar från regionala utvecklingsnämndens ordförande Anna Jähnke (M) bifogas

onsdag 2026-10-21 17:03

Tjänsteanteckning

Handläggare: Freja Saxin

Vi skickar till er då det är en sammanställning av remisssvar samt beslut från regionfullmäktige. Återkom om ni anser att detta ska skickas till respektive förvaltning. /Freja S

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.



Miljökonsekvens-beskrivning och social konsekvensbeskrivning

för Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2026–2037

Dokumentinformation

Titel:	Miljökonsekvensbeskrivning och social konsekvensbeskrivning för Regional transportinfrastrukturplanen för Skåne 2026-2037
Projektnummer:	24207
Rapportnummer:	Ange rapportnr här
Författare:	Kristoffer Levin, Malin Mårtensson
Medverkande:	Emma Lund, Christian Dymén
Kvalitetsgranskning:	Emma Lund, Kristoffer Levin
Beställare:	Region Skåne
Kontaktperson:	Tobias Moberg, tobias.moberg@skane.se

Dokumenthistorik:

Version	Datum	Förändring	Distribution
Bilaga remissversion	2025-06-03		Beställare
Bilaga redovisningsversion	2026-01-13	Ändringar efter granskningsynpunkter	Beställare
Bilaga slutversion	2026-06-13	Ändringar efter planrevidering	Beställare

Trivector Mobility · Vävaregatan 21 · 226 36 Lund
tel 010-456 56 00 · info@trivector.se

Förord

Region Skåne har tagit fram ett förslag en ny länsplan för Regional Transportinfrastruktur 2026–2037 (RTI-plan). Trivector Mobility AB anlitades under hösten 2024 för att genomföra en strategisk miljöbedömning och social konsekvensbeskrivning av RTI-planen som redovisas i detta dokument. Den strategiska miljöbedömningen omfattar en miljökonsekvensbeskrivning som uppfyller kraven i miljöbalken. MKB och SKB tas fram för varje skede i planeringsprocessen, där föreliggande rapport utgör en bilaga till RTI-planens slutversion. Från Trivectors sida har Kristoffer Levin varit projektledare och har tillsammans med Emma Lund ansvarat för rapport och kvalitetsgranskning. Övriga medverkande i uppdraget har varit Malin Mårtensson och Christian Dymén. Region Skånes kontaktperson för uppdraget har varit Tobias Moberg.

Lund, juni 2026.

Trivector Mobility · Vävaregatan 21 · 226 36 Lund
tel 010-456 56 00 · info@trivector.se

0. Sammanfattning

Om en plan antas medföra betydande miljöpåverkan ska en strategisk miljöbedömning genomföras med stöd Miljöbalken 6 kap. Den strategiska miljöbedömningen ska resultera i en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) som ska biläggas planen. En MKB har tagits fram för Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2026–2037 som redovisas i detta dokument. Region Skåne har också valt att göra en social konsekvensbedömning (SKB) av planförslaget som är framtaget. Syftet är att integrera hållbarhetsaspekter i de beslut och vägval som tas i länsplanen i en samlad hållbarhetsbedömning.

Strategisk miljöbedömning av länsplaner innebär följande moment:

- **Avgränsningssamråd**. Avgränsning av MKB skickas till berörda remissinstanser. Formellt samrådsmöte med berörd Länsstyrelse.
- **Miljökonsekvensbeskrivning** ska tas fram som biläggs det planförslag som går ut på remiss.
- **Beaktande av remissvar**. Hänsyn ska tas till miljökonsekvensbeskrivningen och inkomna synpunkter innan planen antas.
- **Planrevidering**. Om länsplanen uppdateras inför redovisning till regeringen eller slutlig fastställelse ska också miljökonsekvensbeskrivningen uppdateras.

Betydande miljöpåverkan ska bedömas för de miljöaspekter som är relevanta utifrån planens mandat och de relevanta mål som planen ska verka mot. Avgränsningen av miljöaspekter har i processens inledning fastställs i ett avgränsningssamråd med Länsstyrelsen i Skåne län och kommunerna i Skånes kommuner.

För den sociala konsekvensbedömningen finns det inte lagkrav på samma sätt som det finns för miljöbedömning. Dock efterfrågas allt oftare att sociala konsekvenser av åtgärder och planer bedöms i nationell och regional infrastrukturplanering genom att göra en SKB. Den sociala konsekvensbedömning (SKB) som är gjord för den regionala planen är strukturerad enligt en modell som är anpassad för regional transportplanering men bygger på

Den sociala konsekvensbedömning (SKB) som är gjord för länsplanen är strukturerad enligt en modell med följande sex steg:

1. **Behovsbedömning** – sätt ramarna för SKB, omfattning, ansvarsfördelning och bakgrund.
2. **Nulägesbeskrivning** – beskriv förutsättningar och villkor för grupper, områden och platser som är centrala utifrån länsplanen.
3. **Sociala knäckfrågor** – de sociala utmaningar som regionen har och som kan påverkas genom länsplanen Tas fram baseras på nulägesbeskrivningen.
4. **Sociala nycklar** – de sociala mål som länsplanen behöver fokusera på för att hantera de sociala knäckfrågorna.
5. **Konsekvensbedömning** - utifrån om länsplanen bidrar/stärker, motverkar/hindrar eller inte påverkas alls, när det gäller att nå de sociala nycklarna.
6. **Kompletteringar** – görs vid behov.

Trivector Mobility · Vävaregatan 21 · 226 36 Lund
tel 010-456 56 00 · info@trivector.se

vedertagna tillvägagångssätt som används för planer och projekt inom den kommunala planeringen.[1]

Studerade och bedömda alternativ

Planramen för planperioden 2026–2037 har för Skånes del fastställts till 7 280 miljoner kronor. Jämfört med planramen för den tidigare planen (5 152 Mkr) innebär detta en utökning av ramen på cirka 2,2 miljarder kronor.

MBK och SKB har tagits fram för samtliga planversioner och har således varit integrerade i hela processen. Denna version av hållbarhetsbedömningen omfattar en bedömning av åtgärder av planens slutversion. För bedömning av tidigare planversioner (remissversion och redovisnings-version) hänvisas till de hållbarhetsbedömningar som bilagts dessa versioner av RTI-planen.

Under planeringen har tre alternativa inriktningar (planalternativ) tagits fram och jämförts utifrån miljömässiga och sociala aspekter. Planalternativen handlar om huruvida tillkommande medel ska satsas på namngivna objekt, på potter för statligt vägnät eller på potter för statlig medfinansiering. På grund av fördyringar av kvarliggande objekt från 2022–2033 års regionala transportinfrastrukturplan blev skillnaden mellan planalternativen i slutändan liten. Planalternativens inriktning har därmed haft liten påverkan på hållbarhetsbedömningen av planen som helhet.

[1] https://www.regionkronoberg.se/contentassets/82e2a25c02d440d6bc0580a7cd8a104d/ska-i-regional-transportplanering.pdf

Trivector Mobility · Vävaregatan 21 · 226 36 Lund
tel 010-456 56 00 · info@trivector.se

Betydande miljöpåverkan

Fokusområde	Bedömning av planens åtgärder		Bedömning i relation till nollalternativet
Klimat	Positiv	Negativ	Positiv
Hälsa	Positiv		Positiv
Landskap	Negativ		Negativ

Klimat

Flertalet vägåtgärder leder till ökad vägtrafik och därmed negativ påverkan på **transporteffektiviteten**, särskilt där hastigheter höjs och bilens attraktivitet ökar. Detta riskerar att ge inducerad trafik. Samtidigt bidrar satsningar på kollektivtrafik, cykelinfrastruktur och samfinansiering med nationell plan positivt genom att stärka hållbara färdsätt och möjliggöra överflyttning från bil.

De flesta vägåtgärder innebär ökad **energiåtgång** per fordonskilometer på grund av högre hastigheter, vilket ger negativ påverkan. Kollektivtrafikåtgärder bidrar dock positivt genom jämnare körmönster för bussar och därmed minskad energianvändning. Övriga åtgärdsområden bedöms ha begränsad påverkan på energieffektivisering.

Alla nybyggnadsåtgärder på väg och järnväg medför negativ **klimatpåverkan under byggskedet**. Större objekt, särskilt de som omfattar broar och andra byggnadsverk, har störst påverkan.

Påverkan 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 (dvs skillnaden mellan nollalternativet och planförslaget) går till åtgärder som bidrar positivt till såväl transporteffektivitet som energieffektivisering. Exempelvis omfattar nära hälften av det tillkommande utrymmet satsningar på potterna Kollektivtrafik, Cykelinfrastruktur samt Framkomlighet och trafiksäkerhet.

Trivector Mobility · Vävaregatan 21 · 226 36 Lund
tel 010-456 56 00 · info@trivector.se

Hälsa

Planens samlade påverkan på **buller** bedöms som svagt positiv. Många åtgärder har ingen eller svårbedömd effekt, medan ett fåtal vägåtgärder med högre hastigheter nära bebyggelse ger negativ påverkan. Samtidigt ingår riktade bullerskyddsåtgärder som bidrar till att minska bullerexponeringen.

Den samlade påverkan på **luft** bedöms som positiv. Vissa större vägobjekt kan bidra till mer trafik och högre hastigheter, men påverkan är generellt begränsad eftersom få objekt berör tätbebyggda områden. Satsningar på kollektivtrafik, järnväg och trafiklugnande åtgärder bedöms väga upp de negativa effekterna.

Planen har en mycket positiv påverkan på **trafiksäkerheten** för samtliga trafikslag. En stor del av investeringarna riktas mot trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Objekt med mötesseparering bidrar särskilt starkt till minskad olycksrisk.

Påverkan i relation till nollalternativet

Den nya planen går i positiv riktning avseende hälsa. Några av de tillkommande åtgärderna har en positiv påverkan på buller men effekterna är relativt små eller svårbedömda och det är därför svårt att dra någon slutsats om bidraget i relation till nollalternativet vad gäller buller. Nära hälften av det tillkommande planutrymmet går till åtgärder som bidrar positivt till luft genom att bedömd överflyttning av resor leder till minskad vägtrafik och lägre hastigheter. Merparten av det tillkommande planutrymmet går också till åtgärder med positiv eller mycket positiv påverkan på trafiksäkerhet.

Landskap

De flesta åtgärder bedöms ha neutral påverkan på **vatten**. Vissa vägobjekt kan ge positiv påverkan genom stärkt vattenskydd. Det finns samtidigt objekt med potentiell negativ påverkan som behöver utredas vidare i senare skeden.

Planen bedöms ha negativ påverkan på **naturresurser**, främst genom ianspråktagande av jordbruksmark i vissa vägprojekt. Åtgärder i potter har generellt ingen påverkan. Cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder kan dock innebära viss påverkan vid exempelvis breddning av vägar.

Trivector Mobility · Vävaregatan 21 · 226 36 Lund
tel 010-456 56 00 · info@trivector.se

Flera namngivna vägobjekt och vissa järnvägsåtgärder bedöms ha negativ påverkan på **landskapsbild och kulturmiljö**. Övriga åtgärder bedöms huvudsakligen vara neutrala eller svårbedömda. Den negativa påverkan är främst kopplad till större infrastrukturingrepp.

En stor del av vägobjekten bedöms ha negativ eller mycket negativ påverkan på **biologisk mångfald**. Påverkan uppstår främst genom barriäreffekter, intrång och störningar. Övriga åtgärder är i huvudsak neutrala eller svårbedömda.

Påverkan i relation till nollalternativet

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 tillkommande åtgärder som utmärker sig med negativt bidrag inom flera aspekter är väg 13 & 23 Hörby-Höör[2] och väg 19 Härlöv-Karpalund.

Sociala konsekvenser

Fokusområde	Bedömning av planens åtgärder	Bedömning i relation till nollalternativet
Sammanhållning	Positiv	Positiv
Generell tillgänglighet	Mycket positiv	Positiv
Tillgänglighet för olika grupper	Positiv	Positiv
Hållbar tillgänglighet	Positiv	Neutral
Hälsofrämjande	Positiv	Positiv

Sammanhållning

Planen bedöms ha en sammantaget positiv påverkan på sammanhållning. Regionala väg- och järnvägssatsningar bidrar till att knyta samman de olika hörnen i Skåne samt områden med olika socioekonomiska förutsättningar, genom förbättrad tillgänglighet och kortare restider.

[2] Objektet fanns med även i den tidigare planen men då bara med delfinansiering.

Trivector Mobility · Vävaregatan 21 · 226 36 Lund
tel 010-456 56 00 · info@trivector.se

Påverkan i relation till nollalternativet

Merparten av det tillkommande planutrymmet går till åtgärder som bidrar positivt till sammanhållning, även om det är många åtgärder som på grund av brist på geografisk information inte har kunnat bedömas.

Tillgänglighet

Planens åtgärder bidrar i stor utsträckning till **ökad tillgänglighet för både medborgare och näringsliv**. Bedömningen baseras på minskade restider och i vilken grad åtgärderna stärker förutsättningarna för flera färdsätt.

Tillgängligheten för **personer med funktionsnedsättning** förbättras främst genom satsningar på kollektivtrafik och hållplatsåtgärder. **Barns tillgänglighet** påverkas mycket positivt genom satsning på cykelinfrastruktur samt åtgärder för trafiksäkerhet och framkomlighet, särskilt kopplat till skolresor. **Äldres tillgänglighet** stärks främst genom förbättrad kollektivtrafik och tryggare trafikmiljöer. Åtgärder som stärker kollektivtrafikens konkurrenskraft bidrar även positivt till **jämställdhet**.

Vad gäller **hållbar tillgänglighet ur ett socioekonomiskt perspektiv** bedöms flera åtgärder bidra positivt genom förbättrad kollektivtrafik och cykelinfrastruktur i områden med socioekonomiska utmaningar. Potterna Cykelinfrastruktur och Kollektivtrafik bidrar till mer likvärdiga förutsättningar för resor utan bil. På landsbygd kan hållbar tillgänglighet stärkas genom cykelvägar samt hållplatser längs större vägstråk. Samtidigt bidrar vissa vägobjekt negativt genom att öka bilens konkurrenskraft.

Påverkan i relation till nollalternativet

Den nya planen bidrar starkt till ökad tillgänglighet, framför allt för medborgarnas resor, då flera av åtgärdsområdena stärker flera olika färdsätt och därmed bidrar till ökad tillgänglighet för flera. Exempelvis omfattar flera av de namngivna vägobjekt som tillkommer i den nya planen också åtgärder för gång, cykel och kollektivtrafik. Nära hälften av det tillkommande planutrymmet går till åtgärder som stärker tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning och barn. Även äldres tillgänglighet påverkas positivt, framför allt genom

Trivector Mobility · Vävaregatan 21 · 226 36 Lund
tel 010-456 56 00 · info@trivector.se

den utökade satsningen på potter och även påverkan på jämställdhet är positiv. Avseende hållbar tillgänglighet, ur ett socioekonomiskt perspektiv och ur ett landsbygdsperspektiv, är skillnaderna mot nollalternativet små då flera av åtgärderna saknar påverkan på dessa aspekter. Dock bidrar de tillkommande gång- och cykelvägsobjekten positivt, liksom satsningen på potter för Cykelinfrastruktur samt Framkomlighet och trafiksäkerhet.

Hälsofrämjande

En tydlig majoritet av planens åtgärder bidrar positivt till ökad fysisk aktivitet. Satsningar inom potten Cykelinfrastruktur ger särskilt stor positiv effekt. Endast ett fåtal åtgärder bedöms påverka den fysiska aktiviteten negativt eller inte alls. Även kollektivtrafiksatsningar bidrar indirekt till ökad fysisk aktivitet genom fler anslutningsresor till fots och med cykel.

Påverkan i relation till nollalternativet

Den absoluta merparten av de tillkommande åtgärderna bidrar till att förbättra resandemöjligheterna med gång, cykel och kollektivtrafik och bidrar därmed till ökad fysisk aktivitet i transportsystemet.

Trivector Mobility · Vävaregatan 21 · 226 36 Lund
tel 010-456 56 00 · info@trivector.se

Innehållsförteckning

0. Sammanfattning 3
Studerade och bedömda alternativ 4
Betydande miljöpåverkan 5
Sociala konsekvenser 7
1. Inledning 13
1.1. Länsplan för regional infrastrukturplanering 13
1.2. Strategisk miljöbedömning och social konsekvensbedömning 13
1.3. Framtagande av ny plan och integrering av miljöaspekter 14
1.4. Läsanvisning 15
2. Mål 17
2.1. Nationella mål 17
2.2. Regionala mål 21
3. Metod för MKB och SKB 26
3.1. Miljöaspekter 26
3.2. Sociala hållbarhetsaspekter 27
3.3. Avgränsningar 29
3.4. Analysmetoder och orsakssamband 30
4. Nuläge 34
4.1. Befolkning och resande 34
4.2. Nuläge miljöaspekter 36
4.3. Nuläge sociala aspekter 45
4.4. Den sociala geografin i Skåne 48
4.5. Sociala knäckfrågor 53
5. Studerade och bedömda alternativ 55
5.1. Förutsättningar för planrevidering 55
5.2. Alternativ som övervägts i planeringen 56

5.3. Jämförelse mellan nollalternativ och slutversion 60
5.4. Bedömning av alternativa inriktningar 61
6. Betydande miljöpåverkan 65
6.1. Samlad bedömning 65
6.2. Betydande miljöpåverkan i relation till nollalternativet 69
6.3. Kumulativa miljöeffekter 71
6.4. Beskrivning av åtgärder som planeras för att förebygga, hindra eller motverka betydande negativ miljöpåverkan 72
7. Social konsekvensbedömning 73
7.1. Samlad bedömning 73
7.2. Sociala konsekvenser av planen i relation till nollalternativ 80
7.3. Hur kan planen följas upp för att bidra till social hållbarhet? 82
8. Bedömning av måluppfyllelse 84
8.1. Nationella miljökvalitetsmål 84
8.2. Etappmål klimat och trafiksäkerhet 85
8.3. Mål för färdmedelsandelar 86
9. Bedömningsmatriser 87
Bilaga 1: Samrådsunderlag avgränsning 89
9.1. Avgränsning av miljökonsekvensbeskrivningen 89
9.2. Avgränsning av den sociala konsekvensbeskrivningen 92
9.3. Utredningens innehåll och detaljeringsgrad 93
9.4. Avgränsning i tid och rum 94
9.5. Allmänhetens intresse 94
9.6. Andra planer och program 94
Bilaga 2: Remissammanställning avgränsningssamråd 95
Bilaga 3: Remissammanställning av samråd 104
Bilaga 4: Särskild sammanställning 108
Bilaga 5: Hållbarhetsanalys – översyn av RTI-plan 112
Bakgrund och metod 112

Generellt – hur kan RTI-planen bidra till och stärka en positiv utveckling? 114
Bedömning av respektive åtgärdsområde 119

1. Inledning

1.1. Länsplan för regional infrastrukturplanering

Den långsiktiga statliga planeringen av infrastruktur i Sverige sker genom den nationella planen för transportinfrastrukturen och länsplaner för regional transportinfrastruktur. De långsiktiga planerna gäller för 12 år, men de revideras vart fjärde.

Den nationella planen för transportinfrastruktur beskriver hur den statliga infrastrukturen ska underhållas och utvecklas. Trafikverket tar fram ett planförslag som remitteras. Regeringen beslutar därefter om innehållet i planen.

Länsplanerna hanterar investeringar på statliga regionala vägar samt statlig medfinansiering till investeringar på kommunala vägar. Dess investeringsmedel kan också användas för medfinansiering till objekt i nationell plan. Vad som kan ingå i en länsplan styrs av Förordning (1997:263, ändrad tom t.o.m. SFS 2024:533) om länsplaner för regional transportinfrastruktur.[3] Regionerna i Sverige ansvarar för att ta fram länsplanerna. I Skåne är det Region Skåne som är länsplaneupprättare. Investeringarna i länsplanen för Skåne (som i Skåne brukar benämnas Regional transportinfrastrukturplan eller RTI-plan) delas in i namngivna objekt, kollektivtrafik, samfinansiering av nationell plan, cykelinfrastruktur, framkomlighet och trafiksäkerhet.

1.2. Strategisk miljöbedömning och social konsekvensbedömning

En strategisk miljöbedömning ska genomföras om en plan antas medföra betydande miljöpåverkan. Enligt Miljöbedömningsförordningen (2017:966) ska en strategisk miljöbedömning alltid upprättas vid revidering av länsplaner, vilket innebär att ingen behovsprövning behöver göras. Den strategiska miljöbedömningen ska resultera i en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) av det planförslag som tas fram och ska genomföras så att lagkraven enligt 6 kap Miljöbalken[4] uppfylls. Syftet är att integrera miljöaspekter i planering och beslutsfattande så att en hållbar utveckling främjas.

[3] https://www.riksdagen.se/sv/dokument-och-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/forordning-1997263-om-lansplaner-for-regional_sfs-1997-263/
[4] https://www.riksdagen.se/sv/dokument-lagar/dokument/svensk-forfattningssamling/miljobalk-1998808_sfs-1998-808

Andemeningen i de lagkrav som finns är att den strategiska bedömningen ska påverka innehållet i planen. Bedömningar av betydande miljöpåverkan bör göras tidigt i processen, när det finns alternativa inriktningar till planförslag framtagna. Detta för att bedömningarna ska kunna vara en del av beslutsunderlaget och vägas mot andra mål.

Det finns inga lagkrav på att göra social konsekvensbedömning (SKB) av planer såsom det finns för miljöbedömning. Dock efterfrågas allt oftare att sociala konsekvenser av åtgärder och planer bedöms i nationell och regional infrastrukturplanering genom att göra en SKB. För Region Skåne har en social konsekvensbedömning gjorts och presenteras tillsammans med MKB i föreliggande rapport.

1.3. Framtagande av ny plan och integrering av miljöaspekter

Planrevideringen styrs av infrastrukturproposition och regeringens direktiv från 20 mars 2025. Samtliga redovisade sin länsplan för regeringen senast 20 januari 2026, som dessförinnan skulle ha remitterats och reviderats utifrån inkomna remissvar. Regeringens fastställelsebeslut kom i slutet av april med definitiva ramar för länsplanerna, varpå den Regional transportinfrastrukturplanen har fastställts.

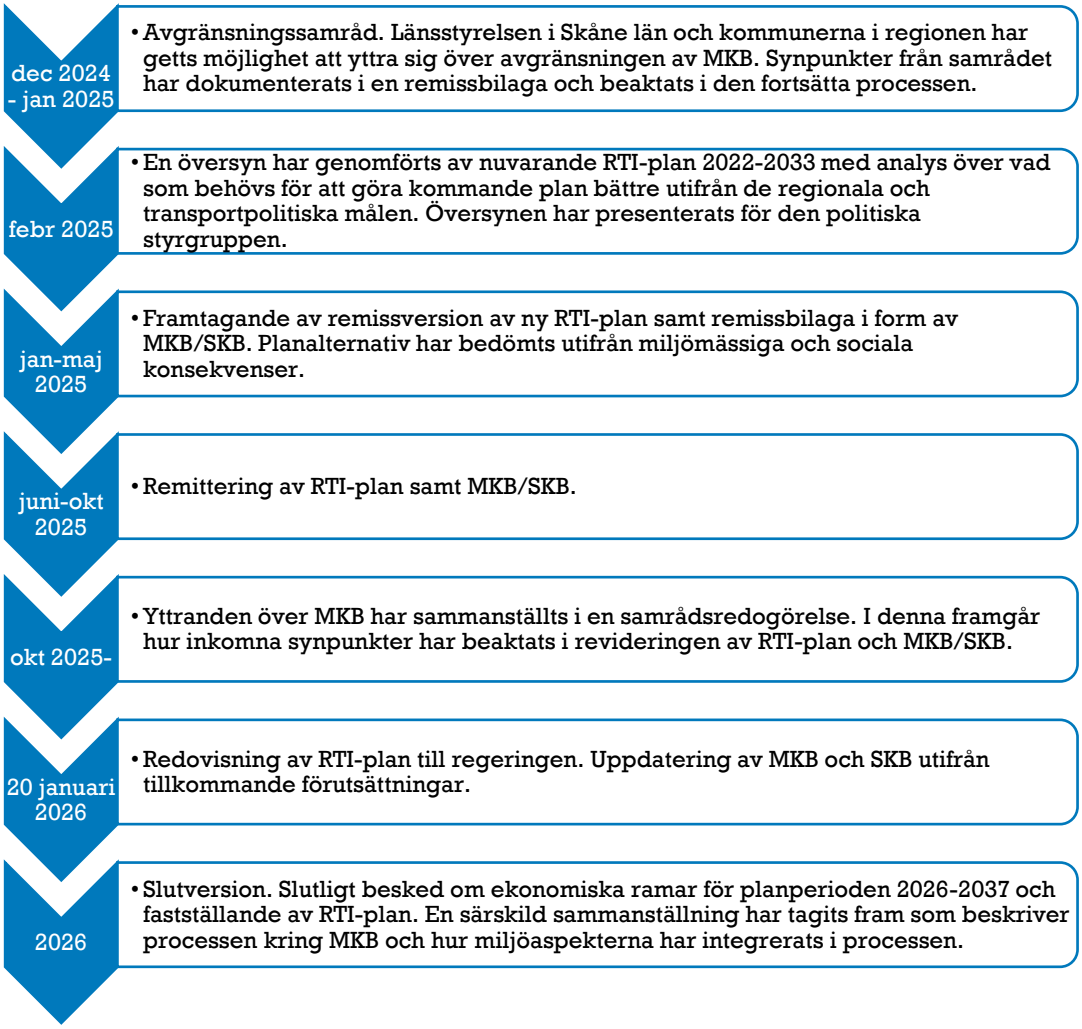
Trafikverket ansvarar för att ta fram ett förslag till nationell plan. Den redovisades till regeringen 30 september 2025 och har beslutats av regeringen efter revidering utifrån inkomna remissvar.

Den strategiska miljöbedömningen och sociala konsekvensbeskrivningen har genomförts integrerat med framtagandet av den nya planen. Den konsultarbetsgrupp som har ansvarat för framtagandet av MKB och SKB har bistått Region Skåne med hållbarhetskompetens och stöd i processen kopplat till de lagkrav som finns. En MKB och SKB togs fram för den version av RTI-planen som remitterades i juni 2026 och skickades därmed på samråd. MKB och SKB har därefter reviderats utifrån synpunkter från remissinstanser och de revideringar som gjorts av planen.

En översyn har genomförts av den tidigare RTI-planen (2022–2033) med syfte att analysera vad som behövs för att göra kommande plan bättre utifrån de regionala och transportpolitiska målen. I denna översyn har en bedömning gjorts av vilken typ av åtgärder som krävs inom varje åtgärdsområde, för att i så stor utsträckning som möjligt bidra till miljömässig eller social hållbarhet. Bedömningen har fungerat som ett underlag för hur planeringen kan anpassas i en hållbar riktning givet de beslutade strategierna.

En relativt stor del av planens utrymme har varit låst i form av tidigare tagna beslut och tidigare överenskommelser, men för en mindre del av planens utrymme har det i

processen diskuterats alternativa inriktningar som har bedömts utifrån miljömässiga och sociala konsekvenser (se beskrivning och bedömning av dessa i kapitel 5).



Figur 1-1 Tidplan för framtagande av ny regional transportinfrastrukturplan samt integrering av hållbarhetsaspekter.

1.4. Läsanvisning

- Kapitel 2 – Sammanfattning av de mål som är styrande för bedömning av miljömässiga och sociala konsekvenser.
- Kapitel 3 – Metod för framtagande av MKB och SKB med redovisning av bedömningskriterier, avgränsningar samt analysmetoder.
- Kapitel 4 – Nulägesbeskrivning: beskrivning av tillståndet i Skåne avseende de aspekter som är i fokus för MKB respektive SKB.

- Kapitel 5 – Alternativa inriktningar för planen under planeringsprocessen och bedömning av dessa utifrån miljömässiga och sociala konsekvenser.
- Kapitel 6 – Samlad bedömning av planens betydande miljöpåverkan. Åtgärder som planeras för att förebygga, hindra eller motverka betydande negativ miljöpåverkan.
- Kapitel 7 – Samlad bedömning av planens sociala konsekvenser. Kompletterande åtgärder för att hantera sociala konsekvenser.
- Kapitel 8 – Bedömning av planens påverkan på styrande mål.

2. Mål

2.1. Nationella mål

I detta avsnitt beskrivs styrande nationella och regionala mål samlat, eftersom de i många fall är gemensamma för MKB och SKB. De mål som är styrande specifikt för den strategiska miljöbedömningen har markerats med en blå stjärna (★).

Agenda 2030

Sverige har antagit FN-resolutionen Agenda 2030 för hållbar utveckling tillsammans med 192 andra länder. Resolutionen syftar till att år 2030 uppnå en socialt, miljömässigt och ekonomiskt hållbar utveckling världen över. Med hållbar utveckling menas att dagens behov tillfredsställs utan att äventyra kommande generationers möjligheter att tillfredsställa sina behov. Agenda 2030 innehåller 17 globala mål och 169 delmål som följs upp med indikatorer, se Figur 2-1 för en överblick för målen. Målen är universella, integrerade och odelbara.[5]



Figur 2-1 Agenda 2030 med 17 globala mål för hållbar utveckling.

Transportsystemet kan anses ha en direkt påverkan på åtminstone fem mål: 3 Hälsa och välbefinnande (3.6), 7 Hållbar energi för alla (7.3), 9 Hållbar industri, innovationer och infrastruktur (9.1), 11 Hållbara städer och samhällen (11.2), 12 Hållbar konsumtion och produktion (12c). En indirekt påverkan kan antas på sex mål: 2 Ingen hunger (2.3), 3 Hälsa och välbefinnande (3.9), 6 Rent vatten och sanitet för alla (6.1), 11 Hållbara städer och samhällen

[5] https://www.regeringen.se/regeringens-politik/globala-malen-och-agenda-2030/

(11.6), 12 hållbar konsumtion och produktion (12.3) och 13 Bekämpa klimatförändringarna (13.1 och 13.2). Inom parentes anges delmål med särskilt bäring på transportplaneringen.

Transportpolitiska mål

Transportpolitikens övergripande mål (prop. 2008/09:93) är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Transportsystemet ska utvecklas mot det övergripande transportpolitiska målet.

Till det övergripande målet hör ett funktionsmål och ett hänsynmål som ska ses som jämbördiga, men för det övergripande transportpolitiska målet ska kunna nås behöver funktionsmålet i huvudsak utvecklas inom ramen för hänsynsmålet.[6] Målen är följande:

- Funktionsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och an-vändning ska medverka till att ge alla en grundläggande tillgänglighet med god kvalitet och användbarhet samt bidra till utvecklingskraft i hela landet. Trans-portsystemet ska vara jämställt, dvs. likvärdigt svara mot kvinnors respektive mäns transportbehov.
- Hänsynsmålet innebär att transportsystemets utformning, funktion och an-vändning ska anpassas till att ingen ska dödas eller skadas allvarligt, bidra till att det övergripande generationsmålet för miljö och miljökvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa. Hänsynsmålet har också närmare preciserats med etappmål för miljö respektive trafiksäkerhet:
  - Växthusgasutsläppen från inrikes transporter – utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem – ska minska med minst 70 % 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 %. Utgångsvärdet för etappmålet om trafiksäkerhet utgörs av ett medel-värde av utfallet åren 2017, 2018 och 2019.

Generationsmål och miljökvalitetsmål

Det transportpolitiska hänsynsmålet innebär att transportsystemet ska bidra till att det övergripande generationsmålet och miljökvalitetsmålen nås. Generationsmålet är ett övergripande mål för miljöpolitiken och innebär att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför

[6] https://www.regeringen.se/regeringens-politik/transporter-och-infrastruktur/mal-for-transporter-och-infrastruktur/

Sveriges gränser. De 16 miljökvalitetsmålen för Sverige[7] måste vara i huvudsak uppnådda för att generationsmålet ska uppnås[8]. Miljökvalitetsmålen är:

- Begränsad klimatpåverkan★
- Frisk luft★
- Bara naturlig försurning★
- Giftfri miljö
- Skyddande ozonskikt
- Säker strålmiljö
- Ingen övergödning★
- Levande sjöar och vattendrag★
- Grundvatten av god kvalitet★
- Hav i balans samt levande kust och skärgård
- Myllrande våtmarker
- Levande skogar
- Ett rikt odlingslandskap★
- Storslagen fjällmiljö
- God bebyggd miljö★
- Ett rikt växt- och djurliv

Jämställdhetspolitiska målen

Det övergripande målet för jämställdhetspolitiken är att kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sitt eget liv. Till det övergripande målet hör sex delmål:[9]

1. **En jämn fördelning av makt och inflytande**: Kvinnor och män ska ha samma rätt och möjlighet att vara aktiva medborgare och att forma villkoren för beslutsfattandet.
2. **Ekonomisk jämställdhet**: Kvinnor och män ska ha samma möjligheter och villkor i fråga om betalt arbete som ger ekonomisk självständighet livet ut.
3. **Jämställd utbildning**: Kvinnor och män, flickor och pojkar ska ha samma möjligheter och villkor när det gäller utbildning, studieval och personlig utveckling.
4. **Jämn fördelning av det obetalda hem- och omsorgsarbetet:** Kvinnor och män ska ta samma ansvar för hemarbetet och ha möjligheter att ge och få om-sorg på lika villkor.
5. **Jämställd hälsa**: Kvinnor och män, flickor och pojkar ska ha samma förut-sättningar för en god hälsa samt erbjudas vård och omsorg på lika villkor.

[7] Proposition. 2004/05:150 *svenska miljömål – ett gemensamt uppdrag*.
[8] https://www.sverigesmiljomal.se/miljomalen/generationsmalet/
[9] Regeringskansliet, Mer om jämställdhetspolitikens mål: https://www.regeringen.se/artiklar/2017/01/mer-om-jamstalldhetspolitikens-mal/

6. **Mäns våld mot kvinnor ska upphöra**: Kvinnor och män, flickor och pojkar, ska ha samma rätt och möjlighet till kroppslig integritet.

Funktionshinderpolitiska mål

Det nationella målet för funktionshinderspolitiken är att, med FN:s konvention om rättigheter för personer med funktionsnedsättning som utgångspunkt, uppnå jämlikhet i levnadsvillkor och full delaktighet för personer med funktionsnedsättning i ett samhälle med mångfald som grund. Målet ska bidra till ökad jämställdhet och till att barn-rättsperspektivet ska beaktas.[10]

Barnkonventionen

FN:s konvention om barnets rättigheter, eller barnkonventionen är ett rättsligt bindande internationellt avtal som slår fast att barn är individer med rättigheter. Sedan den 1 januari 2020 är barnkonventionen en del av svensk lag. Barnkonventionens består av totalt 54 artiklar som är lika viktiga och tillsammans utgör en helhet, men det finns fyra grundprinciper som alltid ska beaktas i frågor som berör barn[11], dessa är följande:

- **Artikel 2**: Alla barn har samma rättigheter och lika värde. Ingen får diskrimineras.
- **Artikel 3**: I alla åtgärder som rör barn ska man i första hand beakta vad som bedöms vara barnets bästa.
- **Artikel 6**: Varje barn har rätt att överleva, leva och utvecklas fysiskt, psykiskt, andligt, moraliskt och socialt.
- **Artikel 12**: Barn har rätt att uttrycka sina åsikter och få dem beaktade i alla frågor som berör dem. När åsikterna beaktas ska man ta hänsyn till barnets ålder och mognad.

Diskrimineringslagen

Diskrimineringslagens syfte är att motverka diskriminering och på andra sätt främja lika rättigheter och möjligheter oavsett diskrimineringsgrund (kön, könsöverskridande identitet eller uttryck, etnisk tillhörighet, funktionsnedsättning, sexuell läggning och ålder). Lagen förbjuder sex former av diskriminering (direkt diskriminering, indirekt diskriminering, bristande tillgänglighet, trakasserier och sexuella trakasserier samt instruktioner att diskriminera). Diskrimineringslagen förbjuder diskriminering inom flera samhällsområden, till exempel arbetsliv, utbildning, hälso- och sjukvård, handel med varor, tjänster och bostäder.[12]

[10] Regeringskansliet, Mål för funktionshinderspolitiken: https://www.regeringen.se/regeringens-politik/funktionshinder/mal-for-funktionshinderspolitiken/
[11] Unicef, Barnkonventionen: https://unicef.se/barnkonventionen
[12] Diskrimineringsombudsmannen, Diskrimineringslagen 2008:567: https://www.do.se/lag-och-ratt/diskrimineringslagen/

Folkhälsomål

Det folkhälsopolitiska ramverket består av ett övergripande, nationellt folkhälsopolitiskt mål och åtta målområden. Det övergripande målet för folkhälsopolitiken har ett tydligt fokus på jämlik hälsa. Målet är att folkhälsopolitiken ska skapa samhälleliga förutsättningar för en god och jämlik hälsa i hela befolkningen och sluta de påverkbara hälsoklyftorna inom en generation. Den europeiska strategin Health in All Policies (HiAP), eller Hälsa i alla politikområden, betonar att samverkan mellan olika sektorer kan påverka hälsans bestämningsfaktorer, såsom utbildning, arbete, fritid, bostad, transporter och miljö. Strategin belyser att hälsosektorn behöver involvera andra sektorer i frågor som rör folkhälsa[13], däribland transportsektorn.

Folkhälsopolitiken har 8 målområden, varav målområde 6 är relevant för transportsektorn: ”Främja hälsosamma levnadsvanor, ökad tillgänglighet till hälsosamma miljöer aktiviteter och produkter.”

Folkhälsomyndigheten har rekommendationer[14] kring hur många personer i olika åldersgrupper bör röra på sig i veckan för att må bra och ha en god hälsa. Barn och unga bör i genomsnitt vara fysiskt aktiva i minst 60 minuter per dag, på en måttlig till hög intensitet som ger ökad puls och andning. Vuxna bör varje vecka vara fysiskt aktiva på måttlig intensitet i minst 150–300 minuter eller minst 75–150 minuter av fysisk aktivitet på hög intensitet, eller en likvärdig kombination av måttlig och hög intensitet. Fysisk aktivitet på måttlig intensitet ger en ökad puls och andning, medan hög intensitet ger en markant ökning av puls och andning.

2.2. Regionala mål

Regional utvecklingsstrategi

Den regionala strategin *Det Öppna Skåne*[15] beskriver vad Region Skåne vill med utvecklingen i Skåne och hur olika aktörer gemensamt kan bidra till att möta samhällsutmaningar och utveckla Skåne på ett hållbart sätt enligt Agenda 2030. I strategin har man pekat ut 4 strategiska områden och den regionala transportinfrastrukturplanen har viss bäring på samtliga strategiska områden men tydligast för två av dem:

[13] https://www.folkhalsomyndigheten.se/om-folkhalsa-och-folkhalsoarbete/tema-folkhalsa/vad-styr-folkhalsopolitiken/tvarpolitiska-omraden/
[14] Rekommendationer om fysisk aktivitet, Folkhälsomyndigheten. https://www.folkhalsomyndigheten.se/livsvillkor-levnadsvanor/mat-fysisk-aktivitet-overvikt-och-obesitas/fysisk-aktivitet-och-stillasittande/riktlinjer-och-rekommendationer-for-fysisk-aktivitet-och-stillasittande/rekommendationer-for-fysisk-aktivitet-och-stillasittande/
[15] Regional utvecklingsstrategi för Skåne. Källa: https://www.skane.se/siteassets/organisation_politik/regional-utvecklning/det-oppna--skane-regional-utvecklingsstrategi-for-skane.pdf

Hela Skåne

Målbilder:

- *Infrastruktur och fysisk planering som skapar värde för invånare och företag i Skåne.*
- *Infrastruktur som bidrar till ett klimatsäkrat samhälle.*

Bättre hälsa för alla

Målbilder:

- *Stärkta förutsättningar för människor att leva hälsosamt*
- *Förbättrad sektorsövergripande samverkan för ökad hälsa*

Klimatmål

Inom Klimat- och energistrategi för Skåne har de nationella etappmålen till 2030 antagits även för regional nivå.

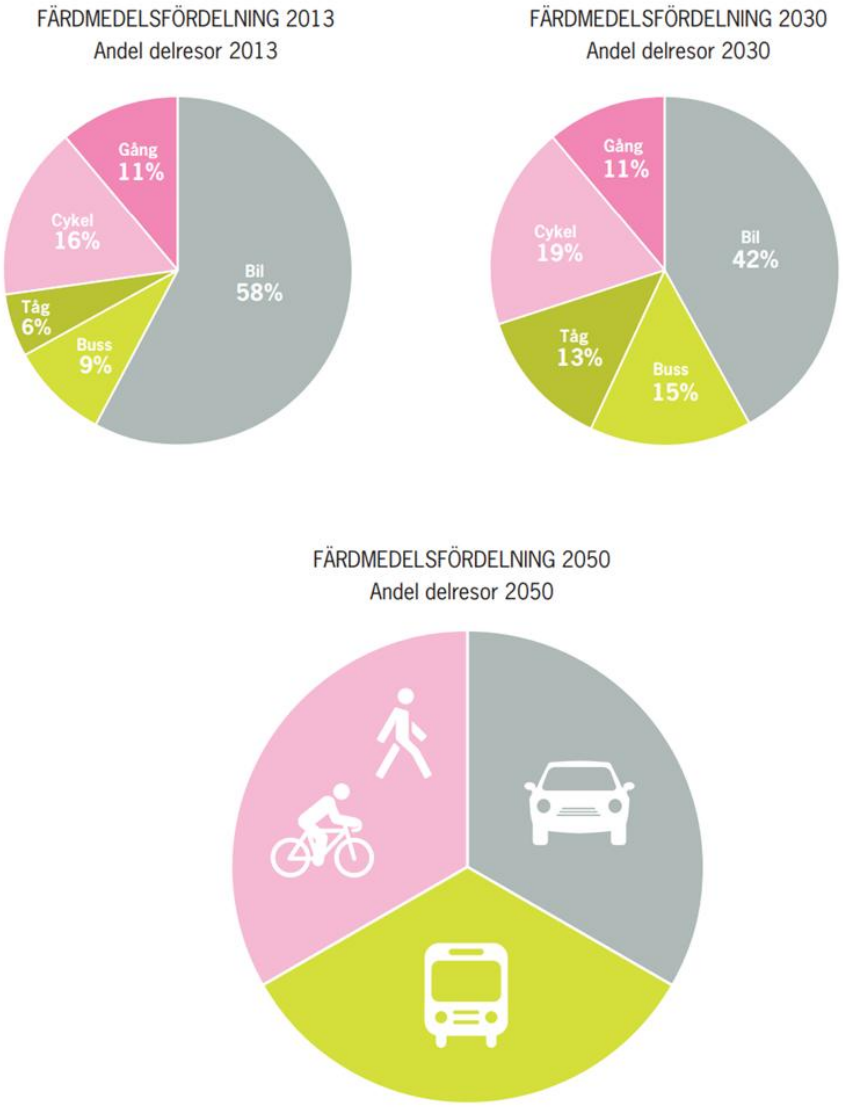
Mål för färdmedelsandelar

I den senaste versionen av Skånes transportstrategi[16] lyfts behovet av att nå en annan färdmedelsfördelning än dagens. Detta är av vikt för att kunna möta framtidens utmaningar och nå globala och nationella klimat- och miljömål. För att uppnå detta lyfter strategin att transportsystemet behöver bli mer yteffektivt och hållbart och därmed att allt fler resor behöver ske med kollektivtrafik, gång och cykel samt att större andel av godstrafiken sker via sjöfart och järnväg.

Målsättningen om färdmedelsfördelning har tagits fram för år 2030 respektive år 2050 och visas i Figur 2-2. Det övergripande målet som har lyfts upp till Klimat – och energistrategin är:

- Andelen resor som görs med cykel eller gång ska vara minst 30 procent och andelen resor som görs med kollektivtrafik ska vara minst 28 procent av det totala antalet resor i Skåne.

[16] Skånes Transportstrategi 2050 (2017). Källa: https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer/transportstrategi2050_webbversion.pdf



Figur 2-2 Uppsatta mål för framtida färdmedelsfördelning i nuvarande transportstrategi.

Kollektivtrafik i det öppna Skåne (Trafikförsörjningsprogram för Region Skåne 2025–2035)

Trafikförsörjningsprogrammet[17] utgör det centrala dokumentet för styrningen av den allmänna kollektivtrafiken. Målen i trafikförsörjningsprogrammet beskriver en övergripande inriktningsnivå för kollektivtrafiken 2035. De är formulerade för att bidra till den regionala utvecklingsstrategins målbild för Skåne och stötta de framtagna planeringsstrategierna i Regionplan för Skåne 2040, som i sin tur kan kopplas till de globala hållbarhetsmålen.

De mål som är relevanta för MKB och SKB är (hänvisning till Trafikförsörjningsprogrammets måttsatta mål inom parentes):

- **Tillgänglighet i mindre orter (Mål 3)**
  Varje ort med minst 300 invånare ska ha minst en prioriterad hållplats som är tillgänglighetsanpassad.
- **Tillgängliga hållplatser (Mål 4)**
  Minst 90 % av hållplatser med fler än 15 påstigande per dag och hållplatsläge ska vara tillgänglighetsanpassade senast år 2035. Etappmål 80 % år 2030.
- **God upplevd tillgänglighet (Mål 5)**
  Minst 75 % av kollektivtrafikresenärerna i Skåne upplever att de kan använda kollektivtrafiken för de flesta resor de gör.
- **Fossilfri energi och energieffektivitet (Mål 7)**
  Resor med Skånetrafiken innebär användning av 100 % fossilfri energi med en genomsnittlig energieffektivitet på högst 0,15 kWh/personkilometer.
- **Kollektivtrafikens marknadsandel (Mål 8)**
  Kollektivtrafikens andel av motoriserade resor ska vara minst 43 % år 2035. Etappmål 40 % år 2030.

Skyddade områden och miljökvalitetsnormer

Det finns flera olika typer av skyddade områden i regionen inom natur och kultur som påverkas av infrastruktur och trafik. Bland de som miljökonsekvensbedömningen har tagit hänsyn till finns[18]:

- Nationalparker
- Naturreservat
- Djur och växtskyddsområde
- Fågeldirektivet (SPA)
- Art och habitatdirektivet (SCI)
- Kulturreservat

[17] https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer/trafikforsorjningsprogram-for-skane-2025.pdf
[18] För fullständig lista se: https://www.lansstyrelsen.se/skane/natur-och-landsbygd/skyddad-natur.html

- Vattenskyddsområde
- Landskapsbildområde

Miljökvalitetsnormerna är föreskrifter om lägsta godtagbara miljökvalitet inom ett geografiskt område. Normerna syftar till att skydda människors hälsa och miljön samt att uppfylla krav som ställs genom vårt medlemskap i EU. För alla miljökvalitetsnormer har fastställts en tidpunkt då de senast ska vara uppfyllda/följas. Om en miljökvalitetsnorm överskrids eller riskerar att överskridas, ska ett bindande åtgärdsprogram upprättas.

3. Metod för MKB och SKB

Inom ramen för den strategiska miljöbedömningen och sociala konsekvensbeskrivningen bedöms miljökonsekvenser respektive sociala konsekvenser med utgångspunkt i ett antal utpekade bedömningsaspekter och kriterier. Aspekterna utgår från styrande nationella och regionala mål som bedömts relevanta i sammanhanget, se kapitel 2. Nedan presenteras dessa aspekter närmare tillsammans med de metoder och underlag som använts i bedömningen av konsekvenser.

3.1. Miljöaspekter

I Miljöbalken 6 kap. 2 § finns en uppräkning av olika delar av miljön som miljöeffekter kan uppstå på och dessa delar av miljön brukar kallas miljöaspekter, se Figur 3-1. Det finns möjlighet att fokusera den strategiska miljöbedömningen på de miljöaspekter där transportsystemet har störst miljöpåverkan och där planen utifrån sitt mandat kan antas bidra till betydande miljöaspekter. Därför har vissa miljöaspekter avgränsats bort. Avgränsningen av miljöaspekter har remitterats i ett avgränsningssamråd och beskrivs närmre i bilaga 3.

För RTI-planen bedöms de miljömässiga hållbarhetsaspekterna utifrån tre fokusområden som presenteras i Tabell 3-1 nedan.

6 kap. 2 § miljöbalken: Med miljöeffekter avses i detta kapitel direkta eller indirekta effekter som är positiva eller negativa, som är tillfälliga eller bestående, som är kumulativa eller inte kumulativa och som uppstår på kort, medellång eller lång sikt på
1. befolkning och människors hälsa,
2. djur- eller växtarter som är skyddade enligt 8 kap., och biologisk mångfald i övrigt,
3. mark, jord, vatten, luft, klimat, landskap, bebyggelse och kulturmiljö,
4. hushållningen med mark, vatten och den fysiska miljön i övrigt,
5. annan hushållning med material, råvaror och energi, eller
6. andra delar av miljön. Lag (2017:955)

Figur 3-1 Miljöeffekter - utdrag från 6 kap 2 § miljöbalken.

Tabell 3-1 Miljöaspekter.

Fokusområde	Hållbarhetsaspekt
Hälsa	Buller
	Luft
	Trafiksäkerhet
Klimat	Transporteffektivitet
	Energieffektivisering
	Påverkan på energianvändning vid byggande samt drift och underhåll
Landskap och naturresurser	Vatten
	Naturresurser
	Landskap och kulturmiljö
	Biologisk mångfald

3.2. Sociala hållbarhetsaspekter

Social hållbarhet inom transportplanering handlar om att allas rätt till tillgänglighet värnas. Transportplanering kan ensamt inte lösa utmaningar avseende social hållbarhet men kan skapa förutsättningar för ett fungerande och rikt vardagsliv med tillgång till arbete, fritid och utbildning för alla. Transportplaneringen, om den grundar sig i social hållbarhet, kan också underlätta för möten mellan människor och deltagande i samhällsutvecklingen.

Den sociala konsekvensbedömning (SKB) som är gjord för RTI-planen är strukturerad enligt en modell som Region Kronoberg utvecklat tillsammans med Trivector Traffic och White Arkitekter.[19] Modellen är anpassad för regional transportplanering men bygger på vedertagna tillvägagångssätt som kommuner använder i sina bedömningar. Enligt modellen genomförs SKB i följande sex steg:

- Behovsbedömning – sätt ramarna för SKB, omfattning, ansvarsfördelning och bakgrund.
- Nulägesbeskrivning – beskriv förutsättningar och villkor för grupper, områden och platser som är centrala utifrån länsplanen.
- Sociala knäckfrågor – de sociala utmaningar som regionen har och som kan påverkas genom länsplanen Tas fram baseras på nulägesbeskrivningen.
- Sociala nycklar – de sociala mål som länsplanen behöver fokusera på för att hantera de sociala knäckfrågorna.
- Konsekvensbedömning - utifrån om länsplanen bidrar/stärker, motverkar/hindrar eller inte påverkas alls, när det gäller att nå de sociala nycklarna.

[19] https://www.regionkronoberg.se/contentassets/82e2a25c02d440d6bc0580a7cd8a104d/ska-i-regional-transportplanering.pdf

- Kompletteringar – görs vid behov.

Konsekvensbedömningen görs för såväl namngivna objekt som för åtgärder i potter med utgångspunkt i bedömningskriterier som svarar mot de olika sociala aspekterna med ett jämställdhets- och jämlikhetsperspektiv (utifrån kön, ålder, funktionsförmåga, socioekonomi och etnicitet).

De olika stegen ovan utgår från fyra fokusområden som anses centrala utifrån det regionala transportplaneringsperspektivet:

- Inkluderande – Ledord: Makt och delaktighet
- Sammanhållen – Ledord: Sociala och rumsliga samband
- Tillgänglig – Ledord: Vardagsliv och räckvidd
- Hälsofrämjande – Ledord: Hälsa, trygghet och säkerhet

Tre av dessa fokusområden har legat till grund för de sociala hållbarhetsaspekterna, se Tabell 3-2 nedan. Fokusområden och hållbarhetsaspekter är framtagna för att gå i linje med mål på såväl nationell som regional nivå samt för att möta de sociala knäckfrågorna som presenteras i kapitel 4. Det första fokusområdet, inkludering, har också identifierats som en social knäckfråga, men kommer inte att ligga till grund för bedömningen av planalternativen eftersom inkludering handlar om processen snarare än de faktiska åtgärderna. Observera att aspekterna Buller, Luft och Trafiksäkerhet också ingår som en del av MKB.

Tabell 3-2 Sociala hållbarhetsaspekter.

Fokusområde	Hållbarhetsaspekt
Sammanhållen	Tillgänglighet mellan områden med olika socioekonomiska karaktär Tillgänglighet mellan Skånes fyra hörn
Generell tillgänglighet	Medborgarnas tillgänglighet Näringslivets tillgänglighet
Tillgänglighet för olika grupper	Tillgänglighet för personer med funktionsvariation Barns tillgänglighet Äldres tillgänglighet Jämställdhetsperspektiv
Hållbar tillgänglighet	Hållbar tillgänglighet ur ett socioekonomiskt perspektiv Hållbar tillgänglighet på landsbygd Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel
Hälsofrämjande	Fysisk aktivitet

3.3. Avgränsningar

Utredningens innehåll och detaljeringsgrad

Länsplanen delas in i ett antal namngivna objekt. Ett namngivet objekt är en åtgärd med kostnad över 75 Mkr. För dessa ställs specifika krav i form av samlade effektbedömningar och samhällsekonomiska kalkyler. Åtgärder som underskrider 75 Mkr samlas i så kallade åtgärdsområden (potter). Bedömning av miljömässiga och sociala konsekvenser görs på samma nivå: för namngivna åtgärder respektive åtgärdsområden.

Avgränsning i tid och rum

Den aktuella planen som är föremål för analys omfattar åtgärder för 2026–2037. Förarbetena till miljöbalken anger att den betydande miljöpåverkan som ska identifieras och beskrivas i princip inkluderar: ”effekter på kort, medel-lång och lång sikt.” Vilka tidsgränser som ska sättas för olika effektbedömningar beror på vad som är relevant och rimligt. Eftersom miljöeffekter av investeringar och åtgärder kan sträcka sig längre än till år 2037, ska miljöbedömningen behandla effekter så långt det är relevant och rimligt även efter år 2037. I de samlade effektbedömningarna, som utgjort ett viktigt underlag för bedömning av de namngivna åtgärdernas effekter (läs mer under kap 3.4) bedöms effekter för ett gemensamt prognosår (2045) som utgår från Trafikverkets basprognos.

Bedömningen av miljökonsekvenser och sociala konsekvenser omfattar hela Skåne län. Påverkan från internationella transporter bör om det bedöms relevant ingå i bedömningen. Syftet är att tydliggöra vilken del av problemen som svenska åtgärder råder över. Frågor kring sjöfartens och flygets miljöpåverkan förutsätts bli bedömda inom ramen för den nationella planen, förutsatt att den regionala planen inte nämnvärt berör dessa trafikslag.

Allmänhetens intresse

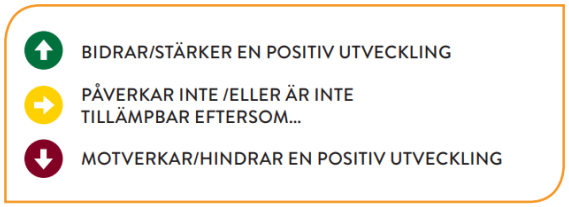
Det stora flertalet av Sveriges invånare kommer dagligen i kontakt med transportsystemet. Transportsystemet påverkar våra möjligheter att röra oss och nå olika målpunkter, men påverkar också vår fysiska omgivning och det ekosystem vi alla ingår i. Planförslaget har formellt sett ingen civilrättslig betydelse och är inget rättsligt bindande dokument som påverkar enskild egendom. Däremot pekar den ut vilka objekt som har politiskt beslutad finansiering och planeras att byggas och planen har därför en påverkan på enskilda.

Betydande påverkan på miljö och social hållbarhet ska ses synonymt med riktnings-förändring. Betydande påverkan innebär att en åtgärd leder i riktning mot styrande mål och i positiv riktning i jämförelse med nollalternativet. Betydande negativ påverkan innebär att en åtgärd leder i riktning från uppsatta mål och i negativ riktning gentemot nollalternativet.

3.4. Analysmetoder och orsakssamband

Analys av bidrag i förhållande till satsade medel

Bedömningarna av betydande miljöpåverkan och sociala konsekvenser fokuserar på de politiska beslut som är styrande för den långsiktiga utvecklingen av transportsystemet och på att lyfta fram sådant som är alternativskiljande, exempelvis om huruvida planeringen bidrar till transporteffektivitet eller inte, vilka grupper i samhället som får den största tillgänglighetsförbättringen, hur nyttan av olika åtgärder fördelar sig geografiskt inom länet, den långsiktiga påverkan på hälsofaktorer etcetera. En positiv bedömning innebär att en åtgärd bidrar till styrande mål och stärker en positiv utveckling och leder i riktning mot de styrande målen, medan negativ påverkan innebär att en åtgärd motverkar/hindrar en positiv utveckling och inte leder i riktning mot de styrande målen.



Figur 3-2. Principiell definition av positiv, negativ och neutral påverkan

En visualisering av hur de olika planalternativen påverkar de uppsatta aspekterna (se kap 3.1 och 3.2.) görs samlat i en **matris**. Matrisen visualiserar dels hur respektive åtgärd i den regionala planen bidrar antingen i negativ eller positiv riktning (i förhållande till kriterierna) i relation till satsade medel.

Samlade effektbedömningar

Samlade effektbedömningar tas fram av Trafikverket för samtliga namngivna objekt i Nationell plan och i länsplanerna. De samlade effektbedömningarna innehåller en samhällsekonomisk analys (nettonuvärdeskvot samt effekter som inte kan värderas momentärt), en fördelningsanalys samt en analys av måluppfyllelse gentemot de transportpolitiska målen. I de fall en Samlad effektbedömning har funnits har denna utgjort ett betydande underlag för bedömningen de namngivna objekten.

I den samhällsekonomiska analysen redovisas prissatta och ej prissatta effekter på restid och reskostnad, trafiksäkerhet, hälsa, natur- och kulturmiljö samt klimat. I den transportpolitiska målanalysen bedöms effekter på det transportpolitiska funktions- och hänsynsmålets preciseringar. Transportpolitisk måluppfyllelse av funktionsmålet tillgänglighet analyseras utifrån kön, ålder, och funktionsnedsättning, samt en transportpolitisk målanalys där faktorerna kön och ålder analyseras. Den samlade effektbedömningen bedömer även tillgängligheten för barn, äldre och personer med funktionsnedsättning, under fokusområdet hälsa. Med andra ord kan det konstateras att de samlade effektbedömningarna i viss grad belyser social hållbarhet och en rättvis fördelning av resurser för olika grupper av människor.

Kvalitativa analysmetoder

Med undantag för namngivna objekt där en samlad effektbedömning funnits tillgänglig har en översiktlig bedömning avseende varje åtgärdskategoris betydande miljöpåverkan genomförts. I några fall har bedömningarna i de samlade effektbedömningarna justerats då bedömningen inte stämt överens med aktuell kunskap.

Klimat

Det finns olika vägar för att minska utsläppen från inrikes transporter, däribland energieffektivisering, elektrifiering och förnybara drivmedel. Det finns dock flera argument för att i en länsplan (RTI-plan) fokusera på möjligheten att bidra till ett **transporteffektivt samhälle,** definierat som ”nivån på tillgängligheten eller transportnyttan i förhållande till insatsen i form av trafikarbete”.[20]

Även om energieffektivisering och elektrifiering kan vara kraftfulla verktyg på kort sikt, så har en RTI-plan litet mandat att påverka detta. Allt fler forskare drar också slutsatsen att för att transportsektorns klimatmål ska kunna nås på ett hållbart sätt räcker inte energieffektivisering, elektrifiering och biodrivmedel utan samhället behöver också bli mer transporteffektivt med mindre biltrafik, lastbilstrafik och flygresande.[21] Klimatpolitiska rådet har konstaterat detta i sina årliga rapporter[22] och även IPCC[23] och OECD[24] drar samma slutsats. IPCC pekar också på att åtgärder som ingår i ett transporteffektivt samhälle har möjlighet att bidra till 16 av 17 av de globala hållbarhetsmålen. Ett transporteffektivt samhälle är därför inte bara en nödvändig förutsättning för att nå klimatmål utan också en del i ett miljömässigt, socialt och ekonomiskt hållbart samhälle i stort.

Vid anläggning av nya vägar fås en stor klimatpåverkan i bruksskedet av anläggningen genom den ökade trafik som den nya vägen ger. Även om utsläppen från trafiken kommer att minska efterhand är det dock viktigt att ta hänsyn också till de kumulativa effekterna av utsläppen från transporterna under övergången till en fossilfri fordonsflotta. Nya järnvägar och gång- och cykelvägar kan däremot i bruksskedet ge positiv inverkan på klimatet om

[20] Trafikverket 2020, Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022 – 2033 och 2022 − 2037
[21] Berg Mårtensson, H., Höjer, M. Åkerman, J. 2023. Low emission scenarios with shared and electric cars: Analyzing life cycle emissions, biofuel use, battery utilization, and fleet development. International Journal of Sustainable Transportation.
[22] IPCC (2022) Climate Change (2022). Mitigation of Climate Change, Working Group III contribution to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change.
[23] Klimatpolitiska rådet (2024). Årsrapport 2024. Rapport nr 7. ISBN: 978-91-540-6206-5 Diarienummer: 2024-00005/K. Klimatpolitiska rådet, Stockholm, 21 mars 2024
[24] OECD (2021) Transport Strategies for Net-Zero Systems by Design. OECD Publishing, Paris, doi: 10.1787/0a20f779-en

åtgärden innebär en överflyttning från vägtrafik till resande med kollektivtrafik, gång eller cykel.

Vid anläggning av ny infrastruktur genereras alltid en påverkan på klimatet genom den energi som går åt för själva byggandet och vid framställning av byggmaterial, och ibland även av den förändrade markanvändningen. Detta gäller all anläggning av ny infrastruktur inklusive den av järnvägar och gång- och cykelvägar. I en framtid där en högre andel av fordonsflottan drivs med förnybara drivmedel, kommer klimatpåverkan från anläggningen av infrastruktur att stå för en relativt sett större del av transportsystemets klimatpåverkan. Referensramen som olika objekt och åtgärdsområden bedöms mot kommer med största sannolikhet att förändras under planperioden. Olika objekt och åtgärdsområden har en effekt på samhället som sträcker sig långt fram i tiden.

Relativ attraktivitet

Den relativa attraktiviteten mellan olika trafikslag är ett kriterium för att bedöma betydande miljöpåverkan inom flera olika områden. En ökad relativ attraktivitet för biltrafik innebär med stor sannolikhet inducerad trafik, ökat bilresande på bekostnad av resor med gång, cykel och kollektivtrafik, minskad transporteffektivitet, och därmed negativ påverkan på klimat och fysisk aktivitet. Sambanden är de motsatta om en åtgärd bidrar till en förbättrad relativ attraktivitet för gång, cykel och kollektivtrafik.

Hälsa

För bedömning av påverkan på luft görs en uppskattning av hur trafiken förändras på gator som berörs av miljökvalitetsnormer för utsläpp. Planen har i detta sammanhang en möjlighet att påverka transportflöden i de större tätorternas centrala delar, vilket vanligtvis är områden som kan ha problem med hälsofarlig luft. Ökad relativ attraktivitet för gång, cykel och kollektivtrafik i tätortsmiljö bedöms ge positiv påverkan på buller och luft.

Åtgärder som bidrar till en ökad relativ attraktivitet för gång, cykel och kollektivtrafik bedöms ge positiva effekter på fysisk aktivitet. Om en åtgärd bedöms bidra till överflyttning av resor från bil till kollektivtrafik har den också en positiv påverkan på fysisk aktivitet genom ökad mängd anslutningsresor med gång och cykel.

Landskap

Landskapseffekter är svåra att bedöma på en övergripande nivå. De bedömningar som gjorts för landskap är i första hand för de namngivna objekten för vilka samlade effektbedömningar har gjorts. I övriga fall då objekten har en geografisk bestämd plats har bedömningar gjorts utifrån granskning av var skyddade områden ligger.

Generellt gäller det att vägar som innebär en helt ny sträckning ger negativ landskapspåverkan tidigare markhushållning, barriärer och intrång på naturmiljö och kulturmiljö. Ny infrastruktur som skapar barriärer och har en påverkan på utpekade värdeområden har en potentiellt mycket negativ effekt som måste beaktas på en strategisk nivå. Därför har de objekt som skapar denna typ av påverkan tydligt lyfts fram i bedömningen. Även utbyggnad till 2+1-vägar skapar tydliga barriäreffekter, som dock i viss utsträckning kan kompenseras med ekodukter.

Huruvida infrastrukturen påverkar värdeområden (som ska bedömas enligt 7 kap MB) för natur- och kulturmiljö samt vattenskyddsområden har bedömts utifrån typ av åtgärd och närhet till skyddat område. Detta gäller även för aspekten Störning av livsmiljöer och habitat för olika arter, vilken dock är komplext och i hög grad beroende av lokala förutsättningar. Denna typ påverkan bör vidare bedömas i samband med andra planeringsskeden, ÅVS eller väg- och järnvägsplan.

Geografiska analyser kopplat till social hållbarhet

För de sociala aspekterna ”Sammanhållning” och ”Tillgänglighet” har analyser gjorts av hur olika åtgärder bidrar till att knyta samman områden i Skåne med olika socioekonomisk karaktär, respektive bidrar till att stärka tillgängligheten i områden med risk för social utsatthet. Analysen utgår från en kartläggning som har gjorts av socioekonomi och tillgänglighet och som Region Skåne har tagit fram. Analysen redovisas i kapitel 7 - Social konsekvensbedömning.

4. Nuläge

4.1. Befolkning och resande

Befolkning

Region Skånes befolkning uppgick i slutet på 2023 till 1,42 miljoner invånare. Befolkningen är ojämnt fördelad över länet med över hälften bosatta i de sydvästra delarna. Det är även i den delen av Skåne som det största befolkningstillväxten har ägt rum sedan 1980-talet och då främst inom Malmö stad. [25]

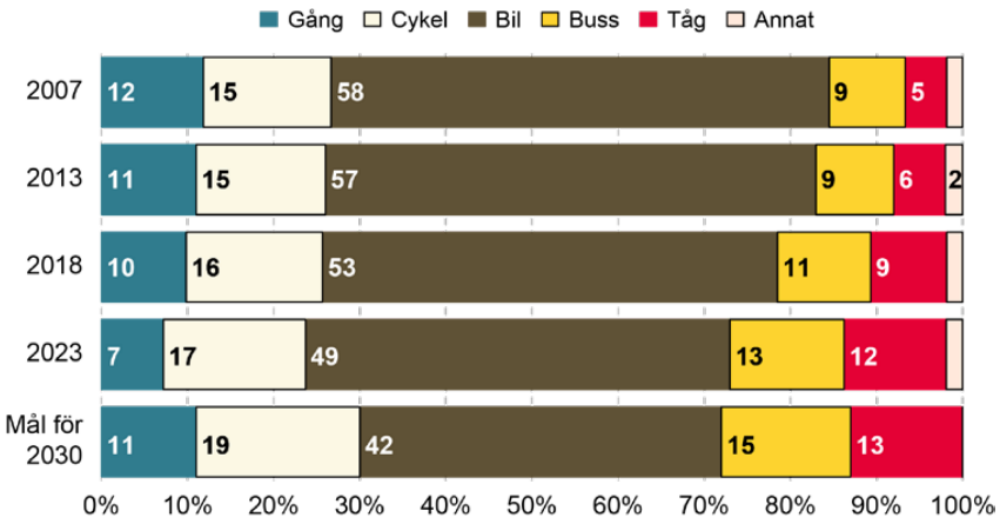
Skåne är en region med stor etnisk mångfald och 24 procent av Skånes invånare är födda utomlands. De största utlandsfödda grupperna är från Mellanöstern, forna Jugoslavien och Norden, men över 175 olika födelseländer finns representerade i Skåne. En tredjedel av Skånes utrikes födda befolkning har bott i Sverige i över 20 år och drygt en femtedel har bott i Sverige kortare än fem år. Då de utrikesfödda skåningarna har en annan åldersstruktur än de som är födda i Sverige har Skåne en befolkning som är jämförelsevis ung. Åldersfördelningen i Skåne fortsätter dock att utvecklas olika i regionen där andelen äldre fortsatt är störst i de sydöstra delarna medan en ökad koncentration av unga bor i de större städerna.

Skånes tillväxtmotorer är Malmö, Lund, Helsingborg samt – i kombination – Kristianstad och Hässleholm. Tillväxtmotorerna förser regionen med ett kunskapsintensivt näringsliv, högre utbildning, specialistsjukvård och ett brett handels- och kulturutbud. De har en viktig roll för att driva utvecklingen i Skåne. År 2023 fanns 66% av arbetsställen i dessa kommuner. Utöver tillväxtmotorer finns de regionala kärnorna Kristianstad och Hässleholm (när de ses individuellt), Landskrona, Trelleborg, Ystad och Ängelholm. De regionala kärnorna är större orter med betydelse för sitt omland vad gäller arbetstillfällen, service och handels- och kulturutbud.

Resande i länet

Skåningarna använder bilen vid 49 procent av sina resor, se Figur 4-1. Det är en lägre andel än riket som helhet där andelen bilresor under 2023 uppgick till 55 procent[26]. I stället reser skåningar med kollektivtrafik (15 procent) och cykel (11 procent) i högre utsträckning än vad man gör i genomsnitt i Sverige. I den senaste resvaneundersöknigen som gjorts i Region Skåne hade dock andelen gångresor minskat.

[25] https://utveckling.skane.se/digitala-rapporter/huga/befolkning/
[26] RVU Sverige (2023). Trafikanalys. https://www.trafa.se/transportmonster/RVU-Sverige/



Figur 4-1 Färdmedelsfördelning i Skåne över tid. Källa: Resvaneundersökning 2023.

Tillgänglighet med kollektivtrafik

Tillgång till kollektivtrafik varierar stort för Skånes befolkning beroende på var man är bosatt, med en generellt sett högre tillgång i västra Skåne. Beträffande bosatta utanför tätort är det framför allt i de västra delarna som en större andel av befolkningen har enkel tillgång till kollektivtrafik. Angående bosatta inom tätort finns ungefär samma mönster, men med en något bättre tillgång i Skånes centrala och östliga kommuner. Med enkel tillgång till kollektivtrafik avses att befolkningen har en hållplats som har en turtäthet motsvarande minst en avgång i timmen på vardagar mellan 06:00 och 20:00 inom en kilometer respektive 500 m.[27]

Tillgängligheten till arbetstillfällen med kollektivtrafik varierar också mellan olika geografiska platser i Skåne. Tillgängligheten är över lag bättre i Skånes västra delar då ett stort antal av länets arbetstillfällen finns i Malmö, Lund och Helsingborg. Också tillgängligheten till Skånes regionala kärnor med kollektivtrafik varierar. Skånes centrala och nordöstliga delar har sämre tillgänglighet till närmsta regionala kärna med kollektivtrafik inom 45 minuter. [28]

[27] Region Skåne (2024) Hur har det gått i Skåne? https://utveckling.skane.se/digitala-rapporter/huga/8.-tillganglighet-och-infrastruktur
[28] Region Skåne (2024) Hur har det gått i Skåne? https://utveckling.skane.se/digitala-rapporter/huga/8.-tillganglighet-och-infrastruktur

4.2. Nuläge miljöaspekter

Klimat

Inrikes transporter står för knappt en tredjedel av Sveriges utsläpp av växthusgaser. Sedan 1990 har utsläppen minskat med 28 procent. Huvuddelen, över 90 procent, av växthusgasutsläppen kommer från vägtrafiken, där utsläpp från personbilar dominerar.[29] Utsläppen av växthusgaser från transporter har minskat under de senaste åren trots en ökande trafik. Minskningarna kommer från att allt större andel biobränslen och mer effektiva fordon. Även i Skåne har utsläppen minskat under de senaste åren, se Tabell 4-1. Transportsektorns andel av de totala klimatutsläppen har dock ökat under de senaste decennierna då många andra sektorer har gjort en snabbare omställning. Preliminära siffror visar dock att utsläppen av växthusgaser från vägtrafiken i Sverige ökade med 18 procent 2024 jämfört med 2023. Bakgrunden till de ökade utsläppen är främst att reduktionsplikten sänktes under 2024.[30]

I Skåne står transporterna också för knappt en tredjedel av de totala utsläppen, utrikes transporter exkluderat. Vägtrafiken står för den största andelen av transportsektorns utsläpp, 96%, varav personbilen står för nästan två tredjedelar.

Tabell 4-1 CO2-utsläpp från inrikes transporter i Skåne 1990-2022, mätt i 1 000-tal ton CO2. Källa: RUS Nationella emissionsdatabas, https://nationellaemissionsdatabasen.smhi.se/.

Transportslag	1990	2000	2010	2020	2022	Andel av totala utsläpp 2022
Vägtrafik	2205	2311	2398	1779	1575	96,8%
Personbilar	1656	1650	1561	1181	1047	64,3%
Tunga lastbilar	375	473	569	379	341	20,9%
Lätta lastbilar	133	143	206	192	167	10,3%
Bussar	36	36	50	15	10	0,6%
Mopeder och Motorcyklar	5	10	13	12	11	0,7%
Inrikes civil sjöfart (inkl. privata fritidsbåtar)	19	23	28	33	29	1,8%
Inrikes flygtrafik	42	39	27	10	16	1,0%
Järnväg	16	11	9	7	6	0,4%
Totalt	**2281**	**2385**	**2463**	**1829**	**1627**	

[29] https://www.naturvardsverket.se/data-och-statistik/klimat/vaxthusgaser-utslapp-fran-inrikes-transporter/
[30] Vägtrafikens utsläpp 2024

Hälsa

Fysisk aktivitet

Fysisk aktivitet påverkar vår hälsa positivt på många sätt och minskar risken för många sjukdomar och förtida död. Ökad fysisk aktivitet är också bra för människors generella välmående, såväl fysiskt som psykiskt. Tillgängligheten till bra cykel- och gånginfrastruktur är viktig för att öka andelen aktiva resor. Kollektivtrafik anses också generellt öka andelen aktiva resor då de ofta kombineras med en gång- eller cykelresa i högre utsträckning än vad en bilresa gör. Barn och unga rör sig allt mindre och under 2024 var det endast 2 av 10[31]som rör sig enligt rekommendationerna från folkhälsomyndigheten. De senaste decennierna har andelen skolelever som tar sig till skolan genom ett fysiskt aktivt transportslag minskat successivt, idag är det endast cirka hälften av eleverna som gör det.

Andelen cykelresor av det totala resandet stiger långsamt i Skåne, se Figur 4-1. Det skiljer sig dock åt mellan Skånes olika kommuner. I Malmö och Lund är andelen cykelresor betydligt högre än genomsnittet vilket drar upp genomsnittet. Andelen gångresor minskar och stod i den senaste mätningen endast för 7 % av resorna.

Buller

Enligt Folkhälsomyndigheten visar uppskattningar att nästan 2 miljoner människor i Sverige är utsatta för trafikbuller där den dygnsekvivalenta ljudnivån utomhus vid fasad överstiger 55 dBA. Vägtrafik är den klart dominerande källan följt av spårtrafik och flygtrafik. Buller kan ge negativ inverkan på inlärning och sömn och vid långvarig exponering för flyg- och vägtrafikbuller kan risken för hjärt- och kärlsjukdomar öka.[32]

Även när bullernivån håller sig under riktvärdet 55 dBA ekvivalentnivå anser sig omkring 10 procent som mycket störda av vägtrafikbuller i sin boendemiljö. Andelen stiger kraftigt vid högre nivåer. Buller påverkas bland annat av trafikmängd, hastighet, andel tunga fordon samt av vägbeläggning.

Andelen 12-åringar som svarar att de störs mycket eller väldigt mycket av vägtrafiken i eller i närheten av bostaden har mer än fördubblats i Skåne från 2,8 % till 7 %, och även ökat för samtliga jämförelselän och nationellt.[33] I Skåne svarar några procent av 12-åringarna att de

[31] PEP-rapporten (2024). Generation PEP i samarbete med Karolinska Institutet och SOM-institutet vid Göteborgs Universitet.
[32] Uttag 20250304: https://www.folkhalsomyndigheten.se/livsvillkor-levnadsvanor/miljohalsa-och-halsoskydd/halsoskydd/buller/
[33] Barnmiljöhälsorapport 2021 Skåne. Källa: https://utveckling.skane.se/siteassets/publikationer/2021-barnmiljohalsorapport-skane.pdf

besväras av trafikbuller i sådan utsträckning att de har svårt att somna, blir väckta eller har svårt att göra läxor.

Luft

I transportsektorn är det framför allt vägtrafiken som genererar utsläpp av hälso- och miljöfarliga ämnen. Nivåerna av utsläpp som genereras från avgasrören har dock minskat kraftigt under de senaste decennierna genom renare bränslen och motorer med effektivare reningsutrustning. I Tabell 4-2 syns utsläppsnivåerna av NOx i Skåne. Utsläppen av NOx från transportsektorn är 75 procent lägre 2022 jämfört med 1990.

Tabell 4-2 Utsläpp (ton) av NOx från transportsektorn 1990-2018. Källa: RUS Nationella emissions-databas, http://projektwebbar.lansstyrelsen.se/rus/

Transportslag	1990	2000	2010	2020	2022
Vägtrafik	18 313	13 794	9064	5163	4460
Vägtrafikens andel av totala utsläpp	43%	40%	35%	26%	23%
Civil sjöfart	303	318	337	340	312
Inrikes flygtrafik	159	140	81	32	49
Järnväg	288	207	160	84	80
Totalt transporter	**19 064**	**14 459**	**9641**	**5620**	**4901**

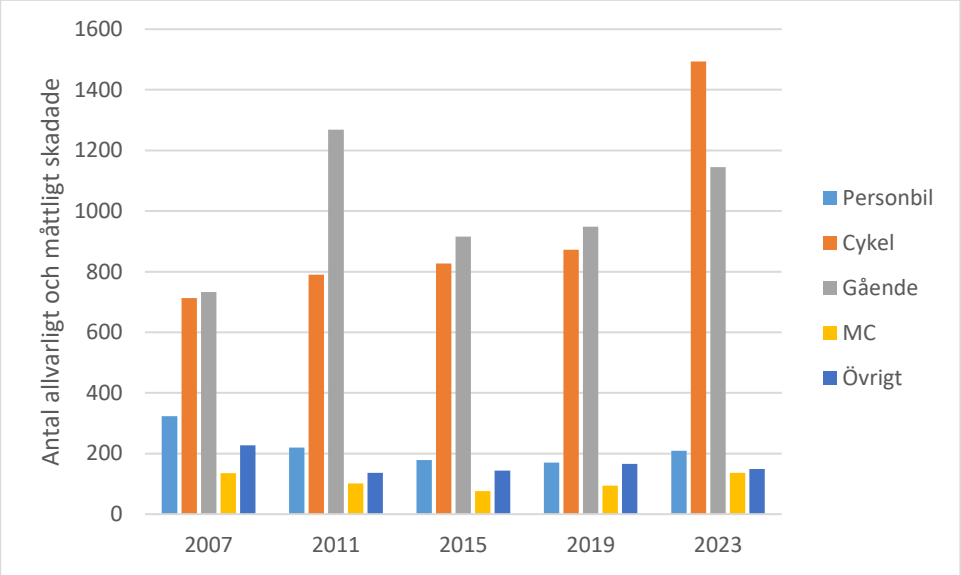
Partiklar är den typ av luftförorening som är mest studerad och som bedöms medföra störst hälsoproblem bland människor i svenska tätorter. De allra minsta partiklarna, så kallade ultrafina partiklar, PM2.5, bildas vid förbränning av flytande eller fasta bränslen. Mekaniska processer såsom vägslitage bildar grövre partiklar, PM10.[34] I tätbebyggda områden är vägtrafiken vanligen den dominerande lokala källan och på starkt trafikerade gator kan halterna vara flera gånger högre än genomsnittet för tätorten. Utsläppen av de mindre partiklarna minskar medan partiklarna från vägslitage ökar.

Skåne är särskilt utsatt för luftföroreningar från kontinenten (framför allt ozon, O_3 och kvävedioxid, NO_2) och har högre halter än övriga landet. Höga halter av luftföroreningar förekommer främst i tätorter med mycket trafik och dåligt ventilerade gaturum. Sjöfartens stora utsläpp kan ställa till lokala problem i hamnstäder. Kväveoxid har annars i Skåne främst ett lokalt ursprung och det mesta kommer från trafiken. I flera tätorter i Skåne i starkt trafikerade gaturum är halterna av kvävedioxid höga. Malmö och Helsingborg har åtgärdsprogram för kvävedioxider som syftar till att minska halterna. Dessa har gett goda resultat med minskade utsläpp i båda städerna och ingen av städerna överskrider längre miljökvalitetsnormerna.[35]

[34] PM10 är vikten av alla partiklar som är mindre än 10 mikrometer som finns i en kvadratmeter luft. PM2,5 är vikten av alla partiklar som är mindre än 2,5 mikrometer. PM2,5 ingår därför även i PM10.
[35] Helsingborg Stad och Malmö Stad.

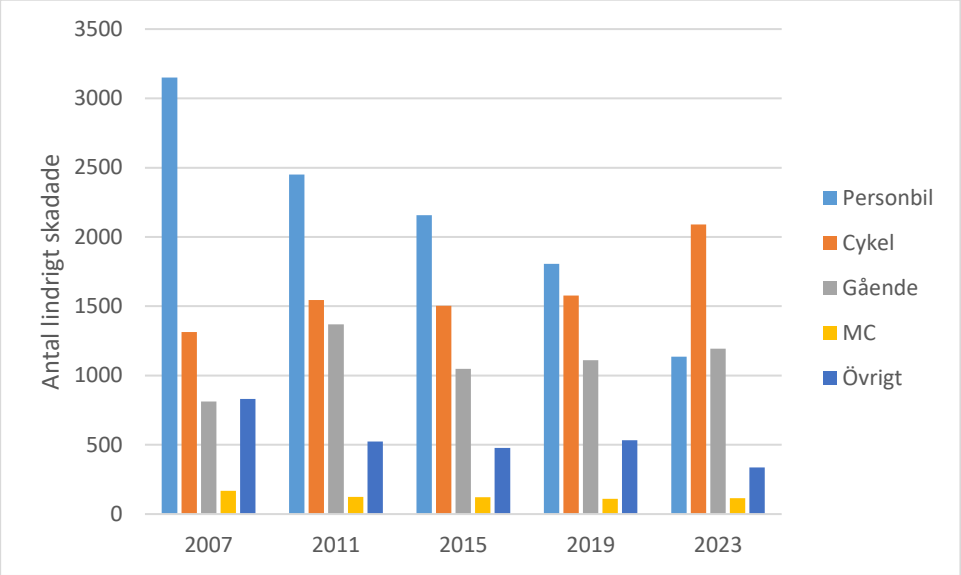
Trafiksäkerhet

Antalet trafikolyckor med dödlig utgång har sjunkit i Sverige de senaste decennierna och detta gäller även Skåne. Det är främst olyckor i personbil som har minskat drastiskt och en liknande utveckling ses i Skåne, se Figur 4-2. För övriga transportslag syns inga tydliga trender över tid. För att nå mål om ökad cykling krävs att den upplevda trafiksäkerheten ökas.



Figur 4-2 Allvarligt och måttligt skadade totalt enligt polis och akutsjukvårdsdata i Skåne. Trafikverkets olycksstatistik. Källa: Transportstyrelsen, regional statistik.

Även antalet som drabbats av lindriga skador orsakat av olyckor med personbil har minskat medan antalet för cykel har ökat, se Figur 4-3.



Figur 4-3 Lindrigt skadade totalt enligt polis och akutsjukvårdsdata i Skåne. Trafikverkets olycksstatistik. Källa: Transportstyrelsen, regional statistik.

Landskap och naturresurser

Vatten

Vad gäller transporternas påverkan på vatten finns det två övergripande perspektiv; dels påverkan på dricksvattenförsörjningen genom risk för påverkan på vattentäkt, dels påverkan på vattenförhållanden ur ekologisk synpunkt. Den potentiella negativa påverkan orsakas dels av trafik och fordon, dels av infrastrukturens anläggningar.

Vattentäkter kan påverkas negativt genom risk för olyckor och förorening av vattentäkter. Transporter av farliga ämnen (olja, kemikalier, tungmetaller) kan vid olyckor läcka ut och förorena yt- och grundvatten och vägar och järnvägar nära sjöar, vattendrag eller grundvattentäkter ökar därför risken för spridning av föroreningar vid olyckor.

Vattenkvalitet kan påverkas negativt när partiklar från däck, vägmarkeringar och asfalt slits ned och sköljs bort med regnvatten. Dessa kan transporteras till vattendrag och hav, där de påverkar vattenlevande organismer. Vägsalt och kemikalier kan också påverka grundvattnets kvalitet. Vägdagvatten kan också föra med sig oljerester, tungmetaller, näringsämnen (från gödning och avgaser) samt mikroplaster till sjöar och hav, som kan leda till både övergödning och syrebrist.

Byggande av vägar, broar och järnvägar kan leda till förändrade vattenflöden, habitatförlust och fragmentering av ekosystem, genom anläggning av kanaler, muddring och utfyllnader. Asfalterade ytor minskar markens naturliga förmåga att infiltrera vatten, vilket leder till

snabbare avrinning av regnvatten. Detta kan i sin tur leda till erosion och översvämningar som skadar vattenmiljöer och bebyggelse.

Naturresurser

Infrastrukturen innebär intrång i naturresurser i form av grundvattentillgångar, skogs- och odlingslandskap, samt användning av jordmassor. De tätt befolkade delarna av Skåne har också jordbruksmark med mycket hög bördighet.

I en kartläggning av anspråk på jordbruksmark har Region Skåne kartlagt hur mycket av jordbruksmarken i Skåne som fått ändrad markanvändning under perioden 2000–2020. Under denna period har 1 % av jordbruksmarken exploaterats för bostäder, industrier och verksamheter samt infrastruktur. Det som drivit exploateringen av jordbruksmark i Skåne under den studerade perioden är i stor utsträckning småhusbebyggelse och ”anläggningar” (i praktiken är det golfbanor och liknande som står för de stora markanspråken i kategorin anläggningar), som står för ca 40 % av den totala exploateringen. Infrastruktur står för en påtaglig andel av den totala exploateringen under perioden 2000–2020, närmare bestämt 8 %. Det handlar då i första hand om infrastruktur inne i de nya utbyggnadsområdena, och i mindre utsträckning om nya vägar och järnvägar utanför tättbebyggda områden.[36]

Infrastrukturanläggningar är ytkrävande i sig men bidrar också till en utbredning av bebyggelsen som tar mark i anspråk. Att göra om jordbruksmark till bebyggelse eller infrastruktur är i princip en irreversibel process, vilket innebär att det inte går att få tillbaka marken som produktiv jordbruksmark. Ny infrastruktur kan också bidra till att jordbruksmark fragmenteras så att brukningen försvåras.

Kulturmiljö

Aspekten Kulturmiljö definieras i Trafikverkets bedömningsgrunder som kulturvärden i infrastrukturen, såsom alléer, solitära träd, kulturvägar, kulturhistoriska järnvägsmiljöer, väg- och järnvägsanknutna kulturminnen, stenmurar, bevarandevärda broar och trummor landskapets kulturvärden.

Transportsystemet påverkar kulturmiljön genom de förändringar som infrastrukturarbetet medför i landskapet och i tätorter. Samtidigt är transportsystemet en del av kulturmiljön genom att vägar och järnvägar utgör spår av mänskligt skapande och användning. Väg- och järnvägsmiljöer som särskilt tydligt visar infrastrukturens utveckling och betydelse genom tiderna utgör infrastrukturens egna kulturarv. I Skåne finns det 350 utpekade kulturmiljöer[37].

[36] Anspråk på jordbruksmark – Kartläggning för Skåne. Region Skåne, 2024. Text: Emma Lund, Christian Frost och Anna-Klara Ahlmer, Trivector Traffic
[37] Kulturmiljöprogram för Skåne (2006). Hittas på: https://www.lansstyrelsen.se/skane/besoksmal/kulturmiljoprogram.html

Biologisk mångfald, växt- och djurliv

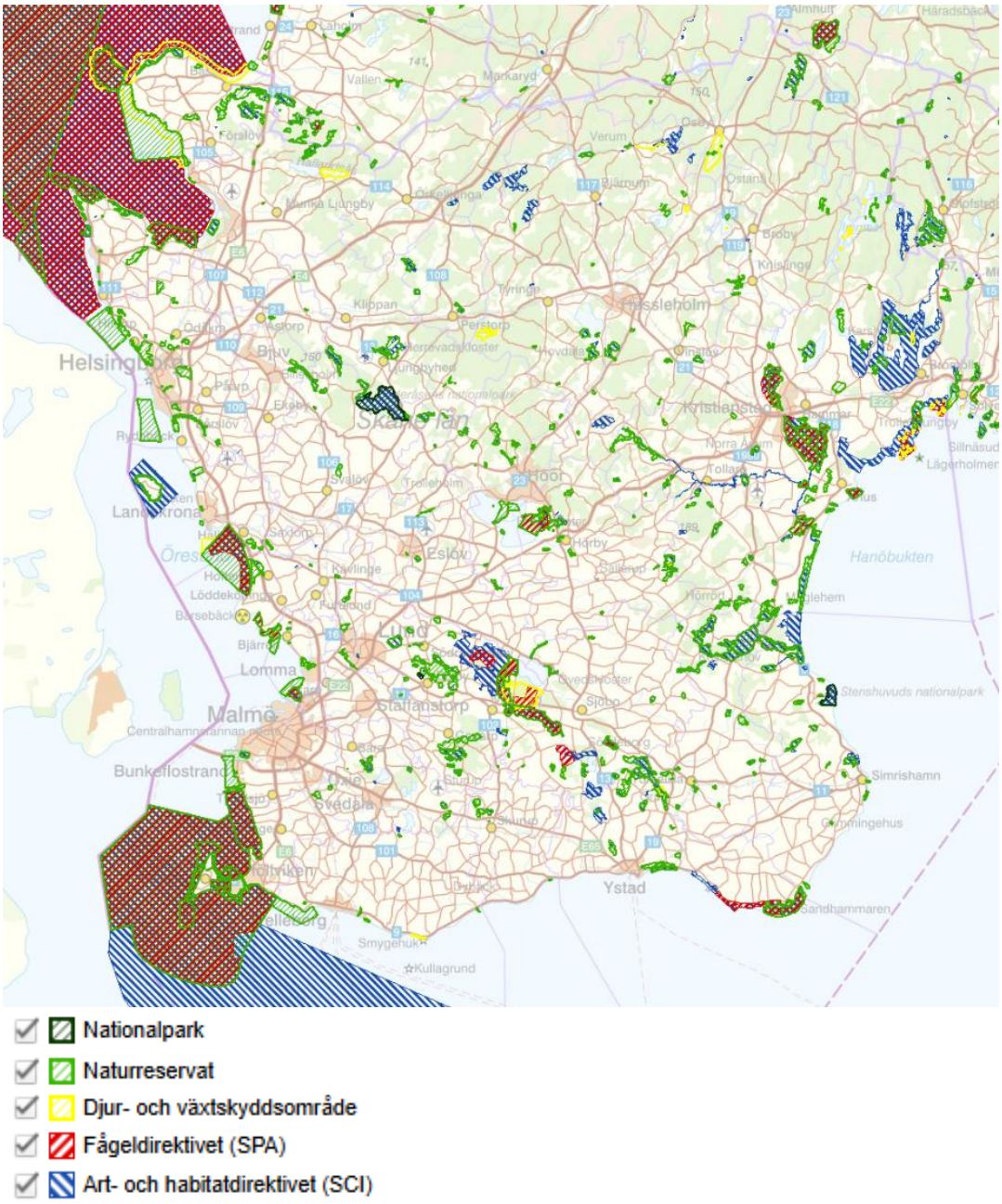
Infrastrukturen påverkar den biologiska mångfalden både storskaligt och småskaligt. Infrastrukturen påverkar landskapets livsmiljöer, sambanden mellan dessa samt de ekologiska processer som skapar livsmiljöerna. Möjligheten att göra relevanta avgränsningar avseende biologisk mångfald är direkt kopplad till kunskapen om landskapet – det vill säga det planeringsunderlag som finns framtaget, hur detta är utformat samt kompetensen att tolka hur landskapet kan påverkas av planerade åtgärder.

Både infrastrukturanläggningarna och trafiken i sig påverkar möjligheten för djur att röra sig obehindrat i landskapet. För många djurarter utgör infrastrukturen en barriär som kan försvåra det genetiska utbytet inom eller mellan djurpopulationer, tillgången till födosöks- och reproduktionsområden samt skydd och dödlighet. Faktorer som infrastrukturens storlek, trafikering och förekomst av viltstängsel påverkar barriäreffekten och förklarar delvis frånvaron av många vilda djurarter i mer tätbefolkade områden och högtrafikerade områden.

Avseende växtliv består infrastrukturens påverkan av habitatförlust och fragmentering. Växtlivet påverkas också direkt av trafikrelaterade luftföroreningar såsom kväveoxider och ozon. Kväveoxider och ozon kan påverka känsliga växter så att bladen skadas och produktionsförmågan minskar. Vidare påverkas marktillståndet av kväveoxidernas försurande effekt. Samtidigt som träden förses med extra kvävetillskott urlakas vissa metaller, så kallad markförsurning, vilket anses kunna påverka trädens rotsystem negativt. Halkbekämpning genom saltning har negativa effekter på vegetation längs vägnätet vilket kan leda till missfärgning i vägens närhet av tall- och granbarr med lokalt nedsatt virkesproduktion som följd.

Skyddsvärda områden som kan påverkas av infrastrukturen och dess transporter är bland annat prioriterad och utpekad grönstruktur, Natura 2000-områden, speciellt skyddsvärda områden för biologisk mångfald, samt riksintressen för naturvård, kulturmiljövård, friluftsliv och kustzonen.

I Figur 4-4 nedan visas kartor över Skånes större väg- och järnvägsinfrastrukturen samt utpekade områden för skydd av natur, flora och fauna. Det bör nämnas att djur, växter och värdefull natur även finns utanför de utpekade områdena.



Figur 4-4 En översikt av Skånes naturområden och utpekade områden för skydd av flora och fauna. Skyddad natur, Naturvårdsverket.

I Figur 4-5 visas en karta över Skånes större väg- och järnvägsinfrastrukturen samt utpekade områden för vattenskydd, kulturreservat och landsbildsskyddsområde.



Figur 4-5 En översikt av Skånes utpekade områden för skydd av kultur, vatten och landskapsbild. Skyddad natur, Naturvårdsverket.

4.3. Nuläge sociala aspekter

I föreliggande avsnitt presenteras inledningsvis en sammanställning av hur transportsystemet, enligt forskning och tidigare studier, påverkar olika grupper. Därefter presenteras den sociala geografin i region Skåne utifrån bl a socioekonomi och ohälsotal. Baserat på ovan nämnda delar presenteras sist de sociala knäckfrågorna som Skånes regionala transportinfrastrukturplan har bäring på.

Ålder

Genom livet förändras människors förutsättningar avseende mobilitet med åldern. För barns och ungas självständiga mobilitet är förutsättningarna att på ett tryggt och säkert sätt gå, cykla och åka kollektivtrafik avgörande. Den ökande bilismen har begränsat barns rörelsefrihet och minskat de tillgängliga ytorna för lek. Det ökande skjutsandet med bil till och från skolan innebär därtill att barn och unga går miste om möjligheter till fysisk aktivitet som vardagsresandet kan innebära.[38]

Även om bilen generellt sett är det dominerande färdsättet hos äldre, blir gång och kollektivtrafik allt viktigare transportsätt med stigande ålder, särskilt när bilkörandet inte längre är en möjlighet. Att skapa goda förutsättningar för gående, kollektivtrafik och andra alternativ till bilen är en förutsättning för mobilitet och självständighet för många äldre. God fysisk tillgänglighet i närmiljön samt drift och underhåll som förebygger fallolyckor är centrala frågor för äldres mobilitet. Cykling kan också vara en del av äldres mobilitet, särskilt för yngre äldre.[39]

Kön

Baserat på tidigare studier framgår att kvinnor och män reser olika och har olika värderingar samt olika sårbarhet och utsatthet i trafiken. Generellt sett gör kvinnor och män ungefär lika många resor men män reser längre och framför allt längre i bil. Kvinnor värderar generellt sätt trafiksäkerhetsåtgärder, satsningar på kollektivtrafik och hållbarhet högre jämfört med vad män gör.[39] Vidare är kvinnor mer angelägna om både miljön

---

[38] Se bl a Niska m.fl (2017) *Cykling bland barn och unga: en kunskapssammanställning*. VTI Rapport: 958
Lindqvist, A-K., & Rutberg S. *Cykelväg till skolan kan vara vägen till framgång.* Skolledaren, 2019, no 3. https://www.skolledarna.se/Skolledaren/Artikelarkiv/2019/cykelvag-till-skolan-kan-vara-vagen-till-framgang/ samt
Savolainen, E., Lindqvist, A-K. Mikaelsson, K., Nyberg, L., & Rutberg, S., (2024) Promoting Children´s Active School Transportation – An international scoping review of psychosocial factors. *Syst Rev*.13(47). https://doi.org/10.1186/s13643-023-02414-y

[39] Se bl a Elldér, E. Vilhelmson, B., Thulin, E. 2023. *Is a car necessary for active aging? Relationships between aging, car use, and time spent on activities that sustain health and well-being,* Department of Economy and Society, University of Gothenburg, Sweden, Boschmann, E., Brady, S., 2013. *Travel behaviors, sustainable mobility, and transitoriented developments: a travel counts analysis of older adults in the Denver, Colorado metropolitan area*. J. Transp. Geogr. 33, 1–11. https://doi.org/10.1016/j. jtrangeo.2013.09.001

och om behoven hos andra trafikanter, särskilt äldre, personer med funktionsnedsättning, cyklister och fotgängare. [4041]

Socioekonomi

Socioekonomiska faktorer påverkar människors mobilitetsförutsättningar. Studier visar att förutsättningar som låg inkomst, låg utbildning och bristande kunskaper i det svenska språket är socioekonomiska faktorer som gör det svårt att ta körkort, skaffa bil eller flytta närmare arbete och skola. Således är en väl fungerade kollektivtrafik centralt för delaktighet och integrering i samhället.[40]

Personer med funktionsnedsättning

Personer med funktionsnedsättning utgör inte en enhetlig grupp, utan är en grupp med stor variation av behov och förutsättningar. Behoven skiljer sig åt exempelvis om det handlar om rörlighet, syn, hörsel eller kognitiva funktionsnedsättningar. På ett generellt plan reser personer med funktionsnedsättning mindre än personer utan funktionsnedsättningar, både på totalen och med kollektivtrafik. För personer med funktionsnedsättning är den fysiska tillgängligheten i kollektivtrafiken och utemiljöer generellt avgörande för mobiliteten. Fysiska miljöer ska utformas hinderfria i linje med de tillgänglighetsriktlinjer som finns.[41]

Stad/land

Studier visar att befolkningen i Sveriges landsbygdsområden har något högre biltransportarbete per person än i stadskommuner. Befolkningarna reser lika ofta, gör ungefär lika många resor per dag och bilresorna har ofta samma syften. Däremot är resor i genomsnitt längre och tar längre tid att genomföra på landsbygden jämfört med staden. Bil är det vanligaste färdsättet oavsett om det är stads- eller landsbygdskommuner som studeras, men används i betydligt högre utsträckning av invånarna i landsbygdskommunerna än av invånarna i stadskommunerna. Skillnaden mellan män och kvinnor är mindre på landsbygd än i städer. Det är till synes de faktiska utbudsskillnaderna som förklarar de resandeskillnader som syns mellan stad och landsbygd.[42]

Hälsa

Att planera för en fysisk miljö som underlättar för gång och cykel underlättar för att invånarna att inkludera fysisk aktivitet som en del av sin vardag och bryta mönster av långvarigt stillasittande. Folkhälsomyndigheten rekommenderar att vara fysiskt aktiv varje dag med

---

[40] Berg, J., mfl. (2019) *Hur kan kollektivtrafiken bidra till tillgänglighet och social rättvisa? En studie av mobilitetsstrategier i socialt utsatta områden.* K2 Outreach 2019:2

[41] Se bla. Trafikutskottet (2013) *Hela resan hela året! – En uppföljning av transportsystemets tillgänglighet för personer med funktionshinder.* Sammanfattning av uppföljningsrapport 2013/14:RFR5

[42] Se bl a Dymén et al., (2016). *Tillgänglighet och mobilitet för en hållbar landsbygd*, Smidfelt Rosqvist mfl. (2019) *Mobilitet på landsbygder – en forskningsöversikt.* Trivector rapport: 2019:57

bakgrund av att det kan ge en ökad livskvalitet och bättre förutsättningar för att vara frisk och leva längre. Boverket framhåller att fysisk planering som prioriterar gång och cykel i områden med olika fysiska strukturer och socioekonomiska förutsättningar främjar en god och jämlik hälsa för hela befolkningen. En planering som leder till ökad andel gång och cykel har potential att skapa mervärden i form av minskad biltrafik med följdeffekter som minskat buller och minskade luftföroreningar.[43]

Segregation och transportsystemet

Segregation är ”det rumsliga åtskiljandet av befolkningsgrupper” och beskriver således *relationen mellan* olika områden. Ofta talas om tre olika former av segregation, socioekonomisk, etisk och demografisk[44]. Att påvisa segregation och att det finns en viss befolkningskoncentration i olika områden är i sig inte ett problem. Segregation är ett problem när det påverkar gemenskap och känslan av tillit i samhället samt får konsekvenser som skillnader i livsvillkor och hälsa.[45]

Transportsportsystemet i stort kan inte ensamt lösa de negativa konsekvenser som kan uppkomma från segregation. Men transportsystemet kan bidra till att minska barriäreffekter, såväl fysiska som strukturella, när det gäller utbud, avgångstider, restider, kostnader för biljetter och information.

En länsplan har vissa möjligheter att minska negativa konsekvenser av segregation. En länsplan kan däremot inte i direkt mening påverka kostnader för biljetter, avgångstider eller utbud, men kan minska de fysiska barriärerna och skapa förutsättning för bättre strukturella förutsättningar för olika grupper och i olika geografier.

Ett väl utformat transportsystem kan korta restiderna, minska otrygghet och bidra till möten mellan människor från olika sociala grupper. Samtidigt är det viktigt att notera att ökad mobilitet som underlättar för möten mellan olika sociala grupper inte per automatik leder till respekt för olikheter och avsaknad av utestängande normer vilket krävs för en reell

---

[43] Se bl a Karlström, S., & Jonason,. D. (2019) *Utmaningar för omställningen till hälsosam hållbar mobilitet – behovet av ett missionsorienterat arbetssätt.* Vinnovarapport: 2019:09 ISBN: 978-91-87537-88-2 https://www.vinnova.se/contentassets/c9b6efdd5a0d4166b61d40bd0ebc970d/utmaningar-for-omstallningen-till-halsosam-mobilitet---behovet-av-ett-missionsorienterat-arbetssatt-vr19-09.pdf?cb=20191216084341 Hämtad 2025-03-27 och Boverket (2022) *Mobilitet för ett aktivt vardagsliv.* https://www.boverket.se/sv/samhallsplanering/stadsutveckling/halsa-forst/aktiv-mobilitet/ Hämtad 2025-03-27

[44] Socioekonomisk segregation – skillnader i resurser och kapital mellan geografiskt åtskilda grupper. Etisk segregation – rumsliga koncentrationer av personer med olika födelseland. Demografisk segregation – skillnader mellan exempelvis ålder och kön mellan olika geografiska områden.

[45] en-region-for-alla-tga.pdf

integration. En plan för inkludering måste också finnas på plats för att i grunden förändra.[46] Detta går utanför länsplanens mandat, men är ändå viktigt att lyfta.

4.4. Den sociala geografin i Skåne

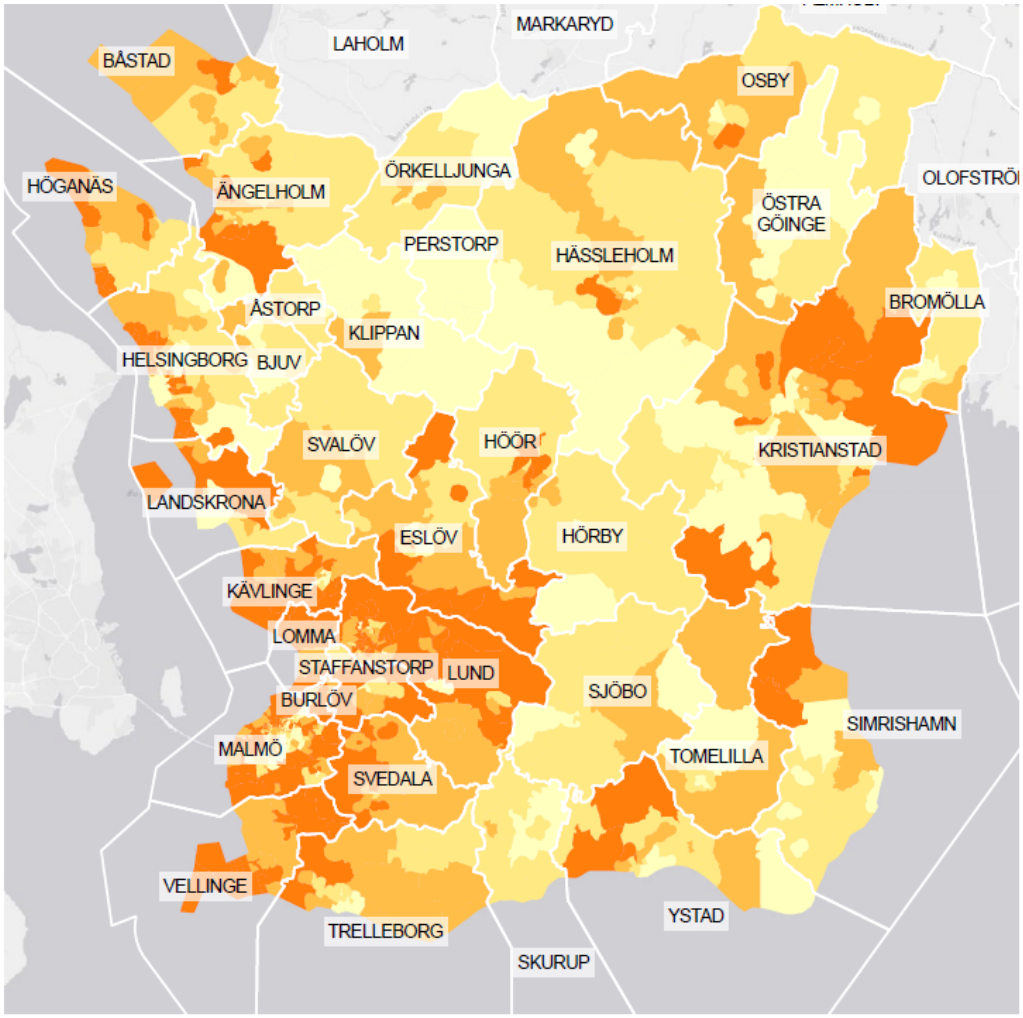
Socioekonomi

Det finns stora socioekonomiska skillnader mellan olika delar av Skåne. Många av de starkast ekonomiska områdena finns i västra delarna av Skåne vilket framgår i Figur 4-6. Det är också i de västra delarna som majoriteten av Skånes storstäder och storstadsnära kommuner finns och därmed också större arbetsmarknads och möjligheter till utbildning. Områden med mer socioekonomiska utmaningar finns både runt de större städerna samt på landsbygden. [47]

Vidare finns det ett starkt samband mellan tillgänglighet till arbetsplatser och socioekonomin i ett område. I områden med hög socioekonomi är också tillgängligheten till arbetsplatser typiskt också högre. Detta samband är högre för tillgänglighet med bil än för tillgänglighet med kollektivtrafik. Undantag från sambandet är att en del områden med låg socioekonomi i storstäder har relativt hög tillgänglighet, exempelvis områden runt Malmö. I Figur 4-7 framgår sambandet mellan socioekonomisk ställning i förhållande till tillgänglighet med kollektivtrafik. Kartan visar flera områden i Skåne med låg socioekonomisk ställning och låg tillgänglighet med kollektivtrafik vilket är ett mått på dubbelt utanförskap som den regionala planen har bäring på. Sådana områden är särskilt viktiga att beakta i den regionala infrastrukturplaneringen och bedömning av hur planen åtgärder påverkar olika sociala aspekter.

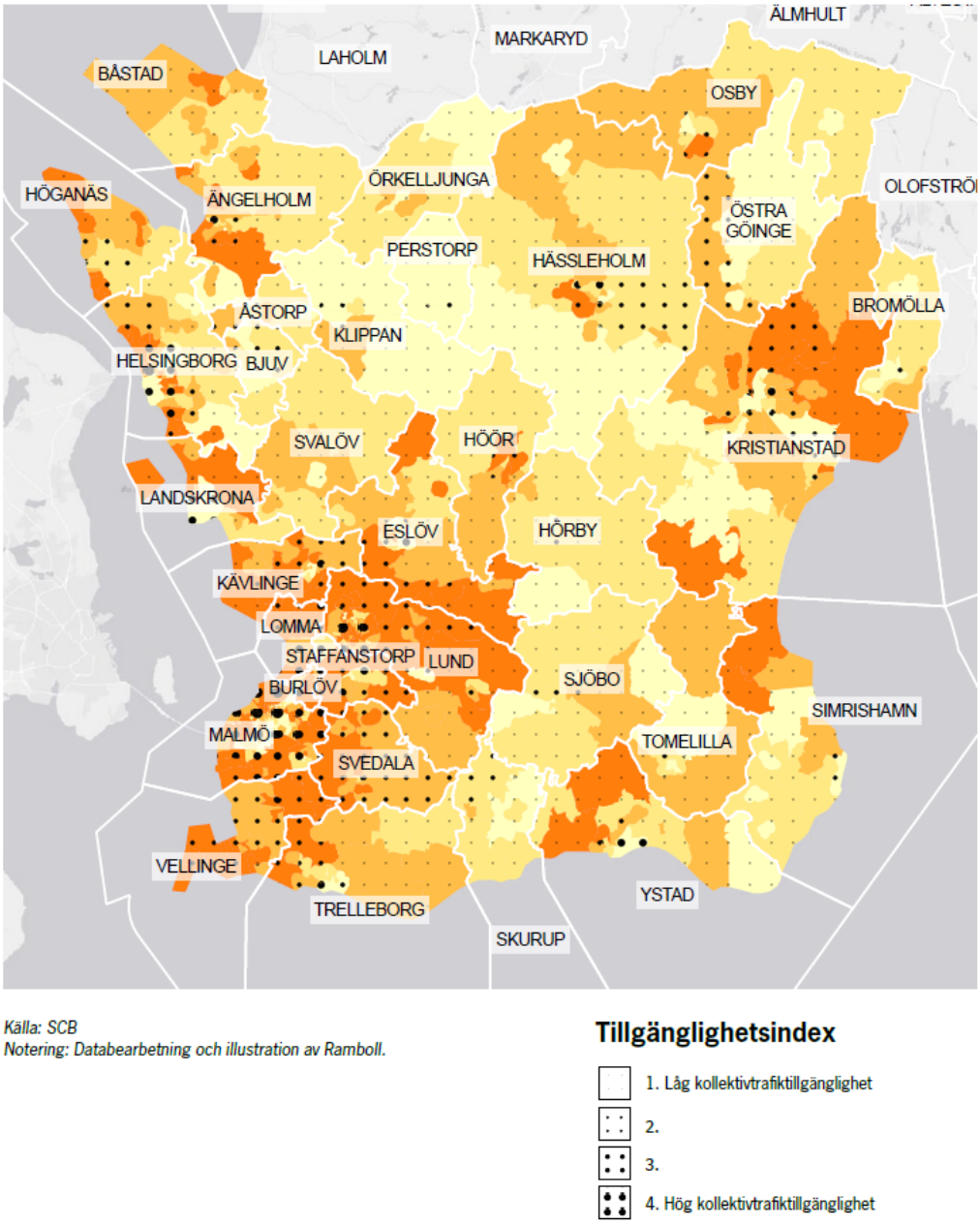
[46] Billevik, J. 2023. Socialt arbete i den segregerade staden – Det sociala arbetets roll i att motverka segregation i Joelsson, T., Henriksson, M., & Balkmar, D. (red.) *Rättvist resande? Villkor, utmaningar och visioner för samhällsplaneringen.* S. 93-112

[47] Den socioekonomiska segregationen i Skåne (2021) Rapport framtagen åt Region Skåne av Ramboll med medel från Delegationen mot segregation (Delmos).



Källa: SCB
Notering: Databearbetning och illustration av Ramboll.

Figur 4-6 Karta över den socioekonomiska segregationen i Skåne.

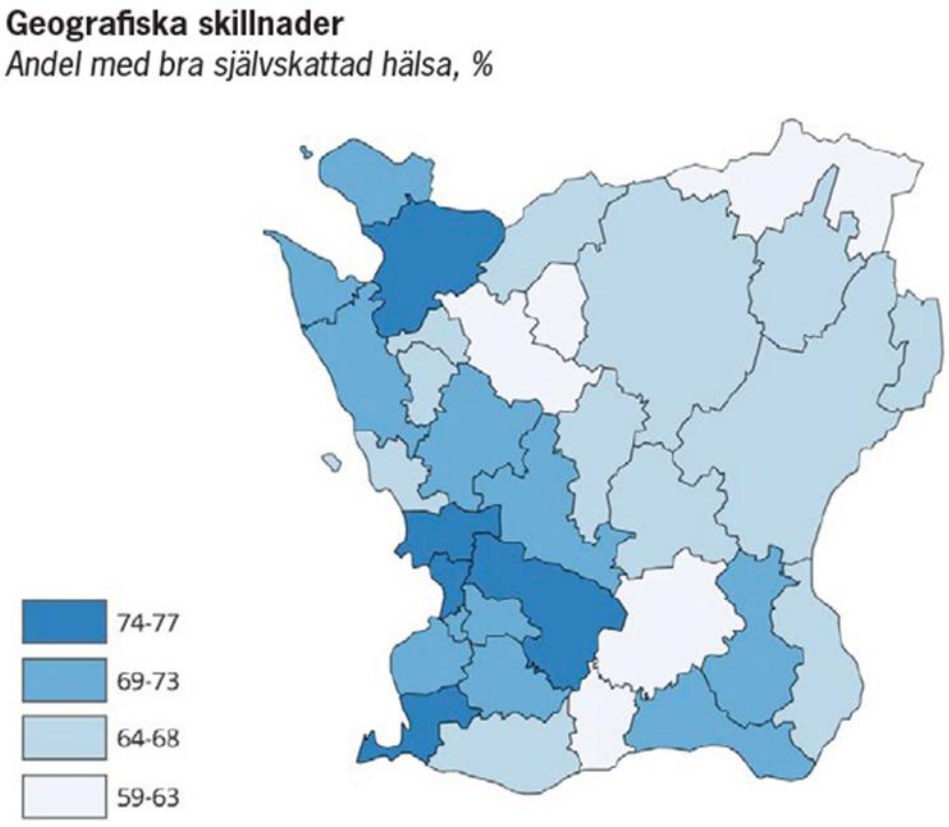


Källa: SCB
Notering: Databearbetning och illustration av Ramboll.

Figur 4-7 Karta över socioekonomisk segregation och tillgänglighet i Skåne.

Hälsan i Skåne

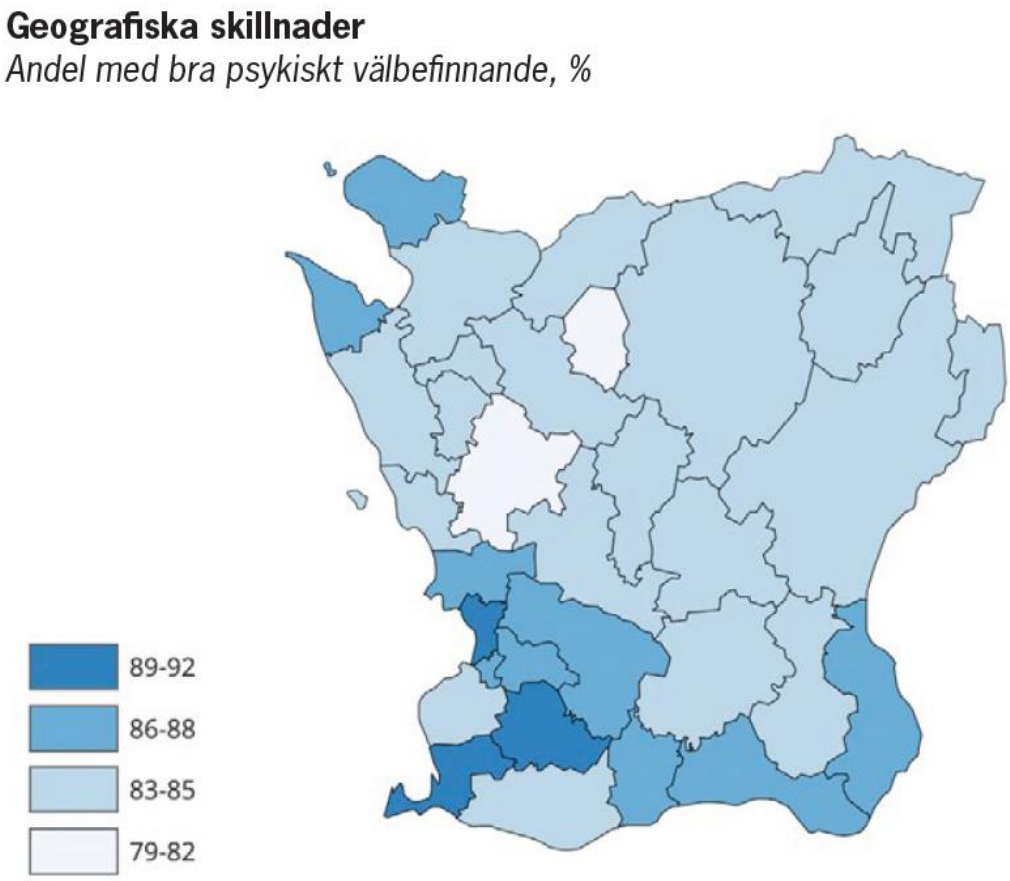
En god hälsa är grundläggande för livskvalitet och delaktighet i samhället. Medellivslängden ökar i samhället och även i Skåne. Tydliga skillnader i hälsa förekommer mellan olika grupper. Detta gäller exempelvis att kvinnor har höge ohälsotal än män och att medellivslängden är lägre för de med lägre utbildning. I folkhälsoenkät Skåne 2022[48] ställdes en fråga om självskattad hälsa och resultaten visar att de som anger att de har en bra eller mycket bra allmäntillstånd har legat stabilt på en nivå om 70%. Variationerna i de skånska kommunerna skiljer sig åt med 18 procentenheter där de som skattar sin hälsa högst återfinns i de västra delarna av Skåne, se Figur 4-8.



Figur 4-8 Geografiska skillnader mellan självskattad fysisk hälsa i Skåne.

I folkhälsoenkät Skåne 2022[49] ställdes en fråga om psykiskt välbefinnande. 85 % av skåningarna uppgav då att de hade ett gott psykiskt välbefinnande (vilket kan jämföras med rikets 86% vid samma tidpunkt). Mellan de skånska kommunerna syns en variation i det självrapporterade psykiska välbefinnandet med 13 procentenheter, se Figur 4-9.

[48] Folkhälsorapport Skåne 2023
[49] Folkhälsorapport Skåne 2023



Figur 4-9 Geografiska skillnader mellan självupplevt psykiskt välbefinnande i Skåne.

Barn och unga

För barn och ungdomar finns nationella rekommendationer för fysisk aktivitet, vilka bland annat inkluderar minst 60 minuters fysisk aktivet per dag. *Folkhälsoenkät barn och unga i Skåne 2024*[50] visar på tydliga könsskillnader, med betydligt högre andelar pojkar än flickor som når rekommendationen (mellan 54 och 62 procent av pojkarna jämfört med 29 och 44 av flickorna procent beroende på årskurs). För skillnaderna som förekommer sett till ålder, vilket gäller både pojkar och flickor gäller att ju äldre elever desto lägre andelar når rekommendationen.

[50] Region Skåne (2024) https://utveckling.skane.se/digitala-rapporter/huga/halsa/

4.5. Sociala knäckfrågor

Utifrån den metod för SKB som bedömningen grundas i, tas sociala knäckfrågor fram baserat på nulägesbeskrivningen. Som grund ligger tre rubriker som anses särskilt viktiga utifrån regional planering: sammanhållen, tillgänglig, hälsofrämjande. Rubriken inkluderande som vanligtvis ingår i metoden beskrivs mer principiellt.

Sammanhållen

En sammanhållen region utifrån ett socialt och rumsligt samband handlar om att se på Skåne utifrån ett strukturellt perspektiv. Centralt blir att förstå hur regionen hänger samman rumsligt och socialt, om det finns eller saknas viktiga kopplingar samt huruvida den regionala infrastrukturen skapar förutsättningar för näringsliv, bebyggelseutveckling och utbildningsfunktioner.

- Skånes befolkning är ojämnt fördelad över länet med en stor andel bosatta i sydväst, det är även där befolkningstillväxten är som störst.
- Åldersstrukturen ser olika ut i olika delar i Skåne. I sydost blir befolkningen allt äldre medan en öka koncentration av unga bor i storstäderna.

Tillgänglig

Tillgänglighet handlar i det här avseendet om att människors vardagliga rutiner och aktiviteter ligger till grund för planeringen. För att vardagslivet ska fungera behöver det vara lätt att röra sig mellan olika målpunkter i vardagen med olika färdmedelsalternativ. Hänsyn behöver tas till människors olika förutsättningar.

- Tillgängligheten till närmsta regional kärna eller tillväxtmotor med kollektivtrafik ser olika ut i olika delar av Skåne. I väst finns det en bättre tillgänglighet än vad det generellt finns i övriga delar av regionen.

Hälsofrämjande

Ett hälsofrämjande transportsystem sammankopplas ofta med ökad trafiksäkerhet, minskat buller- och luftföroreningar samt möjligheter att göra hälsosamma val. Genom inbjudande och trafiksäkra gång- och cykelvägar samt välfungerande kollektivtrafik kan exempelvis infrastrukturen stödja en aktiv livsstil. Med bättre gång- och cykelmöjligheter samt en välfungerande kollektivtrafik blir det attraktivt att resa med hållbara och aktiva transportsätt vilket också är positivt utifrån ett hälsoperspektiv.

- Allt färre barn når den rekommendation som finns för fysisk aktivitet per dag
- Andelen barn som uppger att de blir störda i sin sömn eller gör läxor som följd av trafikbuller har stigit

- Den upplevda fysiska och psykiska hälsan är ojämnt fördelad i regionen och den upplevda hälsan tenderar att vara lägre i områden där man också har ett dubbelt utanförskap.

5. Studerade och bedömda alternativ

I miljöbalken (6 kap. 11 § p .2) föreskrivs att MKB ska innehålla en identifiering, beskrivning och bedömning av rimliga alternativ med hänsyn till planens syfte och geografiska räckvidd. Nedan beskrivs de förutsättningar som har funnits i revideringen av planen, samt de alternativ som har identifierats och bedömts.

5.1. Förutsättningar för planrevidering

Övergripande inriktning

Den regionala transportinfrastrukturplanens (RTI-plan) satsningar utgår från styrande dokument som exempelvis den regionala utvecklingsstrategin och tillhörande strategier och handlingsplaner som påverkar utvecklingen av Skånes transportinfrastruktur. RTI-planens innehåll styrs också av en rad olika beslut från nationell nivå, däribland infrastrukturpropositionen och direktivet som regionerna ska förhålla sig till i framtagandet av de så kallade länsplanerna. En mer utförlig beskrivning av dessa förutsättningar återfinns i plandokumentet.

Den beslutade politiska inriktningen för RTI-planen innebär ”säker framkomlighet”. Åtgärder som prioriteras till följd av den politiska inriktningen omfattar ombyggnad och mötesseparering av vägar, nybyggnation av cykelvägar samt mindre punktinsatser som kan ha stor effekt på trafiksäkerhet och framkomlighet. Exempel på sådana insatser är ombyggnad av olycksdrabbade eller hårt belastade korsningspunkter, komplettering med separata vänstersvängsfält samt gång- och cykelpassager. Alla åtgärder inom begreppet säker framkomlighet syftar till att främja trafiksäkerheten, framkomligheten och förutsägbarheten i stråk samt vara samhällsekonomiskt lönsamma. Åtgärderna ska även främja regional utveckling och binda samman Skåne.

En viktig princip har också varit att de namngivna objekt som finns i tidigare plan och som det finns tidigare beslut kring, ska genomföras. För vissa andra åtgärder har det också funnits överenskommelser som innebär låsningar.

Planram och kostnadsindex

Den preliminära planramen för planperioden 2026-2037 är för Skånes del 7 280 miljoner kronor (MKr). Jämfört med planramen för den tidigare planen (5 152 Mkr) innebär detta en utökning av ramen på cirka 2,1 miljarder kronor.

Sedan föregående plan antogs har kostnaderna generellt sett ökat inom transportsektorn. Kostnadsindex för väginvesteringar beräknas till cirka 131 % för den nya planprisnivån (2025-02) jämfört med den gamla (2021-02).[51] Detta gäller på en generell nivå och har framför allt använts som grund för att räkna om kostnadsnivån för potter. För namngivna objekt kan kostnadsökningarna vara större eller mindre än kostnadsindex.

5.2. Alternativ som övervägts i planeringen

I Tabell 5-1 redovisas en sammanfattning över planens innehåll samt en jämförelse mellan de olika planversioner som har tagits fram och redovisats under det pågående arbetet med att revidera planen. Här ingår även nollalternativet, liksom den skuggplan som arbetades fram till remissversionen (se närmare beskrivning av dessa nedan). MBK och SKB har tagits fram för samtliga planversioner och har således varit integrerade i hela processen.

Denna version av hållbarhetsbedömningen omfattar en bedömning av åtgärder av planens slutversion. För bedömning av tidigare planversioner (remissversion och redovisningsversion) hänvisas till de hållbarhetsbedömningar som bilagts dessa versioner av RTI-planen.

Nollalternativ

Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) och den sociala konsekvensbedömningen (SKB) ska innehålla uppgifter om sannolika effekter om planen inte genomförs. Detta kallas nollalternativ, men kan i andra miljö- och hållbarhetsbedömningar också kallas jämförelsealternativ eller framskrivet nuläge. Att ta fram ett nollalternativ är obligatoriskt för strategisk miljöbedömning men nollalternativ har i denna bedömning samma funktion för SKB såväl som för MKB. Nollalternativet är ett teoretiskt alternativ som innebär att den nu tidigare planen genomförs.

Principer för beräkning av nollalternativ:

- Namngivna objekt som är beslutade i den tidigare planen ingår i nollalternativet med uppdaterade kostnader.
- De potter som fanns med i den tidigare planen har 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 uppräkning gjorts med cirka 30 procent.

[51] https://bransch.trafikverket.se/tjanster/system-och-verktyg/Prognos--och-analysverktyg/investeringskostnad-omrakning-bca/

Det ska poängteras att flera åtgärder, främst gång- och cykelvägsobjekt, som tidigare ingick i potten Statliga cykelvägar, nu har blivit namngivna objekt. I MKB och SKB hanteras de som dock inte som enskilda objekt i nollalternativet, eftersom potterna bedöms i sin helhet. Av denna anledning beskrivs de i texten nedan som tillkommande objekt, även om åtgärderna i sig ingick även i den tidigare planen.

Skuggplan och alternativa inriktningar

Som en del i arbetet med att formulera planalternativ togs inför framtagandet av remissversionen fram en ”skuggplan” som tog sin utgångspunkt i de då kända förutsättningarna kring planrevideringen, den politiska inriktningen och låsningar i form av ingångna avtal. När RTI-planen skickades på remiss var remissversionen av planen ännu inte helt spikad. Av denna anledning gjordes bedömningarna i detta skede på skuggplanen. För den resterande delen av planens utrymme (fria medel utöver ”skuggplanen”) utformades tre alternativa inriktningar som jämfördes utifrån miljömässiga och sociala aspekter, med syfte att kunna beakta hållbarhetsasekterna i beslut kring prioritering av planens resterande utrymme:

- **Fokus namngivna objekt**. Satsning på tre nya namngivna vägobjekt.
- **Fokus statlig medfinansiering**. Utökad satsning på statlig medfinansiering till kommunal infrastruktur.
- **Fokus statliga vägar**. Utökad satsning på statliga vägar inom potter.

Alternativen i sin helhet och bedömningen av dem finns under avsnitt 5.4.

Valt alternativ

Skuggplanen omfattade, när den togs fram, 96 % av planens utrymme, vilket lämnade drygt 300 Mkr för alternativ användning. Alternativen utgjorde således redan från början en relativt liten del av planens totala utrymme. De kostnadsökningar som skett på namngivna objekt och det faktum att den totala planramen har minskats har gjort att det återstående utrymmet för alternativ har ätits upp helt. Planalternativens inriktning har därför haft liten påverkan på hållbarhetsbedömningen av planen som helhet.

Tidplanen har också påverkat processen. Planalternativen har, till följd av snäv tidsram, diskuterats parallellt med planförslaget vilket inneburit att vissa beslut har behövt fattas innan bedömningen av planalternativen varit färdig. Vidare är det flera förutsättningar som har förändrats under planprocessen, bland annat med flera objekt som tidigare legat inom potter men som på grund av kostnadsökningar blivit namngivna. Sammantaget innebär detta att det slutgiltiga planförslaget inte fullständigt speglar något av de studerade alternativen.

Följande justeringar har gjorts under planprocessen:

- Väg 11 Veberöd - Valdes in till remissversionen på grund av hög lönsamhet. Den kvalificerade sig grundat både av trafiksäkerhetsanledningar och kollektivtrafikens framkomlighet/attraktionskraft.
- Väg 21 Vannebergakorset samt Väg 9 Brösarp-Ravlunda har under planprocessen tillkommit som namngivna åtgärder. De ingick båda tidigare i potter men har blivit dyrare och räknas därför nu som namngivna objekt. Åtgärderna är inte fullfinansierade i planen utan medel avsätts i första hand för att ta fram vägplaner. Därför ingår ingen bedömning av dessa objekt i MKB och SKB.
- Samfinansieringsdelen av nationell plan i planen har minskat till följd av uteblivna satsningar i nationell plan. Det gäller främst Skånebanan Kristianstad-Hässleholm och Dubbelspår Maria-Helsingborg som inte prioriteras i nationell plan. Till följd av detta har medel inom åtgärdsområdet flyttats runt där mer lagts i potten för trimningsåtgärder. Potten Samfinansiering till nationell plan har också minskat något.

Tabell 5-1. Sammanfattning över planens innehåll samt en jämförelse mellan nollalternativ, skuggplan, redovisningsversion respektive slutversion (beslutad plan). Åtgärdskostnad i miljoner kronor.

Åtgärder	Budget (MKr)				
	Nollalternativ	Skuggplan	Remissversion	Redovisningsversion	Slutversion
Namngivna regionala vägobjekt	**2 167**	**3 295**	**3325**	**3 395**	**3390**
19 Bjärlöv-Broby	200	200	200	200	150
108 Staffanstorp-Lund	30	30	30	30	30
913 Bjärred-Flädie	115	115	80	115	115
11 Sjöbo (Anklam)-Tomelilla	340	340	330	340	340
23 Tjörnarp-Sandåkra	650	650	655	650	650
100 Stora Hammar-Kungstorp	115	115	115	115	115
100 Falsterbo-Stora Hammar	135	135	120	135	135
21 Klippan-Hyllstofta	20	410	395	410	410
108 Genom Svedala	280	280	290	280	280
23 Ö Höör Höör/Hörby	132	240	220	240	240
19 Härlöv - Karpalund	0	225	225	225	225
11 Veberöd	0	0	100	100	100
21 Vannbergakorset	0	0	0	0	20
Namngivna objekt; gång, cykel och kollektivtrafik:					
11 Gärsnäs-Simrishamn	0	100	100	100	100
1022 Hammar–Skillinge	150	150	150	150	150
1255 Bjuv-Åstorp-Hyllinge	0	70	75	70	75
1144 Hofterup-Häljarp	0	150	150	150	150
1350 Glumslöv-Rydebäck	0	85	85	85	85
9 Brösarp-Ravlunda	0	0	0	0	20
Samfinansiering av nationell plan	**808**	**1 025**	**1020**	**1 035**	**935**
ITS E6	0	0	0	10	10
Vändspår Båstad	0	100	100	100	100
Malmöpendeln Lommabanan etapp 2	100	100	100	100	100
Söderåsbanan & Lommabanan bulleråtgärder	0	150	150	150	150
Trimningspaket Järnväg	308	125	150	125	225
Kapacitet och uppställning Helsingborgområdet	0	250	250	250	150
VKB Maria-Helsingborg	400	0	0	0	0
Ystadbanan Skurup-Rydsgård	0	200	200	200	200
Skånebanan Kristianstad-Hässleholm	0	100	100	100	0
Kollektivtrafik	**949**	**1 325**	**1 370**	**1 370**	**1 370**
Statliga regionala vägar	308	350	350	350	350
Statlig medfinansiering kommunala vägar	440	750	750	750	750
Storstadsavtal Malmö	201	225	270	270	270
Cykelinfrastruktur	**686**	**1 000**	**1 000**	**1 000**	**1 000**
Statliga regionala cykelvägar	396	470	450	450	450
Standardhöjning och passager statliga cykelvägar	53	130	150	150	150
Statlig medfinansiering kommunala cykelvägar	158	300	300	300	300
Statlig medfinansiering regionalt prioriterade stråk	79	100	100	100	100
Framkomlighet och trafiksäkerhet	**365**	**635**	**585**	**582**	**585**
Statliga regionala vägar	198	450	400	400	400
Statlig medfinansiering bidrag kommunala vägar	141	150	150	150	150
Investeringsåtgärder enskilda vägar	24	30	30	30	30
Steg 1 & 2-åtgärder	2	5	5	2	5
Summa	**4 975**	**7 280**	**7 300**	**7 382**	**7 280**

5.3. Jämförelse mellan nollalternativ och slutversion

- Två nya namngivna regionala objekt har tillkommit – väg 19 Härlöv-Karpalund och väg 11 Veberöd.
- Flera gång- och cykelvägar som tidigare ingick i potten Statliga cykelvägar har ökat i kostnad och paketerats tillsammans med andra åtgärder och ingår därför nu i åtgärdsområdet Namngivna regionala objekt. Det gäller väg 11 Gärsnäs-Simrishamn, väg 1759 Bjuv-Åstorp-Hyllinge, väg 1144 Hofterup-Häljarp, väg 1350 Glumslöv-Rydebäck samt väg 9 Brösarp-Ravlunda.
- Väg 21 Vannebergakorset som tidigare rymdes i potten Trafiksäkerhet och miljö har fördyrats och därmed flyttats till Namngivna regionala objekt. (denna kommer troligtvis med, men inte helt säkert!)
- Samfinansieringsobjektet 913 Bjärred-Flädie planskild korsning Lommabanan har bytt namn till Väg 913 Bjärred-Flädie och flyttats till åtgärdsområdet Namngivna regionala objekt.
  - Namngivna regionala objekt som låg över kant (väg 21 Klippan-Hyllstofta och väg 23 Höör Höör/Hörby) har nu kommit med i sin helhet. Väg 23 Höör Höör/Hörby har dock genomgått ett omtag och har en ny mindre totalkostnad och nytt objektsnamn: Väg 13 och 23 Hörby–Höör.
  - Två nya samfinansieringsobjekt har tillkommit - Ystadbanan Skurup-Rydsgård och bulleråtgärder på Söderåsbanan och Lommabanan.
  - Samfinansieringsobjektet Kävlinge-Arlöv, etapp 2 (Lommabanan) har döpts om till Malmöpendeln Lommabanan etapp 2.
  - Objektet Västkustbanan Maria-Helsingborg har paketerats tillsammans med uppställning Raus Norra och Växel ut från Raus depå under rubriken Kapacitet och uppställning i Helsingborgsområdet.
- Åtgärden Vändspår Båstad har flyttats från potten Trimningspaket Järnväg och blivit en utpekad samfinansieringsåtgärd.
- Potterna Trafiksäkerhet och miljö samt Övrigt har slagits ihop till potten Framkomlighet och trafiksäkerhet.
- Kostnadsposten Driftbidrag till flygplatser har utgått eftersom hanteringen av detta stöd har övertagits av Trafikverket.
- Potterna för Kollektivtrafik, Cykelinfrastruktur samt Framkomlighet har ökat likvärdigt och har samma andel av planens utrymme som i tidigare plan. I relation till nollalternativet innebär detta en ökning med 90-100 %.

5.4. Bedömning av alternativa inriktningar

Tre alternativa inriktningar har tagits fram och jämförts utifrån miljömässiga och sociala aspekter:

- **Fokus namngivna objekt**. Omfattar satsning på tre nya kandidater; ”väg 11 Veberöd planskild korsning”, ”väg 21 Vannebergakorset” samt delfinansiering för objektet ”väg 108 Klågerup-Staffanstorp”
- **Fokus statlig medfinansiering**. Omfattar en utökad satsning på statlig medfinansiering inom de tre potterna (Kollektivtrafik, Cykelvägar samt Framkomlighet och trafiksäkerhet).
- **Fokus statliga vägar**. Omfattar en utökad satsning på statliga vägar inom de tre potterna (Kollektivtrafik, Cykelvägar samt Framkomlighet och trafiksäkerhet).

Tabell 5-2. Åtgärder i alternativa användningar av fria medel i planen

Åtgärder	Budget (MKr)		
	Alternativ 1: Fokus namngivna objekt	Alternativ 2: Fokus statlig medfinansiering	Alternativ 3: Fokus statliga vägar
Namngivna vägåtgärder	**313**	**0**	**0**
108 Klågerup-Staffanstorp (över kant)	83	0	0
21 Vanneberga-korset	130	0	0
11 Veberöd planskild korsning	100	0	0
Kollektivtrafik	**0**	**181**	**78**
Statliga regionala vägar	0	0	78
Statlig medfinansiering kommunala vägar	0	181	0
Cykelvägar	**0**	**96**	**134**
Statliga regionala cykelvägar	0	0	105
Standardhöjning och passager statliga cykelvägar	0	0	29
Statlig medfinansiering kommunala cykelvägar	0	72	0
Statlig medfinansiering regionalt prioriterade stråk	0	24	0
Framkomlighet och trafiksäkehet	**0**	**36**	**101**
Statliga regionala vägar	0	0	101
Statlig medfinansiering bidrag kommunala vägar	0	36	0
Summa	**313**	**313**	**313**

Betydande miljöpåverkan

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 cykelinfrastruktur 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 och 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 barriäreffekter. 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.

Sociala konsekvenser

Sammanhållning

De alternativa inriktningarna är generellt sett likvärdiga vad gäller bidrag till sammanhållning. Huruvida åtgärderna stärker tillgängligheten mellan med olika karaktär är svårt att bedöma för potter med åtgärder utan känd geografi.

Tillgänglighet

Samtliga inriktningar bidrar positivt vad gäller den generella tillgängligheten för medborgarnas och näringslivets transporter. Dock bidrar alternativen med fokus på potter (”Fokus statlig medfinansiering” samt ”Fokus statliga vägar”) i större utsträckning till barns och äldres tillgänglighet samt jämställdhet än ”Fokus namngivna objekt”. Detta beror på att potterna omfattar satsningar på gång, cykel och kollektivtrafik, barns skolresor och minskade barriäreffekter. ”Fokus statliga vägar” bidrar mest positivt till hållbar tillgänglighet utifrån ett socioekonomiskt perspektiv och tillgänglighet på landsbygd.

Hälsofrämjande

Alternativen med fokus på potter bidrar mer positivt till förutsättningarna att välja gång, cykel och till fysisk aktivitet än ”Fokus namngivna objekt”.

Sammanfattning av bedömningarna för alternativa inriktningar

Nedan i Tabell 5-3 och Tabell 5-4 visas sammanfattande bedömning av de tre alternativa inriktningarna. Sammanfattningsvis bedöms alternativen ”Fokus statlig medfinansiering” och ”Fokus statliga vägar” bidra mer positivt avseende både betydande miljöpåverkan och sociala konsekvenser än ”Fokus namngivna objekt”.

Tabell 5-3 Sammanfattande jämförelse av alternativa användningar av fria medel i planen avseende betydande miljöpåverkan

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

Tabell 5-4 Sammanfattande jämförelse av alternativa användningar av fria medel i planen avseende betydande sociala konsekvenser

Perspektiv	Alternativ 1: Fokus namngivna objekt	Alternativ 2: Fokus statlig medfinansiering	Alternativ 3: Fokus statliga vägar
Sammanhållning			
Tillgänglighet			
Hälsofrämjande			

6. Betydande miljöpåverkan

I detta kapitel följer en bedömning av den regionala transportinfrastrukturplanens betydande miljöpåverkan, utifrån olika aspekter:

- I kapitel 6.1 görs en bedömning av planens bidrag inom fokusområdena klimat, hälsa respektive landskap, utifrån investeringskostnad för olika åtgärdsområden. Bedömningen görs av planen som helhet och visualiseras i en matris i Figur 6-1.
- I kapitel 6.2 redovisas en sammanfattande bedömning av planens betydande miljöpåverkan i relation till nollalternativet.
- I kapitel 6.3 görs en beskrivning av åtgärder som planeras för att förebygga, hindra eller motverka betydande negativ miljöpåverkan.
- I kapitel 6.4 beskrivs åtgärder som planeras för att förebygga, hindra eller mot-verka betydande negativ miljöpåverkan.

För en djupare förståelse för metoder och överväganden som ligger bakom bedömningarna hänvisas till kapitel 3.4 – Analysmetoder och orsakssamband.

6.1. Samlad bedömning

Klimat

Miljöaspekt	Samlad bedömning	Beskrivning
Transport-effektivitet	Positiv och Negativ	Merparten av de namngivna vägåtgärderna leder till en ökning av vägtrafiken och bidrar därmed negativt till transporteffektivitet. Det gäller framför allt vägåtgärder som innebär högre hastigheter, vanligtvis en ökning av hastigheten från 80 km/h, som bedöms bidra till högre relativ attraktivitet för bil och inducerad trafik. Åtgärdsområdena Samfinansiering nationell plan, Kollektivtrafik samt Cykelinfrastruktur bidrar i positiv riktning genom att de stärker de hållbara färdsättens tillgänglighet och har potential att bidra till överflyttning.
Energi-effektivisering	Positiv och Negativ	Merparten av vägåtgärderna leder till ökad energiåtgång per fordonskilometer på grund av högre hastigheter, vilket också innebär ökad klimatpåverkan. Åtgärdsområdet Kollektivtrafik bidrar positivt genom att flera av åtgärder skapar jämnare körmönster för bussar och därmed minskad

		energiåtgång. Övriga åtgärdsområden har en relativt försumbar påverkan på denna miljöaspekt.
Klimatpåverkan i byggskedet	Negativ	Alla nybyggnadsåtgärder, både på väg och järnväg, har negativ klimatpåverkan från byggskedet. De namngivna vägåtgärderna och järnvägsåtgärderna (åtgärdsområdet Samfinansiering nationell plan) bedöms ha mest negativ påverkan eftersom dessa är större åtgärder och omfattar byggnadsverk (som exempelvis broar) med hög klimatpåverkan. Steg 1- och 2-åtgärder är den enda åtgärdskategorin som inte innebär om- eller nybyggnad och som därmed inte orsakar klimatpåverkan från byggskedet.

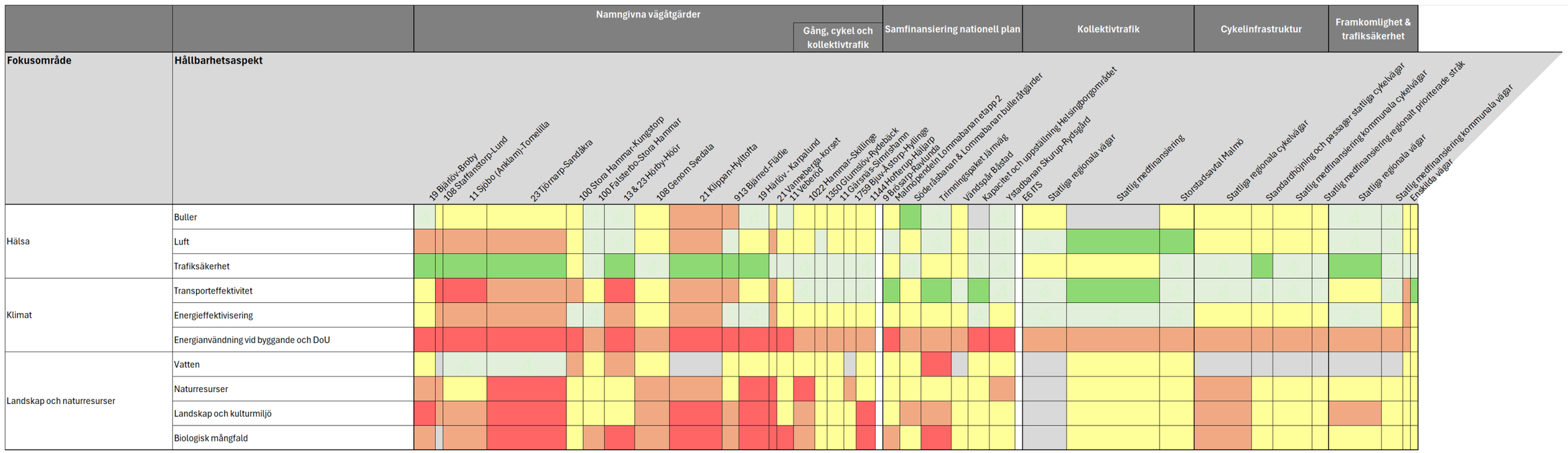
Hälsa

Miljöaspekt	**Samlad bedömning**	**Beskrivning**
Buller	Svagt positiv	Åtgärderna i planen har en övervägande positiv påverkan på buller, dock med flera åtgärder som inte ger någon påverkan eller som är svårbedömda. Några få åtgärder utmärker sig negativt genom att högre hastigheter bedöms bidra till ökat buller. Det rör sig om vägåtgärder som bidrar till ökad trafik och/eller ökade hastigheter nära bebyggelse (21 Klippan-Hyllstofta och 913 Bjärred-Flädie). Direkta bullerskyddsåtgärder ingår i åtgärdsområdet Framkomlighet och trafiksäkerhet och i objektet ”Bulleråtgärder på Söderåsbanan & Lommabanan”.
Luft	Positiv	En del större vägobjekt leder till negativ påverkan på luft genom att de bedöms bidra till mer trafik och till högre hastigheter. Påverkan är dock generellt relativt liten eftersom få av vägobjekten har någon direkt påverkan på trafiken i tätbebyggt område. Åtgärdsområdena Samfinansiering nationell plan samt Kollektivtrafik har generellt sett positiv påverkan genom potential till överflyttning från vägtrafik. Även åtgärdsområdet Framkomlighet och trafiksäkerhet bidrar positivt genom trafiklugnande åtgärder som minskar hastigheterna. Den positiva påverkan från dessa områden bedöms överväga den negativa effekten från vägobjekten.

Trafiksäkerhet	Mycket positiv	En stor del av planens utrymme går till satsningar som har positiv eller mycket positiv påverkan på trafiksäkerhet för samtliga trafikslag. De namngivna objekt som omfattar mötesseparering har mycket positiv påverkan.

Landskap

Miljöaspekt	Samlad bedömning	Beskrivning
Vatten	Neutral	Påverkan på vatten bedöms för de flesta åtgärder vara neutral. Några åtgärder har potentiellt positiv påverkan genom stärkt vattenskydd, exempelvis väg 11 Sjöbo-Anklam och väg 23 Tjörnarp-Sandåkra. Vissa vägobjekt har risk för negativ påverkan men denna behöver utredas vidare.
Naturresurser	Negativ	Några vägobjekt utmärker sig i form av jordbruksmark tas i anspråk, framför allt väg 23 Tjörnarp-Sandåkra, väg 19 Härlöv-Karpalund samt 1022 GC-väg Hammar-Skillinge. Åtgärder i potter har generellt sett ingen påverkan på naturresurser, med potentiellt undantag för cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder längs statliga vägar, som kan omfatta breddning.
Landskap och kulturmiljö	Negativ	Vad gäller påverkan på landskapsbild har en betydande del av de namngivna vägobjekten, och en del av järnvägsåtgärderna (som ingår i medfinansiering till Nationell plan), negativ påverkan. Övriga åtgärder bedöms generellt gå i neutral riktning, eller är svårbedömda.
Biologisk mångfald	Negativ	En stor del av vägobjekten bedöms ha negativ eller mycket negativ påverkan på aspekten biologisk mångfald, orsakat av barriärer, intrång och störning. Det gäller merparten av de namngivna vägåtgärderna men också en del av järnvägsåtgärderna (som ingår i medfinansiering till Nationell plan). Övriga åtgärder bedöms generellt gå i neutral riktning, eller är svårbedömda.



Figur 6-1. Samlad bedömning av den regionala planens betydande miljöpåverkan. Kolumnbredden motsvarar investeringssummans storlek, medan färgskalorna innebär; grönt= mycket positiv påverkan, ljus grönt=svagt positiv påverkan, beige=försumbar påverkan, ljus rött=svagt negativ på-verkan, rött=mycket negativ påverkan, grått=för bristfälligt underlag för att kunna bedöma.

6.2. Betydande miljöpåverkan i relation till nollalternativet

Här görs en bedömning av betydande miljöpåverkan av planförslaget i relation till nollalternativet. Det är alltså bara påverkan från de tillkommande investeringarna som bedöms, jämfört med vad som redan är beslutat sedan tidigare. Bedömningen sammanfattas i Tabell 6-1.

Klimat

Den nya planen bidrar i en positiv riktning avseende transporteffektivitet jämfört med nollalternativet. Hälften av det tillkommande planutrymmet tillfaller potterna Kollektivtrafik, Cykelinfrastruktur samt Framkomlighet och trafiksäkerhet med positiv påverkan. Av tillkommande vägobjekt har merparten en positiv eller neutral påverkan på transporteffektivitet. Namngivna objekt som innebär satsningar på gång, cykel och kollektivtrafik bidrar positivt, och även andra tillkommande objekt som ”väg 100 Falsterbo – Stora Hammar” och ”väg 19 Härlöv - Karpalund” har neutral respektive positiv påverkan. Objektet ” 13 & 23 Hörby-Höör” (som finns med även i nollalternativet men med i sin helhet i den nya planen) har negativ påverkan på transporteffektivitet.

Avseende energieffektivisering är den nya planen mycket likvärdig nollalternativet med endast försumbara skillnader. Avseende Klimatpåverkan i byggskedet går den nya planen i en negativ riktning jämfört med nollalternativet genom att en större planram leder till ökat byggande.

Hälsa

Några av de tillkommande åtgärderna har en positiv påverkan på buller, genom direkta bullerskyddsåtgärder eller åtgärder som har potential att minska biltrafiken. Effekterna är dock i många fall relativt små eller svårbedömda och det är därför svårt att dra någon slutsats om bidraget i relation till nollalternativet.

Nära hälften av planutrymmet går till åtgärder som minskar luftföroreningar genom att bedömd överflyttning av resor leder till minskad vägtrafik och lägre hastigheter. Merparten av det tillkommande planutrymmet går också till åtgärder med positiv eller mycket positiv påverkan på trafiksäkerhet.

Landskap

Den nya planen har en negativ påverkan på landskap i relation till nollalternativet, till stor del beroende på att de namngivna vägobjekt, och till mindre del gång- och cykelvägsobjekt, som tillkommit har negativ påverkan på flera av aspekterna inom landskap, med undantag för aspekten Vatten.

Exempel på tillkommande åtgärder som utmärker sig med negativt bidrag inom flera aspekter är väg 13 & 23 Hörby-Höör (viss påverkan på vattenskydd samt intrång och barriärer), väg 19 Härlöv-Karpalund (ökad markåtkomst, påverkan på landskapsbild samt biologisk mångfald) samt cykelvägsutbyggnaden på väg 1144 Hofterup-Häljarp (påverkan på landskapsbild samt biologisk mångfald).

Tabell 6-1. Bedömning av planens betydande miljöpåverkan i relation till nollalternativet för fokusområden och aspekter.

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	

6.3. Kumulativa miljöeffekter

Kumulativa effekter uppstår när flera olika effekter samverkar med varandra. Det kan handla om att olika typer av effekter från en och samma verksamhet samverkar eller att effekter från olika verksamheter samverkar. Kumulativa effekter bedöms vara mest relevanta kopplat till miljöaspekterna Klimat och Biologisk mångfald.

Klimat

Åtgärderna i planen påverkar utsläppen av koldioxid både direkt under byggskedet, och indirekt genom hur de påverkar trafiken. Varje investering i infrastrukturen är en del av en större helhet, och det går därför inte att enbart titta på hur trafiken påverkas av en enskild åtgärd, utan hur åtgärderna tillsammans påverkar förutsättningarna för trafiken. Medan investeringar i utbyggd vägkapacitet stimulerar ökad biltrafik, bidrar satsningar på kollektivtrafik, gång och cykel till att skapa ett transporteffektivt samhälle där vägtrafiken kan minska. Så länge fordonsflottan inte är fossilfri bidrar minskad trafik direkt till minskade koldioxidutsläpp, men även i ett längre perspektiv där vägtrafiken på sikt kan antas bli helt fossilfri kommer ett minskat behov av energi för transporter i ett systemperspektiv kunna bidra till minskade utsläpp, eftersom det tillgängliggör fossilfri energi för andra ändamål.

Biologisk mångfald

Biologisk mångfald är mycket mer än hotade arter och skyddade områden och en god biologisk mångfald är resultatet av en funktionalitet där många olika delar bidrar till helheten. Påverkan på den biologiska mångfalden begränsas inte till infrastrukturens yta, utan den sker långt utanför den egentliga vägen eller järnvägen. Bedömningen av varje enskild åtgärds specifika påverkan på biologisk mångfald blir därför inte en rättvisande bild av påverkan på helheten, utan sammantaget blir resultatet att biologisk mångfald utarmas lite grann för varje aktivitet. Det är ju inte heller bara infra-strukturåtgärder som påverkar den biologiska mångfalden, utan många olika aktiviteter i samhället påverkar förutsättningarna negativt, samtidigt som otillräckliga an-strängningar görs för att stärka förutsättningarna för den biologiska mångfalden och kompensera för den negativa påverkan. Ingen aktivitet kan enskilt anses vara avgörande men sammantaget har resultatet blivit massutrotning och kraftig utarmning av biologisk mångfald, som fortgår. Därtill kommer klimatförändringarna, som också sätter de naturliga ekosystemen under stor press.

6.4. Beskrivning av åtgärder som planeras för att förebygga, hindra eller motverka betydande negativ miljöpåverkan

Trafikverket ansvarar för genomförandet av den regionala transportinfrastrukturplanen, vilken ska genomföras enligt de intentioner som den beslutade inriktningen innebär. Trafikverkets fattar beslutet om att påbörja den fysiska planeringen och att byggstarta ett objekt, medan Länsstyrelsen tar beslut om vilka projekt som kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Inom ramen för genomförandet av planen finns det möjlighet att anpassa utformningen av infrastrukturen för att motverka betydande negativ miljöpåverkan, framför allt avseende fokusområde landskap. Vid de flesta större åtgärder tas vägplaner fram och i samband med dessa görs också projektspecifika MKB. Här finns möjlighet att studera behovet av markåtkomst, faunapassager med mera.

Det är också Trafikverket som fattar det formella beslutet om hur de årliga medlen i potterna för statlig medfinansiering skall användas. Detta ska dock göras i dialog med Region Skåne. Trafikverket ska årligen göra en avstämning och redovisa verksamhetsåret för Region Skåne. För de medel inom åtgärdsområdena som inte är upplåsta finns det en möjlighet att påverka prioritering och inriktning under genomförandet och därmed också motverka betydande negativ miljöpåverkan.

7. Social konsekvensbedömning

I detta kapitel följer en samlad bedömning och konsekvensbeskrivning av den regionala transportinfrastrukturplanens sociala konsekvenser, utifrån olika aspekter:

- I kapitel 7.1 redovisas en samlad bedömning av i vilken riktning som åtgärderna i planen påverkar fokusområdena Sammanhållning, Tillgänglighet och Hälsofrämjande. Bedömningen görs av planen som helhet och visualiseras i en matris i Figur 7-2.
- I kapitel 7.2 redovisas en sammanfattande bedömning av planens sociala konsekvenser i relation till nollalternativet.
- I kapitel 7.3 görs en beskrivning av kompletterande åtgärder för att hantera sociala konsekvenser

För en djupare förståelse för metoder och överväganden som ligger bakom bedömningarna hänvisas till kapitel 3.4 – Analysmetoder och orsakssamband.

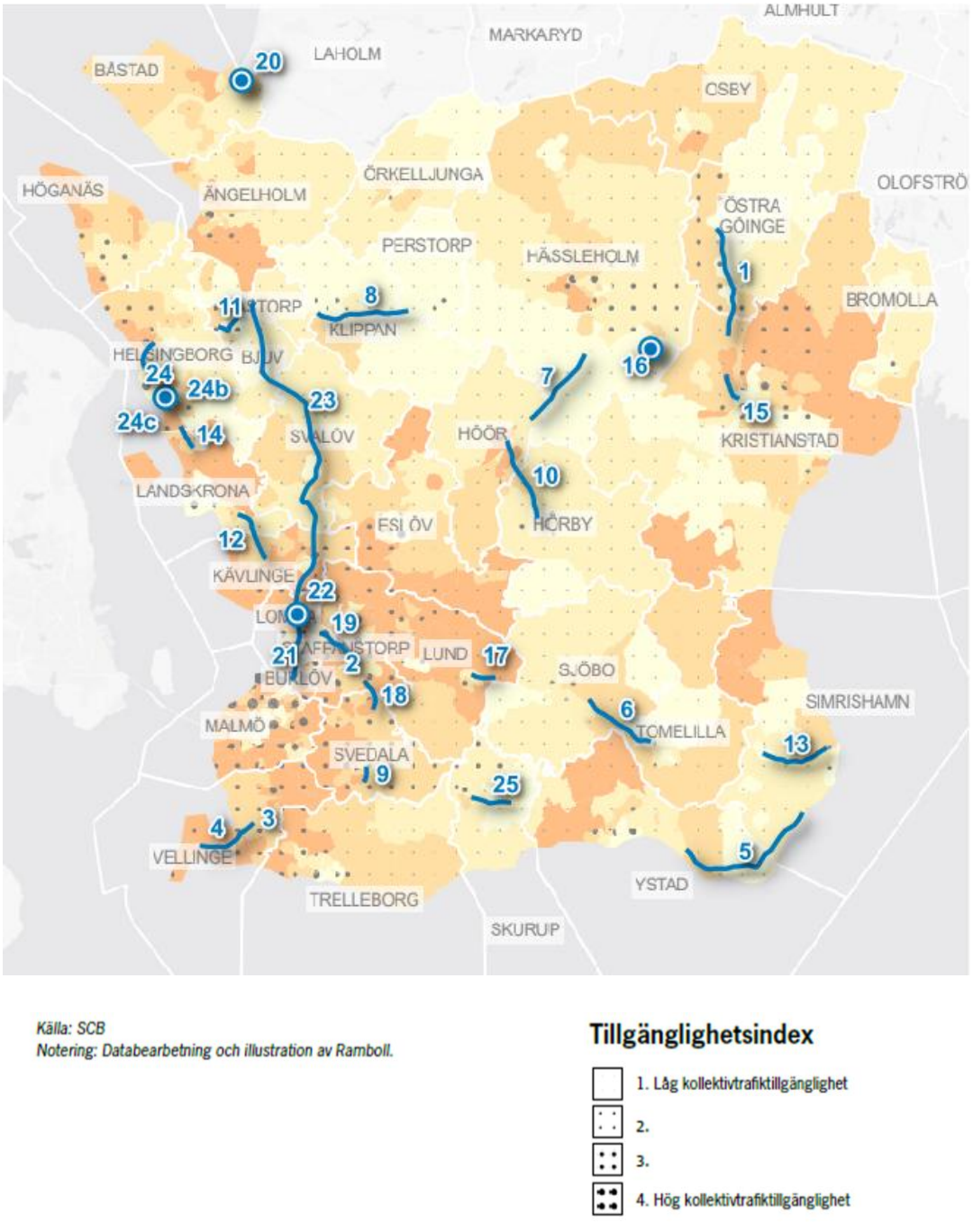
7.1. Samlad bedömning

För de sociala aspekterna ”Sammanhållning” och ”Tillgänglighet” har analyser gjorts av hur olika åtgärder bidrar till att knyta samman områden i Skåne med olika socioekonomisk karaktär, respektive bidrar till att stärka tillgängligheten i områden med risk för social utsatthet. De namngivna åtgärder som ingår i planen och som går att knyta till en geografisk plats lagts ovanpå en kartbild av socioekonomi och tillgänglighet, se karta nedan.

1	19 Bjärlöv-Broby
2	108 Staffanstorp-Lund
3	100 Stora Hammar-Kungstorp
4	100 Falsterbo-Stora Hammar
5	1022 Hammar–Skillinge
6	11 Sjöbo (Anklam)-Tomelilla
7	23 Tjörnarp-Sandåkra
8	21 Klippan-Hylltofta
9	108 Genom Svedala
10	13 & 23 Hörby-Höör
11	1759 Bjuv-Åstorp-Hyllinge
12	1144 Hofterup-Häljarp

13	11 Gärsnäs-Simrishamn
14	1350 Glumslöv-Rydebäck
15	19 Härlöv - Karpalund
16	21 Vannebergakorset
17	11 Veberöd
18	108 Klågerup-Staffanstorp*
19	108 Flackarp-Lund Södra*
20	Vändspår Båstad
21	Malmöpendeln Lommabanan
22-23	Söderåsbanan & Lommabanan bulleråtgärder
24	Kapacitet och uppställning Helsingborgsområdet

*Kanditater som inte kom med i slutversionen av planen men som har bedömts



Figur 7-1. Bedömning av namngivna åtgärders påverkan på sammanhållning och tillgänglighet utifrån ett socioekonomiskt perspektiv.[52]

[52] Den socioekonomiska segregationen i Skåne (2021) Rapport framtagen åt Region Skåne av Ramböll med medel från Delegationen mot segregation (Delmos). Objekten har digitaliserats av Trivector.

Sammanhållning

Fokusområdet sammanhållning har bedömts utifrån två aspekter, dels tillgänglighet mellan områden med olika socioekonomisk karaktär, dels bidrag till att stärka tillgängligheten mellan Skånes fyra hörn. De två aspekterna är nära sammankopplade med varandra och påverkan på dessa redovisas därför samlat nedan.

Social hållbarhetsaspekt	**Samlad bedömning**	**Beskrivning**
Tillgänglighet mellan områden med olika socioekonomisk karaktär Tillgänglighet mellan Skånes fyra hörn	Positiv	Flera av de namngivna vägobjekten har positiv påverkan på sammanhållning. Regionala vägstråk som väg 19 och väg 23 bidrar till att knyta samman Skånes olika hörn. Minskade restider längs med dessa stråk bidrar lokalt genom att knyta ihop områden med olika socioekonomisk karaktär. Här kan väg 19 Bjärlöv-Broby lyftas fram som ett exempel med tydliga skillnader i socioekonomiska förutsättningar längs det utpekade objektet, samt väg 23 Tjörnarp-Sandåkra som bidrar till att knyta ihop sydvästra med nordöstra Skåne. Sammanhållning kan också ses i ett större perspektiv genom vägstråkens regionala funktion. Vägstråk som väg 11, 19, 21 och 23 knyter ihop områden med olika socioekonomiska fruktsättningar och bidrar till att knyta samman hörnen, med positiv påverkan på områden som ligger utanför de sträckor som direkt berörs av ett objekt. Satsningar på järnvägsobjekt (inom åtgärdsområdet Samfinansiering nationell plan) bidrar positivt till sammanhållning genom åtgärder som möjliggör ökad kapacitet och robusthet, restider och trafikering på järnväg vilket främjar ett resande mellan Skånes olika delar. Lommabanans etapp 2 öppnar upp för resandemöjligheter med tåg från Malmö till orter med skilda socioekonomiska förutsättningar. Vändspår Båstad syftar till att framtidssäkra Pågatågstrafiken till Båstad medan ”Kapacitet och uppställning Helsingborgsområdet” är en förutsättning för den sista kvarvarande etappen på Västkustbanan, Maria-Helsingborg. Både dessa områden bidrar till att förbättra resandemöjligheterna med tåg i Nordvästra Skåne, ett hörn med stora skillnader i socioekonomiska förutsättningar. Satsningarna på Ystadbanan och Skånebanan syftar båda till att öka

	kapaciteten och därmed möjliggöra en mer attraktiv tågtrafik mellan östra och västra Skåne. En bedömning av bidrag till sammanhållning kräver generellt sett information om geografisk plats för en åtgärd och underlag om den socioekonomiska geografin. Därför har det varit svårt att bedöma potterna avseende detta fokusområde. Namngivna gång- och cykelvägsobjekt, som har en mer lokal funktion, bidrar inte i första hand till sammanhållning, men kan dock göra det om kopplingarna mellan cykel och kollektivtrafik stärks, vilket är fallet för exempelvis GC-väg längs med väg 11 Gärsnäs-Simrishamn.

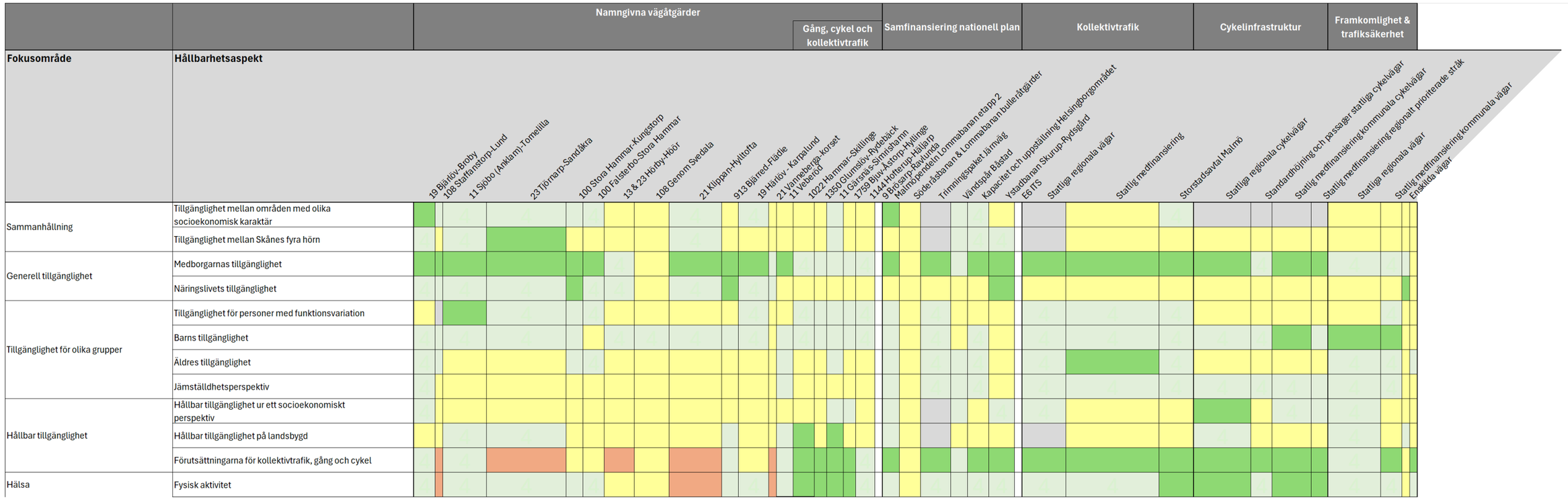
Tillgänglighet

Social hållbarhetsaspekt	Samlad bedömning	Beskrivning
Generell tillgänglighet	Mycket positiv	Åtgärderna i planen bidrar i stor utsträckning till ökad tillgänglighet för såväl medborgarnas som näringslivets transporter. Mer än hälften av åtgärderna bedöms ha en mycket positiv påverkan på medborgarnas tillgänglighet. Bedömningen är en sammanvägning av minskade restider och huruvida en åtgärd stärker förutsättningarna för flera olika färdsätt.
Tillgänglighet för olika grupper	Positiv	Tillgänglighet för personer med funktionsnedsättning påverkas positivt framför allt av potten Kollektivtrafik. Flera av de namngivna objekten bedöms också bidra positivt genom att de omfattar hållplatsåtgärder. Barns tillgänglighet påverkas mycket positivt av statlig medfinansiering till kommunal infrastruktur, samt potten ”Framkomlighet och trafiksäkerhet”. Båda dessa potter omfattar åtgärder som bedöms kunna ha en direkt påverkan på barns skolresor. Barns resor bedöms också stärkas av de större gång- och cykelvägsobjekten samt av flera av de namngivna objekten, som också omfattar gång- och cykelvägsåtgärder. Påverkan på äldres tillgänglighet är i vissa fall svår att bedöma, men gruppens tillgänglighet påverkas framför allt av tillgänglighet till kollektivtrafik. Potten statlig medfinansiering till kollektivtrafik bedöms

		bidra mycket positivt, liksom ”Framkomlighet occh trafiksäkehet” som bidrar till tryggare och säkrare trafikmiljöer. Åtgärder som bidrar positivt till jämställdhet är framför allt de som bidrar till att stärka kollektivtrafikens konkurrenskraft i relation till bil. Det är framför allt potterna samt samfinansiering till nationell plan som bidrar positivt i detta avseende.
Hållbar tillgänglighet	Positiv	Hållbar tillgänglighet ur ett socioekonomiskt perspektiv definieras som påverkan på tillgängligheten med kollektivtrafik inom, till och från områden som har socioekonomiska utmaningar och låg tillgänglighet med kollektivtrafik, så kallad dubbel exkludering. Bedömningen har utgått från samma geografiska analys över socioekonomi som har legat till grund för bedömningen av sammanhållning. Här ligger dock fokus på tillgänglighet generellt till, från och inom dessa områden, och inte bara att koppla samman områden med olika socioekonomisk karaktär. En stor del av planens utrymme har en neutral påverkan i detta avseende. De åtgärder som bidrar positivt är framför allt statliga regionala cykelvägar som bland används till att knyta ihop basnätet för cykel i Skåne och ge likvärdiga förutsättningar för att cykla. Även vissa namngivna objekt som också omfattar kollektivtrafiksatsningar, samt potterna Kollektivtrafik samt Trafiksäkerhet och framkomlighet på det statliga vägnätet bidrar positivt. Planens kan framför allt påverka hållbar tillgänglighet på landsbygd genom att stärka tillgängligheten stärks med gång och cykel i områden med stort bilberoende. Ett viktigt perspektiv här är bland annat att studera påverkan på boende och verksamma längs med ett vägstråk där en utbyggnad görs. Om det anläggs parallella gång- och cykelvägar, hållplatser med mera längs med vägen kan det innebära ett positivt bidrag. Denna typ av effekt uppstår för vissa namngivna vägåtgärder, exempelvis väg 11 Sjöbo-Anklam och väg 23 Tjörnarp-Sandåkra. Även vissa namngivna gång- och cykelvägsobjekt bidrar positivt. Förutsättningarna för att välja kollektivtrafik, gång och cykel är direkt knutna till Region Skånes mål för färdmedelsandelar. En stor del av planens utrymme satsas på åtgärder som bidrar positivt till dessa mål. Dock bidrar en del namngivna objekt negativt, genom att de bidrar till kortare restider och ökad konkurrenskraft för personbil i relation till övriga trafikslag.

Hälsofrämjande

Social hållbarhetsaspekt	Samlad bedömning	Beskrivning
Fysisk aktivitet i transportsystemet	Positiv	En klar majoritet av planens medel satsas på åtgärder som bidrar till ökad fysisk aktivitet. De åtgärder som bidrar mycket positivt är framför allt namngivna gång- och cykelvägsobjekt samt potten för cykelinfrastruktur. Endast ett fåtal åtgärder bidrar negativt eller ger inget bidrag. Dessa är vissa namngivna objekt där det genomförs åtgärder som försvårar för möjligheten att gå, cykla och åka kollektivt. Det är värt att notera att även kollektivtrafiksatsningar bidrar till fysisk aktivitet genom att kollektivtrafikresande främjar anslutningsresor i större utsträckning än vad resor med bil gör.



Figur 7-2. Samlad bedömning av den regionala planens sociala konsekvenser. Kolumnbredden motsvarar investeringssummans storlek, medan färgskalorna innebär; grönt= mycket positiv påverkan, ljus grönt =svagt positiv påverkan, beige=försumbar påverkan, ljus rött=svagt negativ på-verkan, rött=mycket negativ påverkan, grått=för bristfälligt underlag för att kunna bedöma.

7.2. Sociala konsekvenser av planen i relation till nollalternativ

Här görs en bedömning av sociala konsekvenser i relation till nollalternativet. Det är alltså bara påverkan från de tillkommande investeringarna som bedöms, jämfört med vad som redan är beslutat sedan tidigare. Bedömningen sammanfattas i Tabell 7-1.

Sammanhållning

Flera tillkommande åtgärder bidrar positivt till sammanhållning. Dock är det många åtgärder som på grund av brist på geografisk information inte har kunnat bedömas. Bland tillkommande åtgärder som utmärker sig är väg 19 Härlöv-Karpalund som bidrar positivt till att knyta ihop områden med olika socioekonomisk karaktär. Dock finns merparten av åtgärderna som bidrar positivt till denna aspekt med även i nollalternativet och effekten i relation till nollalternativet bedöms därför som neutral.

Tillkommande järnvägssatsningar på Västkustbanan och Ystadbanan bidrar positivt till att knyta samman Skånes hörn och för denna aspekt av sammanhållning bedöms planen därför som positiv i relation till nollalternativet.

Tillgänglighet

Den nya planen bidrar starkt till ökad tillgänglighet, framför allt för medborgarnas resor, då flera av tillkommande åtgärder stärker flera olika färdsätt och därmed bidrar till ökad tillgänglighet för flera. Exempelvis omfattar flera av de tillkommande namngivna vägobjekten också åtgärder för gång, cykel och kollektivtrafik.

Nära hälften av det tillkommande planutrymmet går till åtgärder som stärker tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning och barn, främst genom den ökade satsningen på potter Kollektivtrafik, Cykelinfrastruktur samt Framkomlighet och trafiksäkerhet. Även påverkan på äldres tillgänglighet och på jämställdhet är positivt genom den utökade satsningen på potter.

Avseende hållbar tillgänglighet ur ett socioekonomiskt perspektiv och landsbygdsperspektiv är skillnaderna mot nollalternativet försumbara då flera åtgärder inte har någon påverkan på dessa aspekter. Dock bidrar de tillkommande gång- och cykelvägsobjekten, liksom den ökade satsningen på potterna Cykelinfrastruktur samt Framkomlighet och trafiksäkerhet, positivt på förutsättningarna för att välja gång, cykel och kollektivtrafik.

Hälsofrämjande

Den absoluta merparten av de tillkommande åtgärderna bidrar till att förbättra resandemöjligheterna med gång, cykel och kollektivtrafik och bidrar därmed till ökad fysisk aktivitet i transportsystemet.

Tabell 7-1. Bedömning av planens betydande miljöpåverkan 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	↑

7.3. Hur kan planen följas upp för att bidra till social hållbarhet?

Utifrån nulägesbeskrivningen kan konstateras att det finns olika sociala utmaningar som regionen står inför, däribland ojämlika tillgänglighetsförsättningar, skiftande socioekonomiska förutsättningar och en ojämnt fördelad fysisk och psykisk hälsa i regionen. Även kvinnor och män reser på olika sätt, har olika tillgång till olika färdsätt och olika värderingar kopplat till transportsystemet.

Det finns möjlighet att fånga och hantera en del av dessa sociala utmaningar genom åtgärder i RTI-planen, men dessa utmaningar handlar också om åtgärder som rör senare planeringsskeden och såklart också andra samhällssektorer. Vissa aspekter av social hållbarhet kan påverkas i tidiga, strategiska skeden av transportplaneringen, bland annat genom åtgärder i länsplanen, medan andra aspekter är mer en fråga för senare skeden. Till exempel är trafikering i kollektivtrafiken liksom utformningen av trygga, säkra och tillgängliga trafikmiljöer mer en fråga för senare skeden. Vilka gruppers och geografiers efterfrågan på resor och tillgänglighet som adresseras av åtgärder är ofta en fråga för en länsplan liksom vilka grupper/geografier som får åtgärder och hur transportåtgärder kan användas för att knyta samman olika grupper av människor i samhället och bidra till ökad sammanhållning och tillit. De potentiella sociala konsekvenser som lyfts fram i bedömningen av sociala konsekvenser ovan blir viktiga att beakta och fortsatt hantera i kommande skeden av transportplaneringen.

I socioekonomiskt svaga områden är det särskilt viktigt att satsa på åtgärder som syftar till gång, cykel och kollektivtrafik då körkortsinnehav och bilinnehav är lägre bland boende i dessa områden liksom att resandet till viss del sker mer lokalt jämfört med andra befolkningsgrupper. En medveten fördelning av åtgärder kan bidra till att minska de ojämlika mobilitetsförutsättningarna och livsvillkoren i regionen. Socioekonomiskt svaga områden och grupper är generellt också mer påverkade av transportsystemets negativa effekter i form av olycksrisker, buller, luftföroreningar, barriäreffekter och bristande infrastruktur, samtidigt som de drar mindre nytta av förbättringar i tillgänglighet. Transportplaneringen behöver därför tillse en jämnare fördelning och åtgärder behöver vidtas för att mildra de negativa effekterna. Därtill kan planeringen syfta till att förbättra möjligheterna för barns aktiva mobilitet genom att satsa på åtgärder som förbättrar gång, cykel och kollektivtrafikmöjligheter till barns målpunkter.

Inriktningen för de olika potterna i RTI-planen är beslutad, men i genomförandet av planen finns det möjlighet att succesivt följa upp tilldelning av medel utifrån de aspekter som har studerats i SKB. Exempelvis är det viktigt att, i samband med ny- och ombyggnad, göra en målpunktsanalys för att säkerställa att tillgängligheten stärks för samtliga grupper. En ny cykelväg mellan två orter kan ge större nytta om den också fångar upp mellanliggande målpunkter längs med vägen, exempelvis mindre orter, målpunkter för fritid etcetera. I fortsatt planering av kollektivtrafiken, till exempel vad gäller linjedragning, lokalisering av hållplatser och stationer och i tidtabellsläggning, finns det möjlighet att beakta områden med olika

socioekonomiska förutsättningar liksom målpunkter för olika grupper (till exempel uti-från ålder och kön). Det finns också möjlighet att knyta samman människor från olika grupper i samhället genom kollektivtrafiken liksom att befolka platser och därigenom öka tryggheten. Forskning visar att det inte bara handlar om faktiskt tillgänglighet utan att även signalvärdet av en investering kan påverka det sociala kapitalet ge-nom att bidra till ökad tillit till sam-hället. Bland annat har forskning kunnat påvisa en stärkning av det sociala kapitalet genom ökad tillit till samhället genom öppnandet av Malmöexpressen i Malmö.[53]

[53] Wennber et al, 2022. Sociala effekt- och nyttobedömning ar i transportplanering - Kollektivtrafik-investeringars påverkan på det sociala kapitalet genom MalmöExpressen och Rosengårds station.

8. Bedömning av måluppfyllelse

I detta kapitel görs en bedömning av planens bidrag till måluppfyllelse för ett urval av styrande mål. Bedömningen baseras på hela planen och alltså inte i relation till nollalternativet. Bedömningen avser huruvida planen bidrar till, alternativt motverkar möjligheten till, att uppnå ett mål.

8.1. Nationella miljökvalitetsmål

Tabell 8-1. Bedömning av i vilken riktning planförslaget påverkar de nationella miljökvalitetsmål som är relevanta för miljöbedömningen.

Mål	Bedömning	Kommentar
Begränsad klimatpåverkan	→	De namngivna vägobjekten bidrar generellt sett till ökat bilresande, vilket motverkar möjligheten att nå målet. Övriga åtgärder bidrar dock generellt sett positivt genom att de förbättrar förutsättningarna för hållbar mobilitet. Den stora satsning som görs i planen på potter i planen innebär att en majoritet av planens utrymme går till åtgärder som bidrar positivt till såväl transporteffektivitet som energieffektivisering. Samtliga nybyggnadsåtgärder har dock negativa effekter på klimatet från byggnadsfasen.
God bebyggd miljö	→	Planen bidrar positivt genom förbättrad trafiksäkerhet och genom att flera åtgärder bidrar till minskade bullernivåer. Vad gäller påverkan på natur- och kulturmiljö som också har betydelse för bedömning av måluppfyllelse, är påverkan dock negativ.
Frisk luft Bara naturlig försurning	↗	De regionala vägobjekten bidrar generellt sett negativt genom ökad vägtrafik och högre hastigheter, dock påverkas bedömningen av att vägåtgärderna har en liten effekt på trafik i tätbebyggda områden. Övriga åtgärder leder generellt sett i positiv riktning eftersom de bidrar till en potentiell minskning av vägtrafiken, eller minskade hastigheter. Det gäller framför allt kollektivtrafiksatsningar på kommunalt vägnät samt framkomlighets- och trafiksäkerhetsåtgärder på statligt vägnät.
Levande sjöar och vattendrag	→	Neutral påverkan från många åtgärder och i många fall ett ej tillfredställande underlag för bedömning.
Ett rikt odlingslandskap Levande skogar	↘	Sammanvägd negativ påverkan på grund av att såväl väg- som järnvägsåtgärder tar ny mark i anspråk.

Rikt växt- och djur-liv		Sammanvägd negativ påverkan på grund av ökade intrång, störning och barriärer från såväl väg- som järnvägsåtgärder.

8.2. Etappmål klimat och trafiksäkerhet

Tabell 8-2. Bedömning av i vilken riktning som den regionala planen går mot avseende etappmålet inom klimat.

Mål	Bedöm-ning	Kommentar
Växthusgasutsläppen från inrikes transporter – utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem – ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.		De namngivna vägobjekten bedöms leda till ökat bilresande trots att många av åtgärderna också innehåller satsningar på gång, cykel och kollektivtrafik. Övriga åtgärder förbättrar förutsättningarna för hållbar mobilitet.

Tabell 8-3. Bedömning av i vilken riktning som den regionala planen går mot avseende etappmålet inom trafiksäkerhet.

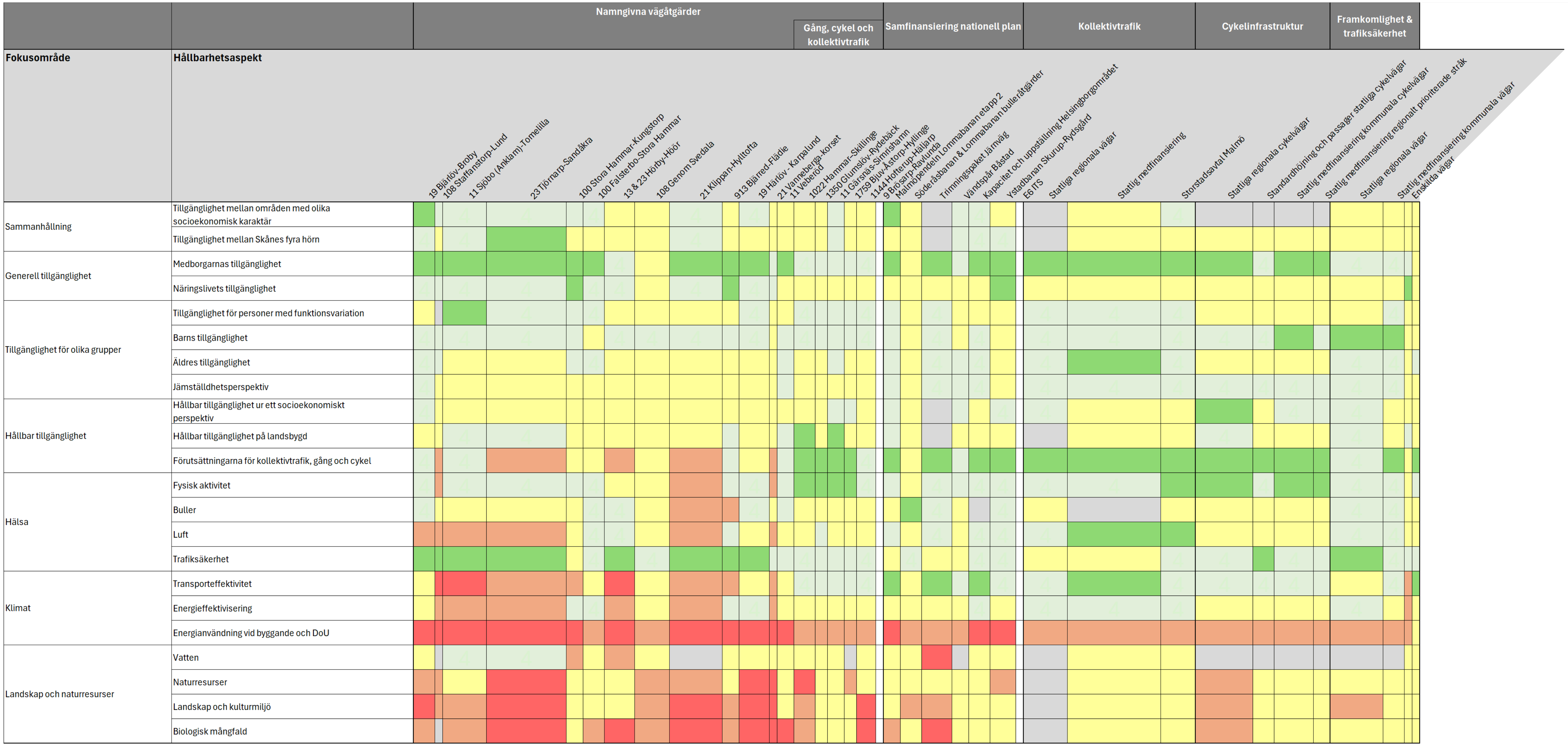
Mål	Bedöm-ning	Kommentar
Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom väg-trafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet om-komna inom bantrafiken ska halveras till år 2030. Antalet allvarligt skadade inom respektive trafikslag ska till år 2030 minska med minst 25 procent.		Planen bedöms samlat bidra i en positiv riktning vad gäller dödade och allvarligt skadade. Trafiksäkerhet är idag en integrerad del av infrastrukturplaneringen. Smärre åtgärder i potterna Trafiksäkerhet och övrigt samt Cykelinfrastruktur har som huvudsyfte att bidra till ökad trafiksäkerhet, i första hand för oskyddade trafikanter. Även de större vägobjekten ger trafiksäkerhetsvinster.

8.3. Mål för färdmedelsandelar

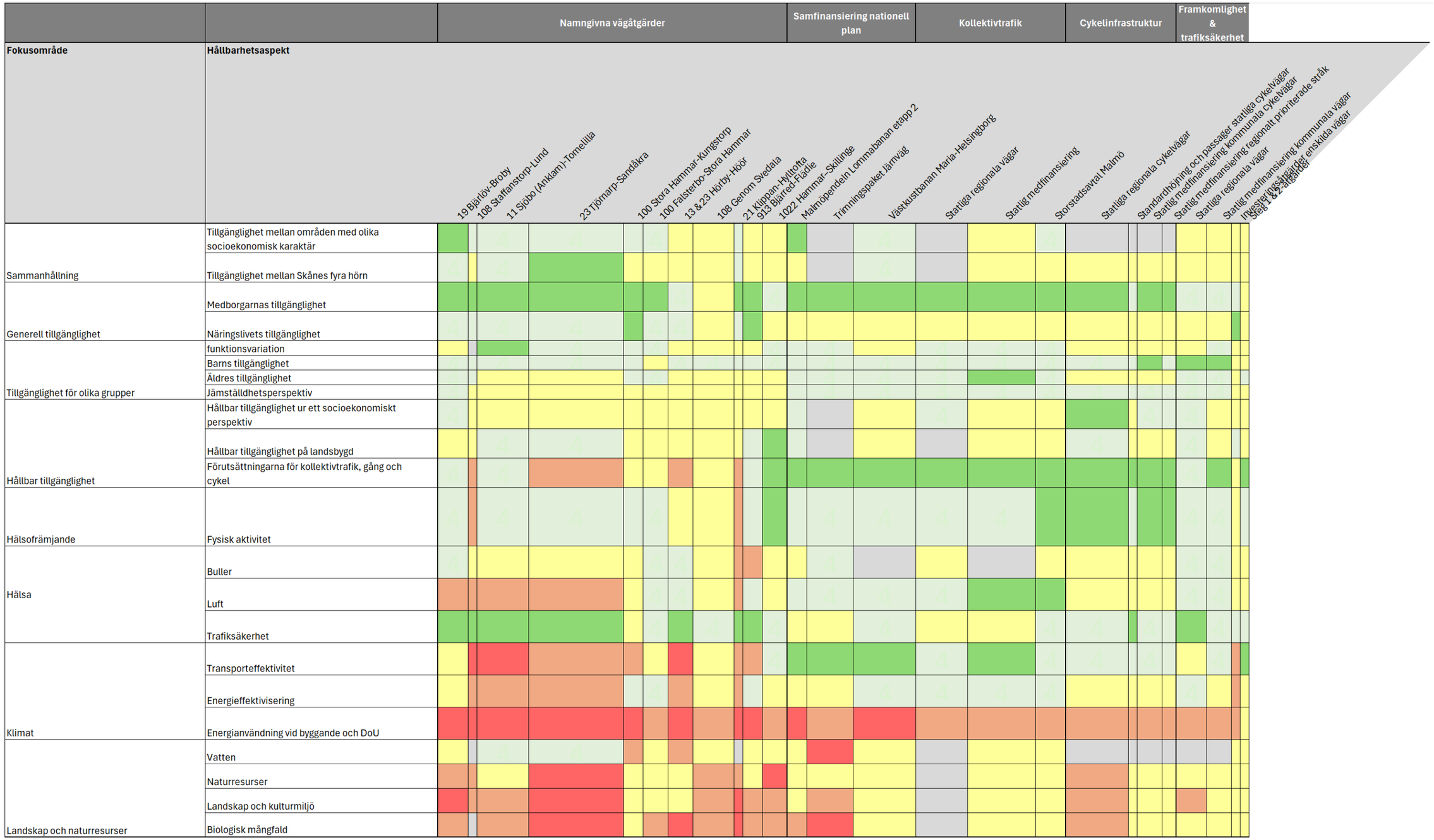
Tabell 8-4. Bedömning av i vilken riktning som den regionala planen går mot avseende Region Skånes mål om färdmedelsandelar.

Mål	Bedömning	Kommentar
Andelen resor som görs med cykel eller gång ska vara minst 30 procent och andelen resor som görs med kollektivtrafik ska vara minst 28 procent av det totala antalet resor i Skåne.		Planen omfattar en betydande satsning på ökad framkomlighet för gång, cykel och kollektivtrafik, genom satsningar på samfinansiering med nationell plan samt medfinansiering till kommunal infrastruktur, med potential att öka andelarna för gång, cykel och kollektivtrafik. Även flera av de namngivna objekten omfattar nya eller förbättrade gång- och cykelvägar. Flera av de namngivna objekten bidrar dock till en ökad relativ attraktivitet för bil, men en ökad satsning på potter i planen innebär att majoritet av planens utrymme går till åtgärder som bidrar positivt till målet.

9. Bedömningsmatriser



Figur 9-1. Samlad bedömning av planens miljöpåverkan och sociala konsekvenser. Kolumnbredden motsvarar investeringssummans storlek, medan färgskalorna innebär; grönt= mycket positiv påverkan, ljus grönt=svagt positiv påverkan, beige=försumbar påverkan, ljus rött=svagt negativ på-verkan, rött=mycket negativ påverkan, grått=för bristfälligt underlag för att kunna bedöma



Figur 9-2. Samlad bedömning av nollalternativets och sociala konsekvenser. Kolumnbredden motsvarar investeringssummans storlek, medan färgskalorna innebär; grönt= mycket positiv påverkan, ljus grönt=svagt positiv påverkan, beige=försumbar påverkan, ljus rött=svagt negativ på-verkan, rött=mycket negativ påverkan, grått=för bristfälligt underlag för att kunna bedöma

Bilaga 1: Samrådsunderlag avgränsning

Det är ett lagkrav enligt Miljöbalken 6 kap 9 § att ett samråd ska göras om hur omfattningen av och detaljeringsgraden i en miljökonsekvensbeskrivning ska avgränsas, så kallat avgränsningssamråd.

Den sociala konsekvensbeskrivningen är inte på samma sätt styrd av lagkrav vad gäller former och avgränsningen, men Region Skåne har valt att inkludera även sociala hållbarhetsaspekter i denna avgränsning, för att ge en helhetsbild.

9.1. Avgränsning av miljökonsekvensbeskrivningen

Avgränsningen av miljökonsekvensbeskrivningen syftar till att få en effektiv och verkningsfull besluts- och genomförandeprocedur med relevant och rimligt beslutsunderlag. Ett syfte är att koncentrera miljöbedömningen och miljökonsekvensbeskrivning på de miljöfrågor som har störst betydelse.

Uppgifterna i miljökonsekvensbeskrivningen ska vara rimliga med hänsyn till;

- bedömningsmetoder och aktuell kunskap,
- utredningens innehåll och detaljeringsgrad,
- allmänhetens intresse,
- att vissa frågor bättre kan bedömas i samband med andra beslut om program, planer eller projekt.

Bedömningsmetoder

Miljökonsekvensbeskrivningen är en redovisning av skillnaderna mellan de effekter som kan förväntas uppstå när planen genomförs och de effekter som kan förväntas uppstå i en situation utan någon plan. Miljöbedömningen förutsätter därför ett så kallat nollalternativ, en rimligt säker uppfattning om hur samhället och transportsystemet kommer att utvecklas utan effekterna från en ny plan. Nollalternativet utgår från nu tidigare plan och dagens politik och kända beslut.

Betydande miljöpåverkan ska ses synonymt med riktningsförändring. Betydande positiv miljöpåver-kan innebär att en åtgärd leder i riktning mot styrande mål. Betydande negativ miljöpåverkan innebär att en åtgärd leder i riktning från uppsatta mål.

Relevanta mål

Betydande positiv eller negativ miljöpåverkan ska beskrivas enligt Miljöbalkens 14 miljöaspekter, men med det finns möjlighet att fokusera den strategiska miljöbedömningen på de miljöaspekter där transportsystemet har störst miljöpåverkan. Som vägledning för avgränsningen finns bland annat Trafikverkets ”Metod för miljöbedömning av planer och program inom transportsystemet” som pekar ut tre områden för vilka transporterna har störst miljöpåverkan - klimat, hälsa och landskap.

Ett särskilt fokus för miljökonsekvensbeskrivningen föreslås vara att bedöma och beskriva i vilken mån de föreslagna åtgärderna bidrar till miljö- och klimatmål på nationell och regional nivå:

- **Miljökvalitetsmål**. Riksdagen har fastställt 16 övergripande miljökvalitetsmål som ska uppnås inom en generation. Miljökvalitetsmålen har nationella delmål som också de har fastställts av riksdagen. Miljökvalitetsmålen beskriver det tillstånd i den svenska miljön som miljöarbetet ska leda till. Målen ska nås inom en generation.
- **Jämställdhetsmål och transportpolitiska mål**. Det transportpolitiska jämställdhetsmålets precisering formuleras som att arbetsformerna, genomförandet och resultaten av transportpolitiken ska medverka till ett jämställt samhälle vilket relaterar till Sveriges övergripande jämställdhetspolitik som anger att kvinnor och män ska ha samma makt att forma samhället och sina egna liv.
- **Sveriges klimatmål** innebär att Sverige senast år 2045 inte ska ha några nettoutsläpp av växthusgaser till atmosfären, för att därefter uppnå negativa utsläpp.
- **Etappmål för inrikes transporter** innebär att utsläppen från inrikes transporter, förutom inrikesflyg, ska minska med minst 70 procent senast år 2030 jämfört med 2010. Klimatmålet för inrikestransporter konkretiserar den tidigare politiska prioriteringen om att den svenska fordonsflottan ska vara fossiloberoende till 2030.
- **Regionala mål**:
  - Inom *Klimat- och energistrategi för Skåne* har de nationella etappmålen till 2030 antagits även för regional nivå. En ny Klimat- och energistrategi håller på att tas fram och ska beslutas under 2025. Målen i denna ska arbetas in i MKB och SKB.
  - Mål för färdmedelsandelar till 2030 tagits fram. Målen håller på att ses över i arbetet med en ny *Transportstrategi*, som ska beslutas under 2026. Målen i denna ska arbetas in i MKB och SKB.

Bedömningskriterier

Nedan sammanfattas de bedömningskriterier som används för att bedöma betydande miljöpåverkan inom fokusområdena klimat, hälsa och landskap, samt exempel på prioriterade mål under varje område.

Fokusområde Klimat

Exempel på prioriterade mål: *Begränsad klimatpåverkan, Sveriges klimatmål, Etappmål för inrikes transporter, Mål för färdmedelsandelar i Skåne*

Aspekter och kriterier:

- **Transporteffektivitet**. Påverkan på mängden personbils- och lastbilstrafik. Bidrag till en robust planering som minskar efterfrågan på vägtransporter.
- **Energieffektivisering**: Påverkan på energianvändning per fordonskilometer.
- Påverkan på **energianvändning vid byggande, drift och underhåll** av infrastruktur.

Fokusområde Hälsa

Exempel på prioriterade mål: *God bebyggd miljö*; *Folkhälsomålen*; *Frisk luft*; *Grundvatten av god kvalitet*; *God bebyggd miljö, diskrimineringsgrunderna, barnkonventionen, Nollvisionen*

Aspekter och kriterier:

- **Buller**. Påverkan på ljudnivåerna för människor genom minskat buller från trafik. Påverkan på exponering för bullernivåer högre än riktvärden för Buller. Betydelse för förekomst av områden med hög ljudmiljökvalitet.
- **Fysisk aktivitet i transportsystemet**. Understödjande av fysisk aktivitet, genom ökat aktivt resande med gång, cykel och kollektivtrafik. Påverkan på tillgängligheten med kollektivtrafik, till fots och med cykel till utbud och aktiviteter.
- **Luft**. Påverkan på vägtransportsystemets utsläpp av hälsoskadliga emissioner som NOx och partiklar (PM10). Påverkan på halter av NO2 och inandningsbara partiklar i tätorter. Påverkan på exponering av halter över MKN i tätorter.
- **Trafiksäkerhet**. Bedömning av trafiksäkerheten genom ökad/minskad risk för allvarliga olyckor.

Fokusområde Landskap och naturresurser

Exempel på prioriterade mål: *Rikt växt- och djurliv*; *Levande sjöar och vattendrag*; *Levande skogar*; *Ett rikt odlingslandskap; God bebyggd miljö*; *Myllrande våtmarker*

Aspekter och kriterier:

- **Vatten**. Kvalitet på vatten ur ett dricksvattenförsörjningsperspektiv genom risk för påverkan från vattentäkt från vägsalt, spill/utsläpp från olyckor. Kvalitet på vatten och vattenförhållanden ur ekologisk synpunkt genom risk för påverkan från vattentäkt från vägsalt, spill/utsläpp från olyckor.

- **Naturresurser**. Påverkan på intrång i naturresurser, genom fragmentering eller utradering, med speciellt fokus på areella näringar.
- **Landskap och kulturmiljö**. Betydelse för upprätthållande och utveckling av landskapets utmärkande karaktär och kvaliteter. Betydelse för kulturmiljö och intrång/påverkan på utpekade värdeområden för kulturmiljö. Betydelse för risk för utradering av fornminnen.
- **Biologisk mångfald**. Betydelse för mortalitet, ökad/minskad risk för barriärer eller fragmentering, intrång i naturmiljö, samt påverkan på utpekade värdeområden.

9.2. Avgränsning av den sociala konsekvensbeskrivningen

Metoden för SKB utgår i grunden från de fyra sociala aspekter: ”Inkludering”, ”Sammanhållning”, ”Tillgänglighet” och ”Hälsa”. Aspekten ”Inkludering” berör makt och delaktighet och omfattar i första hand påverkansmöjlighet i transportplaneringen:

Inkludering

Berör makt och delaktighet. Detta är en relevant aspekt i uppföljningen av planens genomförande och i planeringsprocesser, men bedöms vara svår att utvärdera i detta skede, då data sannolikt saknas i underlaget som hanteras i framtagandet av planen.

Sammanhållning

Berör sociala och rumsliga samband.

Här ingår en analys av vilka åtgärder som kan bidra till sammanhållning i regionen, det vill säga till möten och samspel mellan människor inom och mellan olika socioekonomiska grupper.

Det är viktigt att knyta ihop områden med olika socioekonomi och särskilt bidra till tillgänglighet i socioekonomiskt svagare områden. En investering i ett socioekonomiskt svagt område som förbättrar tillgänglighet till målpunkter såsom skola, arbete, service och fritid ökar det sociala kapitalet. Forskning visar att det inte bara handlar om faktiskt tillgänglighet utan att även signalvärdet av en investering kan påverka det sociala kapitalet genom att bidra till ökad tillit till samhället.

Aspekten omfattar också stad och land ur ett rumsligt perspektiv. Här är det framför allt viktigt att studera vilka åtgärder som stärker tillgängligheten i landsbygder. Men det är också viktigt att titta på hur den generella tillgängligheten påverkas i områden som riskerar dubbel exkludering, dvs. högt bilberoende och risk för social utsatthet.

Tillgänglighet

Berör vardagsliv och räckvidd.

Här ingår en analys av hur olika åtgärder påverkar tillgängligheten för människor utan tillgång till bil. Begränsad tillgång till bil innebär att en person varken äger egen bil, har möjlighet att låna bil eller inte har de ekonomiska eller geografiska förutsättningarna att hyra en bil. Det kan också innebära att inte ha körkort eller inte få köra bil till följd av sjukdom eller ålder.

Jämställdhetsperspektivet omfattar hur effekterna av en åtgärd fördelar sig på män respektive kvinnor. Här är det viktigt att lyfta fram stora och systematiska skillnader i kvinnors och mäns resande men också i attityder till resande och färdmedel. Forskningen pekar på att män oftare använder bil, medan kvinnor i högre utsträckning reser kollektivt. Män har bättre tillgång till bil och kvinnor sitter oftare i passagerarsätet än män.

Tillgänglighet omfattar också en analys av huruvida planen påverkar tillgängligheten för barn, äldre och personer med funktionsvariation att på egen hand ta sig till sina målpunkter samt om planen påverkar trygghet i transportsystemet.

Hälsa

Berör hälsa och säkerhet. Aspekten kan likställas med miljöaspekten hälsa som beskrivs i föregående kapitel.

9.3. Utredningens innehåll och detaljeringsgrad

Länsplanerna för regional transportinfrastruktur ska vara trafikslagsövergripande. Planerna får i enlighet med förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur omfatta följande ändamål:

- investeringar i statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet,
- åtgärder i sådana anläggningar m.m. för vilka 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, och
- åtgärder i andra icke statligt finansierade anläggningar av betydelse för det regionala transportsystemet som bör redovisas i planen.[54]

[54] förordning (2024:533) om ändringar i förordningen (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur)

9.4. Avgränsning i tid och rum

Planen omfattar åtgärder för 2026-2037. Förarbetena till miljöbalken anger att den betydande miljöpåverkan som ska identifieras och beskrivas i princip inkluderar: ”effekter på kort, medellång och lång sikt.” Vilka tidsgränser som ska sättas för olika effektbedömningar beror på vad som är relevant och rimligt. Eftersom miljöeffekter av investeringar och åtgärder kan sträcka sig längre än till år 2037, ska miljöbedömningen behandla effekter så långt det är relevant och rimligt även efter år 2037.

Analysen av miljöeffekter omfattar hela Skåne. Påverkan från internationella transporter bör om det bedöms relevant ingå i miljöbedömningen. Syftet är att tydliggöra vilken del av miljöproblemen som svenska åtgärder råder över. Frågor kring sjöfartens och flygets miljöpåverkan förutsätts bli bedömda inom ramen för den nationella planen, förutsatt att den regionala planen inte nämnvärt berör dessa transportslag.

9.5. Allmänhetens intresse

Det stora flertalet av Sveriges befolkning kommer dagligen i kontakt med transportsystemet. Transportsystemet påverkar våra möjligheter att röra oss och nå olika målpunkter, men påverkar också våra upplevelser och det omgivande ekosystem vi alla ingår i. Planförslaget har däremot ingen civilrättslig betydelse. Planförslaget är alltså inte ett rättsligt bindande dokument som på-verkar enskild egendom. Däremot har planen en styrande effekt på kommande plan- och till-ståndsprövning.

9.6. Andra planer och program

Nationell transportplan

Den nationella planen för transportsystemet innehåller följande åtgärdsområden;

- investeringar i statliga järnvägar och vägar,
- trimningsåtgärder
- statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar
- medfinansiering stora och strategiska åtgärder i hamnar, farleder och slussar.

Förutom till dessa åtgärdsområden bör ramen användas till att täcka kostnader för räntor och amorteringar för investeringar som finansieras med lån.

Åtgärder i den nationella planen som är lokaliserade i Skåne hanteras i miljöbedömningen av den nationella planen.

Bilaga 2: Remissammanställning avgränsningssamråd

Remissinstans	Synpunkt	Kommentar / bemötande
Länsstyrelsen Skåne län	Det har inte varit tydligt i underlaget att samtliga aspekter som nämns är relevanta att bedöma. Länsstyrelsen lyfter att det behöver förtydligas i avgränsningen att en sådan bedömning är gjord.	Ett förtydligande görs om att de fokusområden och aspekter som nämns i avgränsningssamrådet är de där planen har bedömts kunna medföra betydande påverkan.
	Det är inte är så tydligt i underlaget var klimatutsläppen ligger och det skulle kunna eventuellt tolkas att man gömmer effekten bakom en rubrik ”transporteffektivitet”. Det kanske är tydligt för oss men viktigt att det inte ser ut som att de göms.	Ett förtydligande görs om att minskade utsläpp i förlängningen fångas upp i samtliga av de tre aspekter som ligger under klimat. Det handlar om minskade utsläpp genom minskad vägtrafik, energieffektivisering av vägtrafik, samt minskade utsläpp från DoU och byggande.
	Diskussion kring ekodukter och viltpassager och vad Trafikverkets regelverk säger samt diskussion kring var det ligger ekodukter i kommande objekt.	Länsstyrelsen efterfrågar att regionen kollar upp vad som gäller och avrapporterar det vid nästa möte. Magnus och Tobias konkluderar att detta ska tas upp när Region Skåne startar upp mötesserie med Länsstyrelsen igen.
	Lisa efterfrågar förtydligande kring varför vi tar upp detta. Om man jämför detta med en översiktsplan så borde det vara nu allmänheten blandas in. När kan allmänheten säga nej till ett objekt i planen?	Ett förtydligande görs om RTI-planens roll i ett större systemperspektiv, dvs kopplingen till den fysiska planeringen i PBL samt till ÅVS.
	Förordning om MKB 89:905 är ersatt av miljöbedömningsförordningen.	Detta ska justeras till remissversion av MKB.
Bromölla kommun	Har inget att erinra	Synpunkten noteras.
Burlövs kommun	Samhällsbyggnadsförvaltningen bedömer att den avgränsning som har gjorts avseende vilka konsekvenser av planen som bör undersökas är bra, och avstår således från att yttra sig över förslaget.	Synpunkten noteras.
Eslövs kommun	Eslövs kommun har inga invändningar mot avgränsningen av	Synpunkten noteras.

	innehållet i miljökonsekvensbeskrivningen. De anser att det är positivt att man lyfter den sociala konsekvensbeskrivningen till att jämställas med miljökonsekvensbeskrivningen och ser fram emot att läsa kommande analyser och resultat längre fram i processen.	
	Eslövs kommun har inga invändningar mot avgränsningen av innehållet i miljökonsekvensbeskrivningen. De anser att det är positivt att man lyfter den sociala konsekvensbeskrivningen till att jämställas med miljökonsekvensbeskrivningen och ser fram emot att läsa kommande analyser och resultat längre fram i processen.	Synpunkten noteras.
Helsingborgs kommun	Avstår från att lämna yttrande i ärenden som inte är av principiell beskaffenhet.	
Hässleholms kommun	Samrådshandlingen tar upp väsentliga delar som berör sociala konsekvenser av planförslaget vilket Hässleholms kommun finner positivt. Kommunen ser positivt på att miljöbedömningen och miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) fokuserar på de frågor som har störst betydelse för miljön.	Synpunkten noteras.
	Kommunen anser att det är viktigt att belysa effekterna av ett eventuellt nollalternativ och vilka konsekvenser detta skulle medföra. Det föreslagna nollalternativet utgår från den tidigare transportinfrastrukturplanen, dagens politik och kända beslut. Det kan bidra till viss komplexitet och ställa olika faktorer mot varandra vid bedömning av olika åtgärder och fördelning av medel.	
	Infrastrukturens strukturbildande form påverkar både markanspråk och människors livsmiljö. Kommunen vill understryka att infrastrukturåtgärder behöver ses ur ett systemperspektiv, där stora stråk	

	analyseras i sin helhet och vilken påverkan planerade/tänkta projekt medför. Kommunen anser även att det är viktigt att belysa vilken lokal påverkan som föreslagna åtgärderna medför.	
	Centrala stationslägen, som i Hässleholms stad, kan innebära utmaningar på grund av påverkan på tätortens markanvändning. Samtidigt är det centrala stationsläget en vital del av kommunens utveckling, men även betydande funktionsmässigt ur ett regionalt och nationellt perspektiv. Det blir därför avgörande med en god utformning och gestaltning för att minimera negativa effekter. En viktig utgångspunkt är att ta hänsyn till denna typ av förutsättningar för att kunna uppnå både regionala och nationella mål rörande miljö- och klimatmål och en bra planering av transportinfrastrukturen.	
	Kommunen önskar tydligare kriterier för hur planen bidrar till att uppfylla miljökvalitetsnormerna, både för vatten och för omgivningsbuller. Under punkten om vatten konstaterar kommunen att det saknas en beskrivning av hur miljökvalitetsnormerna (MKN) ska uppfyllas i sjöar och vattendrag, då fokus enbart ligger på hur vattenkvaliteten kan påverka grundvattnet.	
	Kommunen efterfrågar en beskrivning av hur de senaste årens höga flöden i vattendrag och stigande vattennivåer i sjöar har orsakat översvämningar och påverkat infrastrukturen.	
	Kommunen vill betona vikten av att bevara områden som erbjuder rekreation och avkoppling, då dessa är och kommer att bli allt viktigare för människors hälsa. Kommunen vill understryka vikten av att minimera intrång och	

	påverkan på friluft- och naturskyddsområden, eftersom dessa områden har en stor positiv inverkan på människors välbefinnande.	
Lomma kommun	Lomma kommun anser att bedömningskriterierna saknar en beskrivning av alla relevanta utsläpp till vatten samt planens påverkan på möjligheterna att uppnå miljökvalitetsnormerna för vatten. Likaså tar inte bedömningskriterierna hänsyn till utsläpp av växthusgaser eller hur planen bidrar till Sveriges åtaganden att följa Parisavtalet.	Det saknas underlag för planering i tidiga skeden för att kunna inkludera MKN för omgivningsbuller och vatten. Därför ser vi inte att detta kan inkluderas i bedömningskriterierna. Ett förtydligande görs om att minskade utsläpp i förlängningen fångas upp i samtliga av de tre aspekter som ligger under klimat. Det handlar om minskade utsläpp genom minskad vägtrafik, energieffektivisering av vägtrafik, samt minskade utsläpp från DoU och byggande. Dock är det inte möjligt att göra kvantifierade beräkningar av planens bidrag till utsläpp, utan det görs en bedömning av planens bidrag i relation till uppsatta mål.
Lunds kommun	Lunds kommun anser att de utvalda fokusområdena klimat, hälsa och landskap och naturresurser kan vara en bra utgångspunkt för miljökvalitetsbeskrivningen, och att de täcker in många viktiga områden där transportsystemet har en stor påverkan. I det sistnämnda fokusområdet ingår hushållandet med jordbruksmark som en från Lunds kommuns synvinkel mycket viktig aspekt. Utifrån det underlag som presenterats har Lunds kommun i övrigt inget att anföra om avgränsningen av miljökonsekvensbeskrivningen.	Synpunkten noteras.
Malmö stad	Malmö är en betydande in- och utpendlingsort med stor betydelse som tillväxtcentrum och för arbetsmarknadsregionen. Den regionala infrastrukturplanen får alltså konsekvenser för trafiksituationen i Malmö samt möjligheten att nå Malmö stads uppsatta målsättningar kring färdmedelsfördelning och klimatpåverkan från transportsystemet. Detta behöver hanteras både i	I de bedömningskriterier som används ingår en bedömning av hur åtgärderna i planen bidrar positivt eller negativt till de uppsatta målen för färdmedelsandelar i Skåne.

	konsekvensbeskrivningen och i det fortsatta arbetet med RTI-planen. Det är en angelägen fråga både för Skåne och Malmö stad att åtgärder som gynnar klimatsmarta transporter främjas.	
	Malmö stad önskar en tydligare koppling till regionplanen i dokumentet. RTI-planen är ett viktigt verktyg för regionplanens intentioner att stärka regionens tillväxtmotorer. Därför bör regionplanen och den tillhörande konsekvensbedömningen ligga till grund för det fortsatta arbetet och kan med fördel utgöra ett underlag för framtagandet av konsekvensbeskrivningen för RTI-planen.	Denna synpunkt berör i första hand hur RTI-planens prioriteringar grundar sig i regionplanen och är inte en fråga för avgränsningen av MKB:n. Synpunkten noteras dock och tagit med till arbetet med planrevideringen.
	Malmö stad ser positivt på att en social konsekvensbeskrivning ska genomföras av RTI-planen och att denna ingår i avgränsningssamrådet för miljökonsekvensbeskrivningen. Malmö stad anser dock att trygghetsperspektivet, barnperspektivet och påverkan på barns möjlighet till att röra sig fritt bör lyftas ytterligare i både miljökonsekvensbedömningen och den sociala konsekvensbedömningen. Det bör också framgå om en barnkonsekvensanalys kommer att tas fram för att säkerställa att barnperspektivet behandlas.	Trygghetsperspektivet, barnperspektivet och påverkan på barns möjlighet till att röra sig fritt ingår i bedömningskriterier för social hållbarhet. Dock är det viktigt att påpeka att bedömningar görs på generell nivå med tanke på planens geografiska omfattning.
	De totala CO2- utsläppen av transporter bör inkluderas för att ge en förbättrad kumulativ bild av utsläppsnivåerna.	Det är generellt svårt att göra kvantifieringar av effekter på trafikarbete och emissioner av växthusgaser. Det görs beräkningar i Samlade effektbedömningar men de är avgränsade och det är inte heller möjligt att göra en kvantifierad beräkning av pottåtgärder.
	Påverkan på elektrifieringen av transportsystemet bör läggas till. Utöver begränsad klimatpåverkan bör även klimatanpassning av transportinfrastrukturen inkluderas.	Åtgärder för elektrifiering omfattas inte av RTI-planens mandat. Klimatanpassning handlar om hur planens åtgärder förändrar transportinfrastrukturens robusthet och sårbarhet för effekter av klimatförändringar samt förändrar risken för

		kli-matrelaterade olyckor och händelser som kan leda till effekter för miljö, människors hälsa, egendom samt transportinfrastruktur. Klimatanpassning är därmed viktigt men det hanteras främst i nationell plan där medel finns avsatta för just klimatanpassning av befintlig väg och järnväg, dels inom vidmakthållandeanslag (underhåll) och del inom s.k. trimningsåtgärder.
	Under fokusområde Klimat/Transporteffektivitet bör läggas till en aspekt om bidrag till en robust planering som inte bara minskar efterfrågan på vägtransporter men också uppmuntrar till val av de hållbara färdmedlen gång, cykel och kollektivtrafik.	Robust planering och påverkan på färdmedelsval ingår i bedömningsaspekten ”transporteffektivitet”. Detta förtydligas i MKB:n.
	I avsnitt Fokusområde Hälsa – fysisk aktivitet i transportsystemet bör även aspekter tidigare systemtänk och hela resan- perspektivet inkluderas. Gång, cykel, delningsfordon, kollektivtrafik och mobilitetshubar måste integreras i ett sammanhängande system, och konsekvenserna av detta behöver beskrivas i miljökonsekvensbeskrivningen.	Dessa synpunkter handlar mer om önskade prioriteringar än om synpunkter på avgränsning av bedömningskriterier. Synpunkten noteras dock och tagit med till arbetet med planrevideringen.
	I avsnitt Fokusområde Hälsa - Här bör läggas till en aspekt om att stödja yteffektiva transportmedel som ett led i att få mer yta i städer och samhällen för att främja aktiv mobilitet i form av gång- och cykeltrafik, för att skapa attraktiva stadsmiljöer som inbjuder till folkliv och möten mellan människor samt för att anpassa gaturum för pågående klimatförändringar med trädplanteringar, skyfallsåtgärder med mera.	
	Fokusområde Landskap och naturresurser - Här bör läggas till att främja yteffektiva transportmedel och ytsnål transportinfrastruktur för att minska behov av intrång i natur, landskap och kulturmiljö. Detta fokusområde bör också innefatta påverkan på barriärer och andra	Yteffektivitet kan indirekt sägas ingå i bedömningsaspekten ”transporteffektivitet”, men det går inte att göra några separata effektbedömningar av åtgärders påverkan på ytanspråk.

	aspekter för den bebyggda miljön i städer och samhällen.	
	Även partiklar från väganvändning/slitage av däck bör utgöra en aspekt att utreda under Fokusområde Landskap och naturresurser – vatten.	Partiklar från slitage är en viktig aspekt som bör uppmärksammas. I samband med att motorer och bränslen blir renare och effektivare utgör utsläpp från vägslitage än större andel av utsläppen till luft. Detta tas med i bedömningen av åtgärder med beaktande att påverkan på trafikarbetet i förlängningen också har en påverkan på aspekten ”luft”.
	Under 2.2.2 Sammanhållning bör en internationell utblick av transportförhållanden tas med. Det är en viktig aspekt i Skåne med tanke på den påverkan som Öresundsbron, och i förlängningen även Fehrman-Bält tunneln, har på regionen. Utöver påverkan på sammanhållningen över Öresund bör påverkan på sammanhållningen över regiongränserna inom Sverige tas upp.	Det här är en ganska komplex fråga som är svår att direkt relatera till någon av de sociala knäckfrågor inom Skåne som har identifierats och ligger till grund för bedömningskriterier för social hållbarhet. Den inkluderas därför inte.
	För sammanhållningen inom samhällen är påverkan på mentala och fysiska barriärer en aspekt som bör lyftas.	Sociala och rumsliga samband inom städer ingår som ett bedömningskriterium för social hållbarhet.
	I den sociala konsekvensbeskrivningen bör påverkan på tillgänglighet till hälsofrämjande natur och rekreationsområden för människor utan tillgång till bil läggas till.	För sent att lägga till detta nu, men jag kan hålla med om att det är intressant.
Svalövs kommun	Svalövs kommun har inga synpunkter på samrådsförslaget.	
SÖSK	Det är positivt att tillgänglighet är en del i den sociala konsekvensbeskrivningen, men vi anser att tillgänglighet bör analyseras utifrån tillgång till mobilitet i stort, inte bara utifrån perspektivet tillgång till bil. En bredare avgränsning innebär att hänsyn tas till människors möjlighet att välja färdmedel vilket i sin tur kopplar till transporteffektivitet inom fokusområdet klimat.	Bristande tillgång till bil är en aspekt, medan tillgången till mobilitet i stort är en annan aspekt, som kanske har ett större landsbygdsfokus. Båda dessa perspektiv ingår således. Ett förtydligande görs i MKN:n om skillnaden mellan de olika aspekterna.

	Påverkan på transportsystemets robusthet utifrån översvämning och erosion. Det blir allt vanligare med extrema vädersituationer som leder till översvämningar och erosion. På en del platser får detta stor negativ påverkan på transportinfrastrukturen med större och mindre avbräck som följd. Vi bedömer därför att dessa aspekter, översvämning och erosion, bör rymmas inom miljökonsekvensbeskrivning. Beredskap Beredskapsperspektivet blir allt viktigare i samhällsplanering, även för planering av transportinfrastrukturen. Vi anser att beredskap bör inkluderas, till exempel som en del av den sociala konsekvensbeskrivningen. Detta kan bland annat ge svar på hur tillgängligheten säkerställs i kristider samt hur transportinfrastrukturen görs tillräckligt robust.	Klimatanpassning handlar om hur planens åtgärder förändrar transportinfrastrukturens robusthet och sårbarhet för effekter av klimatförändringar samt förändrar risken för klimatrelaterade olyckor och händelser som kan leda till effekter för miljö, människors hälsa, egendom samt transportinfrastruktur. Klimatanpassning är därmed viktigt men det hanteras främst i nationell plan där medel finns avsatta för just klimatanpassning av befintlig väg och järnväg, dels inom vidmakthållandeanslag (underhåll), dels inom s.k. trimningsåtgärder. Behöver en bra motivering till att avfärda denna. Frågan har dykt upp i andra län också.
Östra Göinge kommun	Östra Göinge kommun finner det svårt att yttra sig över de valda faktorerna utan en helhetsbild. Därför avser vi att yttra oss över avgränsningarna, både rörande MKB samt SKB, vid ett senare tillfälle då vi ges möjlighet att yttra oss över förslaget till RTI-planen i sin helhet.	Synpunkten noteras.
Vellinge kommun	Vellinge kommun har efter att ha erfarit den statliga åtgärdsplaneringen i kommunen fått uppfattningen att vägplaneringen inte tillräckligt tar höjd för olika tidsperspektiv för klimatanpassning (stigande havsnivåer). Den statliga anläggningen skyddas varken i ett kort eller långt perspektiv mot stigande havsnivåer på ett sätt som är tillfredsställande för kommunens invånare.	Klimatanpassning handlar om hur planens åtgärder förändrar transportinfrastrukturens robusthet och sårbarhet för effekter av klimatförändringar samt förändrar risken för klimatrelaterade olyckor och händelser som kan leda till effekter för miljö, människors hälsa, egendom samt transportinfrastruktur. Klimatanpassning är därmed viktigt men det hanteras främst i nationell plan där medel finns avsatta för just klimatanpassning av befintlig väg och

	Vellinge kommun anser att klimatanpassningsperspektivet i infrastrukturplaneringen bättre bör motsvara de tidsperspektiv för klimatanpassning som gäller för fysisk planering i allmänhet och att detta bör framgå i den strategiska miljöbedömningen av den regionala planen för transportinfrastrukturen.	järnväg, dels inom vidmakthållandeanslag (underhåll) och del inom s.k. trimningsåtgärder.
Landskrona kommun	Det finns många olika regelverk och riktvärden att förhålla sig till när det gäller buller. För att undvika missförstånd och spretiga remissvar som är svåra att använda är det bra om det tydliggörs vilka riktvärden för buller som avses.	Det som bedöms är åtgärdernas bidrag, dvs. om en åtgärd bidrar till att minska eller öka bullernivåer, och inte huruvida ett visst riktvärde kan uppnås.
	Luft specificeras som ett fokusområde för hälsa och bör därför ha tydligare gränssättning när det kommer till vilka riktlinjer som avses följas. Miljökvalitetsnormer och riktvärden inom Sveriges miljömål ligger inte i linje med varandra.	Riktlinjer för MKN är framför allt relevanta för att rikta fokus mot åtgärder som har potential att minska utsläppen i de tätorter som berör av överskridande. Det som bedöms är dock åtgärdernas bidrag, dvs. om en åtgärd bidrar till att utsläpp till luft minskar eller ökar, och inte huruvida man överskrider ett visst riktvärde.
	Fokusområdet för landskap och naturresurser kan med stor fördel utvecklas till att behandla föroreningar från vägtrafik som inte enbart sammanfaller med olyckor.	Föroreningar från vägtrafik på grund av utsläpp och slitage har en påverkan på landskap, exempelvis genom försurning. Huruvida åtgärderna i planen kan ha en betydande påverkan på dessa aspekter är däremot svårt att bedöma utifrån det planeringsunderlag som ligger till grund för bedömning av landskapspåverkan.

Bilaga 3: Remissammanställning av samråd

Remissinstans	Synpunkt	Kommentar / bemötande
Länsstyrelsen Skåne län	Länsstyrelsen bekräftar att det finns utmaningar med att bedöma konsekvenserna av planen, med menar att det i stora drag är möjligt att göra övergripande bedömningar utifrån föreslagna typer av åtgärder och dessas bedömda risk för betydande miljöpåverkan.	
	Länsstyrelsen saknar en redovisning av planförslagets och alternativens betydande miljöpåverkan. Det som nu redovisas är riktningsförändringarna i förhållande till andra alternativ. Det framgår inte den bedömda faktiska betydande miljöpåverkan för planförslaget, det behöver finnas för att få en förståelse för planen.	Kap 7 och 8 omfattar beskrivningar av såväl planens påverkan som helhet, och i relation till nollalternativet. Efter genomförda kompletteringar finns båda perspektiven nu också med i sammanfattningen. För att detta ska bli tydligare har separata bedömningar av hela planens effekter nu lagts till.
	Det finns slutsatser som Länsstyrelsen undrar hur Region Skåne resonerat kring. Under rubriken Planens påverkan på funktionsmålet och hänsynsmålen anges riktningsförändringar för klimat, hälsa och landskap. Endast landskap bedöms som negativ riktning för att mark tas i anspråk och allmänna intressen påverkas negativt. Det anges att för klimat är riktningen positiv eftersom nära hälften av det tillkommande utrymmet går till samfinansiering av järnvägssatsningar i nationell plan. Länsstyrelsen är positiv till planens satsningar på exempelvis järnvägstrafik och cykelinfrastruktur men är tveksam till om dessa satsningar väger upp de stora satsningar som görs på vägtrafiken. Länsstyrelsen kan bara se att en sjundedel av det totala anslaget går till samfinansiering av järnväg. För området Hälsa anges att åtgärder görs som har potential att minska biltrafiken och att det gör att riktningsförändringen för	Det är sant att det görs en större satsning i den nya planen på namngivna vägåtgärder. Många omfattar i första hand åtgärder för gång, cykel och kollektivtrafik. Hänvisningarna till hur mycket olika åtgärdsområden ökat i relation till nollalternativet var i några fall missvisande i remissversionen, vilket nu har setts över. Vår bedömning är att slutsatsen kring planens påverkan på klimat i relation till nollalternativet är korrekt, då man behöver se hur de tillkommande satsningarna fördelar sig mellan olika åtgärdsområden. Dock har motiveringen bakom denna slutsats ändrats för ökad tydlighet.

	hälsa blir positiv. Som läsare är det svårt att se den positiva riktningen då ingen beskrivning görs av de satsningar som gynnar bilresandet. Andelen anslag som föreslås till vägtrafiken har ökat i remissförslaget jämfört med tidigare plan som Länsstyrelsen förstår det.	
Trafikverket region Skåne	Att lyfta in de sociala aspekterna i hållbarhetsbedömningen ser Trafikverket som en värdefull aspekt i bedömningen. Med analysen som även jämför olika scenarier breddas förståelsen för olika gruppers behov och vilken betydelse valda infrastrukturåtgärder kan få för olika grupper och olika delar i regionen. Analysen tillför aspekter som förtjänar att komma fram och som Trafikverket bedömer framför allt på sikt i kommande planer kan ge inverkan på kommande prioriteringar.	
Familjen Helsingborg	Vi ser den strategiska miljö- och sociala konsekvensbedömningen som ett viktigt verktyg för att säkerställa att transportplaneringen bidrar till det transportpolitiska hänsyns- och funktionsmålet. Båda bedömningarna upplevs dock som abstrakta och svåra att följa. För miljöbedömningen framgår inte vilka data som använts för att bedöma påverkan på de utpekade fokusområdena. Den sociala konsekvensbedömningen hänvisar till en metodik framtagen av Region Kronoberg, men även här saknas information om vilka data som använts, vilka grupper som analyserats och hur slutsatserna har dragits.	Det finns ett kapitel som heter Analysmetoder och orsakssamband, kap 3.4, som beskriver vilka underlag som har använts vilka orsakssamband som huvudsakligen ligger bakom de bedömningar som har gjorts.
	I planens görs miljö- och sociala konsekvensbedömningar för hela potter vilket gör det svårt att förstå hur enskilda investeringar påverkar miljön, människan och samhället. Det vore värdefullt om det gick att utläsa vilken påverkan namngivna objekt har på respektive fokusområde. Visuella hjälpmedel såsom	Att beskriva effekterna av varje enskilt objekt blir för omfattande. För de enskilda objekten finns Samlade effektbedömningar som använts som underlag för att bedöma objekten påverkan. I MKB och SKB görs sammanfattningar av objektens påverkan, men detta har till denna version stärkts upp med fler

	matris, diagram eller målkarta skulle kunna tydliggöra detta på ett pedagogiskt sätt och ge bättre underlag för prioritering.	exempel kring objekt som specifikt sticker ut eller avviker från det generella.
	Region Skåne har valt att jämföra tre olika tänkbara scenarier mot nollalternativet, det vill säga ett genomförande av tidigare regional transportinfrastrukturplan. I redovisningen av de olika alternativens påverkan görs en del antaganden men vad dessa antaganden grundar sig i redovisas inte. En beskrivning av de resonemang och avvägningar som lett fram till dessa bedömningar efterfrågas därför. Vidare framgår inte heller vilket av de presenterade alternativen som ligger till grund för planförslaget, varför förtydligande kring detta efterfrågas.	Planutrymmet är mycket begränsat efter att flera av objekten fått kostnadsökningar och i praktiken är det skuggplanen med vissa modifieringar som utgör slutversionen.
SöSk	Önskar tydligare beskrivning av hur resultaten från den strategiska miljöbedömningen och den sociala hållbarhetsanalysen ska användas framåt, samt en mer fördjupad redovisning av varför tillgängligheten på landsbygden förväntas öka.	En förklaring till hur planens påverkan på landsbygdens tillgänglighet har gjorts finns i 7.1 under rubriken Tillgänglighet. Det är flera åtgärder som väntas öka tillgängligheten på landsbygd, dock är planens påverkan i relation till nollalternativet försumbar, se kap 7.2.
SkNo	På sidan 54 tidigare betydande miljöpåverkan lyfts Väg 21 Vannebergakorset, fram som ett exempel i sammanhang där det anges att åtgärder generellt sett har en negativ påverkan på miljö och kulturmiljö. Formuleringen är missvisande och kan ge en felaktig bild av objektets samlade effekter.	Utifrån den samlade effektbedömning som har gjorts hart detta objekt negativ påverkan på flera landskapsaspekter, vilket är relevant i ett alternativskiljande perspektiv.
	Otydligt med de olika planalternativen som beaktats. Förtydligande behövs om pilarnas riktning och varför alternativet valts.	Planutrymmet är mycket begränsat efter att flera av objekten fått kostnadsökningar och i praktiken är det skuggplanen med vissa modifieringar som utgör slutersionen.
Naturvårdsverket	Avstår från yttrande men hänvisar till nytt underlag om MKB och klimatanpassning.	

Naturskydds-föreningen Skåne	Saknar kvantifiering av påstådda utsläppsminskningar och uppställning av hur andra åtgärder som cykel/koll kompenserar för satsningar på bilvägar.	
	Förslag: social hållbarhet: redovisa hur satsningar stärker tillgänglighet för grupper utan bil.	En sådan bedömning har indirekt gjorts genom att studera tillgängligheten för grupper och geografier som har en sämre tillgång till bil eller är beroende av andra färdmedel.

Bilaga 4: Särskild sammanställning

I ett beslut att anta en plan eller ett program som omfattas av kravet på strategisk miljöbedömning ska det i en särskild handling, i anslutning till beslutet, finnas en så kallad särskild sammanställning. Denna ska redovisa följande:

1. hur miljöaspekterna har integrerats i planen eller programmet,

2. hur hänsyn har tagits till miljökonsekvensbeskrivningen och inkomna synpunkter,

3. skälen för att planen eller programmet har antagits i stället för de alternativ som övervägts, och

4. vilka åtgärder som planeras för att övervaka och följa upp den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen eller programmet medför. Lag (2017:955).

Detta utgör en särskild sammanställning i anslutning till beslut om ny Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2026-2037 (nedan kallad regional plan).

1. Hur miljöaspekterna har integrerats i planen eller programmet

Integrerat med genomförande framtagandet av den nya planen har en strategisk miljöbedömning och en social konsekvensbeskrivning genomförts. Den konsultarbetsgrupp som har ansvarat för framtagandet av MKB och SKB har bistått Region Skåne med hållbarhetskompetens och stöd i processen kopplat till de lagkrav som finns. En MKB och SKB togs fram för den version av RTI-planen som remitterades i juni 2026 och skickades därmed på samråd. MKB och SKB har därefter reviderats utifrån synpunkter från remissinstanser och de revideringar som gjorts av planen.

Inom ramen för den strategiska miljöbedömningen och sociala konsekvensbeskrivningen bedöms miljökonsekvenser respektive sociala konsekvenser med utgångspunkt i ett antal utpekade bedömningsaspekter och kriterier, som utgår från styrande nationella och regionala mål som bedömts relevanta i sammanhanget. Miljöeffekter enligt Miljöbalken 6 kap. 2 § har integrerats i de framtagna aspekter och kriterier som har definierats i Samrådsunderlag för avgränsningssamråd.

2. Skälen för att planen eller programmet har antagits i stället för de alternativ som övervägts

Den regionala transportinfrastrukturplanens (RTI-plan) satsningar utgår från styrande dokument som exempelvis den regionala utvecklingsstrategin och tillhörande strategier och

handlingsplaner som påverkar utvecklingen av Skånes transportinfrastruktur. RTI-planens innehåll styrs också av en rad olika beslut från nationell nivå, däribland infrastrukturpropositionen och direktivet som regionerna ska förhålla sig till i framtagandet av de så kallade länsplanerna. En mer utförlig beskrivning av dessa förutsättningar återfinns i plandokumentet.

Den beslutade politiska inriktningen för RTI-planen innebär ”säker framkomlighet”. Åtgärder som prioriteras till följd av den politiska inriktningen omfattar ombyggnad och mötesseparering av vägar, nybyggnation av cykelvägar samt mindre punktinsatser som kan ha stor effekt på trafiksäkerhet och framkomlighet. Exempel på sådana insatser är ombyggnad av olycksdrabbade eller hårt belastade korsningspunkter, komplettering med separata vänstersvängsfält samt gång- och cykelpassager. Alla åtgärder inom begreppet säker framkomlighet syftar till att främja trafiksäkerheten, framkomligheten och förutsägbarheten i stråk samt vara samhällsekonomiskt lönsamma. Åtgärderna ska även främja regional utveckling och binda samman Skåne.

En viktig princip har också varit att de namngivna objekt som finns i gällande plan och som det finns gällande beslut kring, ska genomföras. För vissa andra åtgärder har det också funnits överenskommelser som innebär låsningar.

Som en del i arbetet med att formulera planalternativ togs inför framtagandet av remissversionen fram en ”skuggplan” med en tänkt ”lägstanivå” för olika åtgärdsområden. Skuggplanen tog sin utgångspunkt i de då kända förutsättningarna kring planrevideringen, den politiska inriktningen och låsningar i form av ingångna avtal. När RTI-planen skickades på remiss var remissversionen av planen ännu inte helt spikad. Av denna anledning gjordes bedömningarna i detta skede på skuggplanen. För den resterande delen av planens utrymme (fria medel utöver ”skuggplanen”) utformades tre alternativa inriktningar som jämfördes utifrån miljömässiga och sociala aspekter, med syfte att kunna beakta hållbarhetsasekterna i beslut kring prioritering av planens resterande utrymme:

- **Fokus namngivna objekt**. Satsning på tre nya namngivna vägobjekt.
- **Fokus statlig medfinansiering**. Utökad satsning på statlig medfinansiering till kommunal infrastruktur.
- **Fokus statliga vägar**. Utökad satsning på statliga vägar inom potter.

Skuggplanen omfattade, när den togs fram, 96 % av planens utrymme, vilket lämnade drygt 300 Mkr för alternativ användning. Alternativen utgjorde således redan från början en relativt liten del av planens totala utrymme. De kostnadsökningar som skett på namngivna objekt och det faktum att den totala planramen har minskats har gjort att det återstående utrymmet

ätits upp helt. Planalternativens inriktning har därför haft liten påverkan på hållbarhetsbedömningen av planen som helhet.

Tidplanen har också påverkat processen. Planalternativen har, till följd av snäv tids-ram, diskuterats parallellt med planförslaget vilket inneburit att vissa beslut har behövt fattas innan bedömningen av planalternativen varit färdig. Vidare är det flera förutsättningar som har förändrats under planprocessen. Bland annat är det flera objekt som tidigare legat inom potter som på grund av kostnadsökningar blivit namn-givna, varför det har funnits ett behov av att prioritera namngivna objekt. Sammanta-get innebär detta att det slutgiltiga planförslaget inte fullständigt speglar något av de studerade alternativen.

3. Hur hänsyn har tagits till miljökonsekvensbeskrivningen och inkomna synpunkter

Avgränsningssamråd:

Avgränsningen av miljöaspekter har i processens inledning fastställs i ett avgränsningssamråd. Ett separat samrådsmöte har hållits med Länsstyrelsen i Skåne län och avgränsningen har också remitterats till Skånes kommuner.

De inkomna synpunkterna på avgränsningssamrådet handlar i huvudsak om behov av tydligare avgränsning, metodik och begreppsanvändning i hållbarhetsbedömningen. Flera remissinstanser efterfrågar förtydliganden kring vilka aspekter som faktiskt bedömts kunna medföra betydande påverkan, hur klimatpåverkan hanteras samt hur bedömningskriterierna relaterar till bland annat miljökvalitetsnormer, buller, vatten, luft och landskap. Klimatfrågan återkommer ofta, särskilt kopplat till utsläpp från vägtrafik, transporteffektivitet, klimatanpassning, översvämning och robusthet. Även sociala frågor lyfts, såsom tillgänglighet utan bil, barns rörelsefrihet, trygghet, barriäreffekter, rekreation och sammanhållning. Flera kommuner uttrycker samtidigt stöd för den föreslagna avgränsningen och ser positivt på att sociala konsekvenser ges en tydligare roll i bedömningen.

Med anledning av de inkomna synpunkterna har en del förtydliganden gjorts i miljökonsekvensbeskrivningen och den sociala konsekvensbeskrivningen. Det klargörs exempelvis att de fokusområden som lyfts är sådana där planen bedömts kunna ge betydande påverkan, att klimatpåverkan hanteras genom flera aspekter under klimat, samt att vissa frågor inte kan kvantifieras på strategisk plannivå.

Plansamråd:

I samband med att den regionala planen skickades på remiss i juni 2026 har också tillhörande MKB och SKB skickats på samråd. Inkomna remissynpunkter har sammanställts i en samrådsredogörelse.

Synpunkterna på plansamrådet är inriktade på hur resultaten av hållbarhetsbedömningen redovisas och används. Länsstyrelsen efterfrågar tydligare redovisning av planförslagets faktiska betydande miljöpåverkan, inte bara riktningsförändringar jämfört med alternativ. Andra remissinstanser menar att bedömningarna upplevs abstrakta och efterfrågar tydligare metodbeskrivningar, underlag, visuella sammanställningar och koppling mellan enskilda objekt, potter och deras konsekvenser. Det finns även synpunkter på hur planalternativen motiveras, hur landsbygdens tillgänglighet bedöms, samt hur satsningar på vägtrafik vägs mot klimat-, miljö- och sociala mål.

De justeringar som gjort med anledning av inkomna remissvar är framför allt att planens samlade effekter har lagts till, att motiveringar har setts över och att sammanfattningen har kompletterats så att både planens påverkan som helhet och påverkan i relation till nollalternativet framgår tydligare.

4. **Vilka åtgärder som planeras för att övervaka och följa upp den betydande miljöpåverkan som genomförandet av planen eller programmet medför. Lag (2017:955).**

Trafikverket ansvarar för genomförandet av den regionala transportinfrastrukturplanen, vilken ska genomföras enligt de intentioner som den beslutade inriktningen innebär. Trafikverkets fattar beslutet om att påbörja den fysiska planeringen och att byggstarta ett objekt, medan Länsstyrelsen tar beslut om vilka projekt som kan antas medföra betydande miljöpåverkan.

Inom ramen för genomförandet av planen finns det möjlighet att anpassa utformningen av infrastrukturen för att motverka betydande negativ miljöpåverkan, framför allt avseende fokusområde landskap. Vid de flesta större åtgärder tas vägplaner fram och i samband med dessa görs också projektspecifika MKB. Här finns möjlighet att studera behovet av markåtkomst, faunapassager med mera.

Det är också Trafikverket som fattar det formella beslutet om hur de årliga medlen i potterna för statlig medfinansiering skall användas. Detta ska dock göras i dialog med Region Skåne. Trafikverket ska årligen göra en avstämning och redovisa verksamhetsåret för Region Skåne. För de medel inom åtgärdsområdena som inte är upplåsta finns det en möjlighet att påverka prioritering och inriktning under genomförandet och därmed också motverka betydande negativ miljöpåverkan.

2025-02-07

Författare:
Kristoffer Levin
Malin Mårtensson
Emma Lund

Bilaga 5: Hållbarhetsanalys – översyn av RTI-plan

Metod för översyn av regional transportinfrastrukturplan

Bakgrund och metod

Som en del i arbetet med att ta fram en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) och social konsekvensbeskrivning av den regionala (RTI-) planen ska en översyn göras av nuvarande RTI 2022–2033 samt tillhörande miljökonsekvensbeskrivning för att analysera vad som behövs för att göra kommande plan bättre utifrån de regionala och transportpolitiska målen.

Som metod för översyn av den tidigare RTI-planen föreslås en hållbarhetsanalys. Inom varje åtgärdsområde finns det möjlighet att styra i en riktning som i större eller mindre utsträckning går i riktning mot miljömässig eller social hållbarhet. Möjligheterna att bidra till miljömässig och social hållbarhet skiljer sig mellan olika åtgärdsområden, vilket är fokus för den MKB som ska tas fram. Detta är dock inte i fokus för denna analys: snarare än att bedöma varje åtgärdsområde för sig och jämföra dem mot varandra innebär denna analys en bedömning av vilken typ av åtgärder som krävs inom varje åtgärdsområde, för att i så stor utsträckning som möjligt, bidra till miljömässig eller social hållbarhet. Det kan ses lite som att lägga ett ”hållbarhetsraster” på varje åtgärdsområde. Analysen ska fungera som ett underlag för hur planeringen kan anpassas i en hållbar riktning givet de beslutade strategierna.

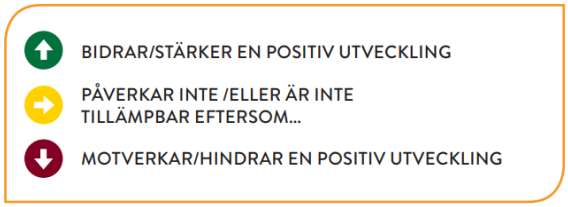
Åtgärdsområdena grundar sig på de områden som den tidigare RTI-planen har delats in i: ”Namngivna regionala vägobjekt”, ”Samfinansiering nationell plan”, ”Kollektivtrafik”, Cykelvägar” samt ”Trafiksäkerhet & Miljö. En uppdelning görs på statligt och kommunalt vägnät för de åtgärdsområden som, vid sidan av åtgärder på regionala statliga vägar, också omfattar bidrag till kommunal infrastruktur, dvs. ”Kollektivtrafik”, Cykelvägar” samt ”Trafiksäkerhet & Miljö.

Hållbarhetsaspekterna föreslås i grunden vara desamma som ska användas för bedömning av RTI-planens betydande miljöpåverkan och sociala konsekvenser, inklusive bedömning av olika alternativ, se Tabell 0-1. Bedömningskriterierna justeras dock något i denna analys för att uttrycka en funktion som en åtgärd behöver ha för att nå positiv måluppfyllelse. Miljöaspekter och sociala aspekter har sammanställts i samrådsunderlaget för avgränsning – för mer bakgrund till avgränsning hänvisas till denna.

2025-02-07

Författare:
Kristoffer Levin
Malin Mårtensson
Emma Lund

Nedan görs först en generell genomgång, för respektive hållbarhetsaspekt, av hur RTI-planen kan bidra till och stärka en positiv utveckling. Därefter görs en bedömning, för respektive åtgärdsområde av vilken typ av åtgärder som bidrar till/stärker en positiv utveckling respektive vilka åtgärder som motverkar motverkar/hindrar en positiv utveckling.



Tabell 0-1. Hållbarhetsaspekter

Hållbarhetsdimensioner	Hållbarhetsaspekter	Analys av...
Social hållbarhet	Sammanhållning	Vilka åtgärder som kan bidra till sammanhållning i regionen, det vill säga till möten och samspel mellan människor inom och mellan olika socioekonomiska grupper, dvs. hur kan åtgärderna i större utsträckning bidra till det sociala kapitalet.
	Tillgänglighet	Vilka åtgärder som påverkar tillgängligheten för människor utan tillgång till bil. Begränsad tillgång till bil innebär att en person varken äger egen bil, har möjlighet att låna bil eller inte har de ekonomiska eller geografiska förutsättningarna att hyra en bil. Det kan också innebära att inte ha körkort eller att inte få köra bil till följd av sjukdom eller ålder.
	Hälsa	Vilka åtgärder som bidrar till en lokal miljö där färre personer utsätts för höga bullernivåer och färre personer exponeras för luftföroreningar.
Miljömässig hållbarhet		Vilka åtgärder som bidrar till ökad fysisk aktivitet i transportsystemet.
		Vilka åtgärder som innebär minskad risk för allvarliga olyckor, både för motortrafikanter och för oskyddade trafikanter.
	Klimat	Vilka åtgärder som bidrar till och som passar in i ett transporteffektivt samhälle.
	Landskap	Vilka åtgärder som motverkar intrång i naturresurser
		Vilka åtgärder som bidrar till att motverka intrång och barriärer i naturmiljö och därmed bidrar till ökad biologisk mångfald
		Vilka åtgärder bidrar till att motverka intrång i landskap och kulturmiljö

2025-02-07

Författare:
Kristoffer Levin
Malin Mårtensson
Emma Lund

Generellt – hur kan RTI-planen bidra till och stärka en positiv utveckling?

Social hållbarhet

Sammanhållning

Denna aspekt berör sociala och rumsliga samband. En sammanhållen region utifrån ett socialt perspektiv i transportsammanhang handlar om att se på en region utifrån ett strukturellt perspektiv. Det finns ett direkt samband mellan hur det regionala transportsystemet är utformat med infrastruktur och utbud av kollektivtrafik, och förutsättningarna för sysselsättning, näringsliv, bebyggelseutveckling och utbildningsfunktioner. Resmöjligheterna påverkar var människor väljer att bo och arbeta, men också hur och var det byggs.[55]

Det är viktigt att knyta ihop områden med olika socioekonomi och särskilt bidra till tillgänglighet och signalvärde i socioekonomiskt svagare områden. En investering i ett socioekonomiskt svagt område som förbättrar tillgänglighet till målpunkter såsom skola, arbete, service och fritid ökar det sociala kapitalet. Forskning visar att det inte bara handlar om faktiskt tillgänglighet utan att även signalvärdet av en investering kan påverka det sociala kapitalet genom att bidra till ökad tillit till samhället. Bland annat har forskning kunnat påvisa en stärkning av det sociala kapitalet genom ökad tillit till samhället genom öppnandet av Malmöexpressen i Malmö.[56]

RTI-planen kan stärka sammanhållningen i regionen genom att:

- Bygga ut stråk och kopplingar som knyter ihop regionen, med kortare restider, för ökad tillgång till sysselsättning, utbildning med mera.
- Bidra till stärkta sociala samband genom att knyta ihop geografier med olika socioekonomiska förutsättningar, både inom städer och regionalt.
- Stärka tillgängligheten med gång, cykel och kollektivtrafik i områden med högt bilberoende.

Tillgänglighet

Denna aspekt berör vardagsliv och räckvidd. Det handlar om möjligheten att röra sig mellan olika målpunkter i vardagen och tillgången till olika färdmedel i förhållande till olika gruppers förutsättningar. Eftersom människor är olika och har olika förutsättningar måste tillgänglighet och rörlighet ses både ur ett individuellt och relationellt perspektiv. Funktionsvariation, olika åldrar, kön, socioekonomiska förhållanden med mera som påverkar individers

[55] Region Kronoberg 2018. *Social konsekvensbedömning i regional transportplanering – Verktyg för att inkludera sociala aspekter.*
[56] Wennber et al, 2022. *Sociala effekt- och nyttobedömning ar i transportplanering - Kollektivtrafikinvesteringars påverkan på det sociala kapitalet genom MalmöExpressen och Rosengårds station.*

Författare:
Kristoffer Levin
Malin Mårtensson
Emma Lund

rörelsemöjligheter måste beaktas i planeringen. Projekt och insatser bör analyseras utifrån vilka nödvändiga och önskvärda funktioner som kan nås till fots, per cykel och med kollektivtrafiken i vardagen.[57]

Det finns idag stora och systematiska skillnader i kvinnors och mäns resande men också i attityder till resande och färdmedel. Forskningen pekar på att män använder oftare bil, medan kvinnor reser i högre utsträckning kollektivt. Kvinnor sitter oftare i passagerarsätet än män. Män kör bil i större utsträckning än kvinnor. Åtgärder som förbättrar gång, cykel och kollektivtrafik bidrar i större utsträckning till en mer jämlik och jämställd utveckling än bilåtgärder.

För barns självständiga mobilitet är förutsättningarna att gå, cykla och åka kollektivtrafik på ett säkert och tryggt sätt avgörande. Den ökande bilismen har begränsat barns rörelsefrihet, framför allt när det gäller deras lekområden, skolvägar och fritidsvägar. Skjutsandet innebär även att barnen går miste om de möjligheter till fysisk aktivitet som vardagsresandet annars innebär. Hur åtgärder utformas är av stor vikt för att avgöra om de bidrar i en positiv eller negativ riktning för barn och unga.

Det finns också en viktig koppling mellan vardagslivet och känsla av trygghet. För att människor ska vilja röra sig fritt och använda kollektivtrafiken även på kvällar och nätter måste det finnas attraktiva och trygga stationsmiljöer och hållplatslägen.

Generellt upplever kvinnor och nyanlända kvinnor och män i alla åldrar en större otrygghet i kollektivtrafiken än andra grupper. Tidigare nyanlända kvinnor är detta sammankopplat med bland annat diskriminering och tillgänglighet till information.

RTI-planen kan stärka sammanhållningen i regionen på följande sätt:

- Generell utbyggnad av gång, cykel och kollektivtrafik till olika målpunkter, lokalt och regionalt.
- Säkerställa trafiksäkra och trygga kopplingar för barn och ungdomar till skola och fritidsaktiviteter (främst genom bidra till kommunal infrastruktur).
- I samband med ny- och ombyggnad – gör en målpunktsanalys för att säkerställa att tillgängligheten stärks för samtliga grupper. En ny cykelväg mellan två orter kan ge större nytta om den också fångar upp mellanliggande målpunkter längs med vägen, exempelvis mindre orter, målpunkter för fritid etc.
- I samband med utbyggnad av regionala vägstråk – genomför också insatser som stärker tillgängligheten med gång, cykel och kollektivtrafik, exempelvis genom utbyggda och tillgängliga hållplatser eller parallella GC-vägar.

[57] Region Kronoberg 2018. *Social konsekvensbedömning i regional transportplanering – Verktyg för att inkludera sociala aspekter.*

Författare:
Kristoffer Levin
Malin Mårtensson
Emma Lund

- Utbyggnad av trygga och tillgänglighetsanpassade stationer och hållplatslägen.

Miljömässig hållbarhet

Klimat

Det finns olika vägar för att minska utsläppen från inrikes transporter, däribland energieffektivisering, elektrifiering och förnybara drivmedel. Det finns dock flera argument för att i en länsplan (RTI-plan) fokusera på möjligheten att bidra till ett **transporteffektivt samhälle, definierat som** ”nivån på tillgängligheten eller transportnyttan i förhållande till insatsen i form av trafikarbete”.[58]

Även om energieffektivisering och elektrifiering kan vara kraftfulla verktyg på kort sikt, så har en RTI-plan länstransportplan litet mandat att påverka detta. Allt fler forskare drar också slutsatsen att för att transportsektorns klimatmål ska kunna nås på ett hållbart sätt räcker inte energieffektivisering, elektrifiering och biodrivmedel utan samhället behöver också bli mer transporteffektivt med mindre biltrafik, lastbilstrafik och flygresande.[59] Klimatpolitiska rådet har konstaterat detta i sina årliga rapporter[60] och även IPCC[61] och OECD[62] drar samma slutsats. IPCC pekar också på att åtgärder som ingår i ett transporteffektivt samhälle har möjlighet att bidra till 16 av 17 av de globala hållbarhetsmålen. Ett transporteffektivt samhälle är därför inte bara en nödvändig förutsättning för att nå klimatmål utan också en del i ett miljömässigt, socialt och ekonomiskt hållbart samhälle i stort.

Utifrån tidigare forskning och erfarenhet finns det idag en bra bild av vilka åtgärder som bidrar till ett transporteffektivt samhälle:[63]

- Tillgängligheten med andra färdsätt än bil behöver förbättras samtidigt att det kommer att behöva bli svårare att använda bil (relativ attraktivitet), framför allt i städer och större tätorter där det finns större möjligheter att åstadkomma närhet och bra alternativ till bilen.
- På en regional skala behöver kollektivtrafiken bli mer konkurrenskraftig genom pålitlighet och restid och i kombination med cykel.

---

[58] Trafikverket 2020, Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplaneringen för perioden 2022 – 2033 och 2022 − 2037

[59] Berg Mårtensson, H., Höjer, M. Åkerman, J. 2023. Low emission scenarios with shared and electric cars: Analyzing life cycle emissions, biofuel use, battery utilization, and fleet development. International Journal of Sustainable Transportation.

[60] IPCC (2022) Climate Change (2022). Mitigation of Climate Change, Working Group III contribution to the Sixth Assessment Report of the Intergovernmental Panel on Climate Change.

[61] Klimatpolitiska rådet (2024). Årsrapport 2024. Rapport nr 7. ISBN: 978-91-540-6206-5 Diarienummer: 2024-00005/K. Klimatpolitiska rådet, Stockholm, 21 mars 2024

[62] OECD (2021) Transport Strategies for Net-Zero Systems by Design. OECD Publishing, Paris, doi: 10.1787/0a20f779-en

[63] Transporteffektivt samhälle och regional infrastrukturplan, Trivector Rapport 2023:47 kortversion

2025-02-07

Författare:
Kristoffer Levin
Malin Mårtensson
Emma Lund

- Lokalisering av ny bebyggelse i kollektivtrafiknära lägen kan påverka kollektivtrafikens konkurrensförmåga och minska bilberoendet.

Två viktiga perspektiv behöver hanteras:

- Åtgärder i planen kan både **bidra till** och motverka ett mer transporteffektivt samhälle.
- Åtgärder i planen kan också i olika utsträckning **passa in i** ett transporteffektivt samhälle, till exempel trafiksäkerhetsåtgärder där man inte samtidigt ökar hastigheterna

Satsa på infrastruktur som bidrar till och passar in i ett transporteffektivt samhälle:

- Gör satsningar för transporteffektivitet i alla geografier med rätt fokus beroende på lokala förutsättningar.
- Omfördela medel från namngivna vägåtgärder till enklare åtgärder som bidrar till och passar in i ett transporteffektivt samhälle. Mer trimning och effektivisering och statlig medfinansiering på kommunalt vägnät för cykel och kollektivtrafik.
- Använd en tydlig metodik för att välja åtgärder som bidrar och passar in i ett transporteffektivt samhälle.
- Öka handlingsutrymmet i kommande regionala planer genom exempelvis geografiska potter, tematiska åtgärdsvalsstudier och 100 procent finansiering av regional cykelinfrastruktur.

Exempel på åtgärder som bidrar och passar in och sådana som inte gör det:

Bidrar och passar in	Passar in
Busskörfält där utrymme tas från biltrafik	Trafiksäkerhetsåtgärder som inte ökar framkomligheten för bil, exempelvis
Pendelparkering med bra lösning för cykel	Bibehållen hastighet Vänstersvängkörfält Förbjud av vänstersväng Kant- och mitträffling ITS-skylt om information om köbildning
GC-väg	Miljöåtgärder som inte ökar framkomligheten för bil, exempelvis
Passage för gående och cyklister	Bullerskyddsåtgärder Faunapassage
Hållplatsåtgärder	
Bymiljöväg/bygdeväg	

2025-02-07

Författare:
Kristoffer Levin
Malin Mårtensson
Emma Lund

Åtgärder som motverkar och inte passar in

Ny mötesfri väg med höjd hastighet

Planskilda korsningar mellan bilvägar

Höjd hastighet (generellt)

Extra körfält för ökad kapacitet

Hälsa (inkl. trafiksäkerhet)

Vad gäller luft har planen en möjlighet att påverka transportflöden i de större tätorternas centrala delar, vilket ofta är områden som kan ha problem med hälsofarliga nivåer av luftföroreningar. Ökad relativ attraktivitet för gång, cykel och kollektivtrafik i tätortsmiljö bedöms ge positiv påverkan på buller och luft. Dragning av en väg kan också ha betydelse, exempelvis kan en förbifart skapa en bättre miljö i tätorter med minskat buller och bättre förutsättningar för gående och cyklister. Men det ska tilläggas att ett annat, mindre kostsamt, alternativ är att minska hastigheten i befintlig dragning genom tätort och därigenom minska buller och öka trafiksäkerheten. En sådan åtgärd skulle bidra positivt både avseende hälsa och klimat (transporteffektivitet, se ovan).

Åtgärder som bidrar till en ökad relativ attraktivitet för gång, cykel och kollektivtrafik bedöms ge positiva effekter på fysisk aktivitet. Om en åtgärd bedöms bidra till överflyttning av resor från bil till kollektivtrafik har den också en positiv påverkan på fysisk aktivitet genom ökad mängd anslutningsresor med gång och cykel. Dock – om en åtgärd förbättrar kollektivtrafikens tillgänglighet i en större stad finns det risk för minskad fysisk aktivitet. För att nå god måluppfyllelse på alla plan krävs en överflyttning av reseandelar från bil till kollektivtrafik för längre resor, samt från bil och kollektivtrafik till cykel för resor på kortare sträckor.

Trafiksäkerhet fokuserar på minskad risk för allvarliga olyckor. När det gäller trafiksäkerhet för cykel finns det två olika perspektiv: En mer trafiksäker infrastruktur bidrar till minskad olycksrisk för befintliga cyklister, men har också en stor betydelse för att öka cyklingen, och bidrar därmed också till förbättrad folkhälsa och miljö. Med detta sagt är det också viktigt att påpeka den potentiellt negativa trafiksäkerhetseffekt som en ökad cykling kan leda till, som en följd av ökad exponering i trafiken. När fler människor väljer att cykla och antalet cyklister ökar kan det leda till en ökning av antalet incidenter, särskilt i områden där infrastrukturen inte fullt ut stödjer denna ökning. Sammantaget överväger dock hälsoeffekterna av ökad motion med råge de negativa effekterna på grund av ökad riskexponering.

2025-02-07

Författare:
Kristoffer Levin
Malin Mårtensson
Emma Lund

Landskap

Ur ett landskapsperspektiv är det viktigt på en strategisk nivå att infrastrukturen utformas för att minska intrång i natur- och kulturmiljö, minska ianspråktagande av resurser och överbrygga barriärer för djur- och växtliv. En viktig del av detta är i vilken mån en ny- eller ombyggnad innebär breddning, att mer mark tas i anspråk eller om helt nya sträckningar skapas. Att anlägga helt ny infrastruktur i orörd terräng skapar nya barriärer och riskerar ge negativ påverkar intrång och barriärer.

Både ny- och ombyggnad av infrastruktur kräver vanligtvis att olika typer av skyddsåtgärder, eller kompensatoriska åtgärder, görs. Detta kan exempelvis omfatta vattenskyddsåtgärder, anläggning av viltpassager och ekodukter samt mindre vägportar som kan underlätta för boende längs med en väg att röra sig i området och underlätta effektivare brukande av jordbruksmark. Vid ombyggnad av befintlig infrastruktur kan det därför vara så att barriäreffekterna för både djur och människor minskar. Exempelvis kan faunapassager minska en vägs barriäreffekt för djurliv och mindre vägportar stärka både friluftslivet och en effektivare brukning av jordbruksmark.

Bedömning av respektive åtgärdsområde

Nedan görs, för respektive åtgärdskategori, en analys av vilka åtgärder som bidrar i positiv riktning/passar in för varje aspekt, respektive som inte bidrar i positiv riktning. Noteras bör att det inte är alla fokusområden och aspekter som bidrar positivt respektive negativt avseende varje aspekt. I de fall där det finns åtgärder som bidrar i både positiv och negativ riktning är det en viktig indikation på en målkonflikt.

2025-02-07

Författare:
Kristoffer Levin
Malin Mårtensson
Emma Lund

Åtgärdsområde: Namngivna regionala vägobjekt			
Fokusområde	**Aspekter**	**Exempel på åtgärder som bidrar i positiv riktning / passar in**	**Exempel på åtgärder som bidrar i negativ riktning**
Sammanhållning	• Tillgänglighet till och från områden med risk för social utsatthet. • Signalvärde genom investeringar i områden med risk för social utsatthet. • Tillgänglighet med kollektivtrafik, gång och cykel i områden med stort bilberoende.	• Utbyggnad av regionala vägstråk som bidrar till minskad restid mellan områden i Skåne av olika socioekonomisk karaktär. • Utbyggnad av regionala vägstråk som ger större tillgänglighet till arbets- och utbildningstillfällen i områden med risk för social utsatt.	• Förbifarter som skärmar av ett område.
Tillgänglighet	• Tillgänglighet till olika målpunkter för olika grupper i samhället (avseende ålder, kön, socioekonomi etcetera). • Transportsystemet användbarhet för personer med funktionsnedsättning. • Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet,	• I samband med utbyggnad av regionala vägstråk: säkerställ god tillgänglighet för cykel och regional kollektivtrafik till målpunkter längs med stråken, exempelvis med parallella cykelbanor och tillgängliga hållplatser. • I samband med utbyggnad av regionala vägstråk: anlägg passager som motverkar och överkommer barriäreffekter för människor längs vägen.	• Åtgärder som försvårar framkomligheten för boende och verksamma som inte har tillgång till bil längs med regionala vägstråk vid vägutbyggnad. Till exempel riskerar en utbyggnad till mötesseparerad väg att skapa en barriäreffekt för boende längs med vägen.

2025-02-07

Författare:
Kristoffer Levin
Malin Mårtensson
Emma Lund

Åtgärdsområde: Namngivna regionala vägobjekt			
Fokusområde	**Aspekter**	**Exempel på åtgärder som bidrar i positiv riktning / passar in**	**Exempel på åtgärder som bidrar i negativ riktning**
	och vistas i trafikmiljöer. • Människors upplevda trygghet som påverkas av trygghet och information.		
Hälsa	• Lokal miljö (luftkvalitet och minskat buller) • Aktivt resande (gång och cykel) • Risk för allvarliga olyckor	• Om utbyggnad görs av regionala vägstråk kan en parallell gång- och cykelbana främja den aktiva mobiliteten. • Utbyggnad av mötesseparerade vägar har en mycket positiv trafiksäkerhetseffekt.	• Regionala vägstråk som ökar den relativa tillgängligheten för bil riskerar att skapa inducerad trafik, vilket i förlängningen kan skapa ökat buller och försämrad luftmiljö.
Klimat	• Transporteffektivt samhälle (trafikens klimatpåverkan) • Klimatpåverkan vid byggskede	xx	• Regionala vägstråk som ökar den relativa tillgängligheten för bil riskerar att skapa inducerad trafik, vilket ger ökad klimatpåverkan.
Landskap	• Intrång i natur- och kulturmiljö • Barriärer för växt- och djurliv samt människor	• Utbyggnad av vägar som i första hand nyttjar befintliga sträckning och inte skapar nya barriärer. • Vid utbyggnad av befintligt vägstråk kan kompensationsåtgärder genomföras, exempelvis, viltpassager, ekodukter, traktorportar, skyddsåtgärder för vattentäkter.	• Helt ny infrastruktur i orörd terräng. • Utbyggnad av vägar, genom exempelvis breddning eller trafikanordningar (trafikplatser, provisoriska vägar etc.) som tar mark i anspråk.

2025-02-07

Författare:
Kristoffer Levin
Malin Mårtensson
Emma Lund

Åtgärdsområde: Samfinansiering nationell plan **Notering: Detta åtgärdsområde antas omfatta medfinansiering till utbyggnad av järnvägar i Skåne, exempelvis kapacitetsförstärkningar som mötesspår, eller åtgärder för ökad hastighet.**			
Fokusområde	**Aspekter**	**Exempel på åtgärder som bidrar i positiv riktning / passar in**	**Exempel på åtgärder som bidrar i negativ riktning**
Sammanhållning	• Tillgänglighet till och från områden med risk för social utsatthet. • Signalvärde genom investeringar i områden med risk för social utsatthet. • Tillgänglighet med kollektivtrafik, gång och cykel i områden med stort bilberoende.	• Åtgärder som bidrar till minskad restid mellan områden i Skåne av olika socioekonomisk karaktär, exempelvis utbyggnad av järnväg som ger minskad restid / ökad turtäthet med tåg. • Åtgärder som ger större tillgänglighet till arbets- och utbildningstillfällen i områden med risk för social utsatthet.	
Tillgänglighet	• Tillgänglighet till olika målpunkter för olika grupper i samhället (avseende ålder, kön, socioekonomi etcetera). • Transportsystemet användbarhet för personer med funktionsnedsättning. • Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer. • Människors upplevda trygghet som	*Den tillgänglighetspåverkan som skapas av tänkbara åtgärder inom denna kategori handlar i första hand om utformning, exempelvis av stationsmiljöer, och går i första hand in i andra åtgärdskategorier.*	

2025-02-07

Författare:
Kristoffer Levin
Malin Mårtensson
Emma Lund

Åtgärdsområde: Samfinansiering nationell plan **Notering: Detta åtgärdsområde antas omfatta medfinansiering till utbyggnad av järnvägar i Skåne, exempelvis kapacitetsförstärkningar som mötesspår, eller åtgärder för ökad hastighet.**			
Fokusområde	**Aspekter**	**Exempel på åtgärder som bidrar i positiv riktning / passar in**	**Exempel på åtgärder som bidrar i negativ riktning**
	påverkas av trygghet och information.		
Hälsa	• Lokal miljö (luftkvalitet och minskat buller) • Aktivt resande (gång och cykel) • Risk för allvarliga olyckor	• Åtgärder som ger minskad restid / ökad turtäthet med tåg bidrar i förlängningen till en ökad aktiv mobilitet eftersom ett ökat kollektivtrafikresande också bidrar till fler anslutningsresor.	•
Klimat	• Transporteffektivt samhälle (trafikens klimatpåverkan) • Klimatpåverkan vid byggskede	• Utbyggnad av järnvägar som bidrar till en kapacitetsstark kollektivtrafik i starka resandestråk, där potentialen att bidra till en överflyttning är som störst.	• Utbyggnad av järnväg har generellt sett en stor klimatpåverkan vid byggskede. Dragningar som innebär ett stort behov av broar och tunnlar ökar klimatbelastningen från byggskedet.
Landskap	• Intrång i natur- och kulturmiljö • Barriärer för växt- och djurliv samt människor	• Utbyggnad av järnvägar som i första hand nyttjar befintliga stråk och inte skapar nya barriärer. • Vid utbyggnad av järnvägar kan kompensationsåtgärder genomföras, exempelvis, viltpassager, ekodukter, traktorportar, skyddsåtgärder för vattentäkter.	• Utbyggnad av järnväg (planskilda passager, provisoriska vägar etc.) som tar mark i anspråk.

2025-02-07

Författare:
Kristoffer Levin
Malin Mårtensson
Emma Lund

Åtgärdsområde: Kollektivtrafik **Notering: Detta område har delats upp i två delar; dels kollektivtrafik på (regionala) statliga vägar, dels bidrag till kommunal infrastruktur. För vissa fokusområden nedan görs en uppdelning på statligt och kommunalt vägnät, där detta har bedömts som relevant. Det ska också noteras att trafikeringen av den regionala kollektivtrafiken kan bidra positivt inom flera fokusområden, men berörs inte direkt av RTI-planen.**			
Fokusområde	**Aspekter**	**Exempel på åtgärder som bidrar i positiv riktning / passar in**	**Exempel på åtgärder som bidrar i negativ riktning**
Sammanhållning	• Tillgänglighet till och från områden med risk för social utsatthet. • Signalvärde genom investeringar i områden med risk för social utsatthet. • Tillgänglighet med kollektivtrafik, gång och cykel i områden med stort bilberoende.	På statligt vägnät: • Åtgärder som bidrar till minskad restid mellan områden i Skåne av olika socioekonomisk karaktär, exempelvis framkomlighets- och hållplatsåtgärder i regionala bussstråk. • Åtgärder som bidrar till förbättrat utbud med kollektivtrafik till arbetstillfällen i områden med risk för social utsatthet. • Åtgärder som bidrar till förbättrad tillgänglighet med kollektivtrafik i områden med stort bilberoende, exempelvis trygga och tillgängliga hållplatser samt framkomlighetsåtgärder. På kommunalt vägnät: • Åtgärder som ger ökad framkomlighet och minskad restid för kollektivtrafik (exempelvis busskörfält) och som därmed stärker kollektivtrafiken (genom kortare restider och ökad turtäthet)	

2025-02-07

Författare:
Kristoffer Levin
Malin Mårtensson
Emma Lund

Åtgärdsområde: Kollektivtrafik **Notering: Detta område har delats upp i två delar; dels kollektivtrafik på (regionala) statliga vägar, dels bidrag till kommunal infrastruktur. För vissa fokusområden nedan görs en uppdelning på statligt och kommunalt vägnät, där detta har bedömts som relevant. Det ska också noteras att trafikeringen av den regionala kollektivtrafiken kan bidra positivt inom flera fokusområden, men berörs inte direkt av RTI-planen.**			
Fokusområde	**Aspekter**	**Exempel på åtgärder som bidrar i positiv riktning / passar in**	**Exempel på åtgärder som bidrar i negativ riktning**
		mellan områden med olika socioekonomiska förutsättningar. • Åtgärder som bidrar till ökat signalvärde genom investeringar i områden med risk för social utsatthet (exempelvis expressbusslinjer och stationsåtgärder).	
Tillgänglighet	• Tillgänglighet till olika målpunkter för olika grupper i samhället (avseende ålder, kön, socioekonomi etcetera). • Transportsystemet användbarhet för personer med funktionsnedsättning. • Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer.	På statligt och kommunalt vägnät: • Åtgärder som ökar användbarhet för funktionshindrade, exempelvis genom tillgänglighetsanpassning av hållplatser eller smidigare byten. • Trygga hållplatser, trygga GC-vägar till hållplatser för att underlätta barns resande. • Åtgärder som bidrar till ökad uppled trygghet på hållplatser och bytespunkter, exempelvis stärkt belysning.	• Åtgärder för att minska restiden som innebär slopning av hållplatser kan ge sämre tillgänglighet för boende på landsbygder som inte har tillgång till bil, bland demäldre, funktionshindrade och barn och ungdomar.

2025-02-07

Författare:
Kristoffer Levin
Malin Mårtensson
Emma Lund

Åtgärdsområde: Kollektivtrafik **Notering: Detta område har delats upp i två delar; dels kollektivtrafik på (regionala) statliga vägar, dels bidrag till kommunal infrastruktur. För vissa fokusområden nedan görs en uppdelning på statligt och kommunalt vägnät, där detta har bedömts som relevant. Det ska också noteras att trafikeringen av den regionala kollektivtrafiken kan bidra positivt inom flera fokusområden, men berörs inte direkt av RTI-planen.**			
Fokusområde	**Aspekter**	**Exempel på åtgärder som bidrar i positiv riktning / passar in**	**Exempel på åtgärder som bidrar i negativ riktning**
	• Människors upplevda trygghet som påverkas av trygghet och information.		
Hälsa	• Lokal miljö (luftkvalitet och minskat buller) • Aktivt resande (gång och cykel) • Risk för allvarliga olyckor	På statligt och kommunalt vägnät: • Åtgärder som bidrar till att stärka kopplingarna mellan kollektivtrafik + gång/cykel. • Åtgärder som bidrar till att stärka kollektivtrafikens relativa attraktivitet jämfört med bil bidrar till ökat aktivt resande. På kommunalt vägnät: • Framkomlighetsåtgärder för kollektivtrafik i stadsmiljöer med höga koncentrationer av luftföroreningar och bullernivåer, som kortar den relativa restiden med kollektivtrafik gentemot bil och därmed bidrar till ett minskat bilresande.	• Åtgärder som gör kollektivtrafikens konkurrenskraftig ökar i relation till gång och cykel men inte i relation till bil, främst på korta sträckor, kan bidra till minskat aktivt resande.
Klimat	• Transporteffektivt samhälle (trafikens klimatpåverkan) • Klimatpåverkan vid byggskede	På statligt och kommunalt vägnät: • Kapacitetsstark kollektivtrafik där utrymme tas från biltrafiken och där potentialen att bidra till överflyttning är som störst.	•

2025-02-07

Författare:
Kristoffer Levin
Malin Mårtensson
Emma Lund

Åtgärdsområde: Kollektivtrafik **Notering: Detta område har delats upp i två delar; dels kollektivtrafik på (regionala) statliga vägar, dels bidrag till kommunal infrastruktur. För vissa fokusområden nedan görs en uppdelning på statligt och kommunalt vägnät, där detta har bedömts som relevant. Det ska också noteras att trafikeringen av den regionala kollektivtrafiken kan bidra positivt inom flera fokusområden, men berörs inte direkt av RTI-planen.**			
Fokusområde	**Aspekter**	**Exempel på åtgärder som bidrar i positiv riktning / passar in**	**Exempel på åtgärder som bidrar i negativ riktning**
Landskap	• Intrång i natur- och kulturmiljö • Barriärer för växt- och djurliv samt människor	*Bedöms påverkas i liten utsträckning.*	

2025-02-07

Författare:
Kristoffer Levin
Malin Mårtensson
Emma Lund

Åtgärdsområde: Cykelvägar **Notering: Detta område har delats upp i två delar; dels cykelvägar på (regionala) statliga vägar, dels bidrag till kommunal infrastruktur. För vissa fokusområden nedan görs en uppdelning på statligt och kommunalt vägnät, där detta har bedömts som relevant.**			
Fokusområde	**Aspekter**	**Exempel på åtgärder som bidrar i positiv riktning / passar in**	**Exempel på åtgärder som bidrar i negativ riktning**
Sammanhållning	• Tillgänglighet till och från områden med risk för social utsatthet. • Signalvärde genom investeringar i områden med risk för social utsatthet. • Tillgänglighet med kollektivtrafik, gång och cykel i områden med stort bilberoende.	På kommunalt vägnät: • Satsningar på gång- och cykelvägar som skapar ett sammanhängande GC-vägnät inom en stad och därmed knyter samman områden med olika socioekonomisk karaktär.	
Tillgänglighet	• Tillgänglighet till olika målpunkter för olika grupper i samhället (avseende ålder, kön, socioekonomi etcetera). • Transportsystemet användbarhet för personer med funktionsnedsättning. • Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer. • Människors upplevda trygghet som påverkas av	På statligt och kommunalt vägnät: • Byggande av regionala cykelstråk som kopplar samman större tätorter, arbetsplatser och kollektivtrafiknoder (berör både statligt och kommunalt vägnät). • Förbättrade gång- och cykelmöjligheter för skolvägar, även utanför tätort.	

2025-02-07

Författare:
Kristoffer Levin
Malin Mårtensson
Emma Lund

Åtgärdsområde: Cykelvägar **Notering: Detta område har delats upp i två delar; dels cykelvägar på (regionala) statliga vägar, dels bidrag till kommunal infrastruktur. För vissa fokusområden nedan görs en uppdelning på statligt och kommunalt vägnät, där detta har bedömts som relevant.**			
Fokusområde	**Aspekter**	**Exempel på åtgärder som bidrar i positiv riktning / passar in**	**Exempel på åtgärder som bidrar i negativ riktning**
	trygghet och information.		
Hälsa	• Lokal miljö (luftkvalitet och minskat buller) • Aktivt resande (gång och cykel) • Risk för allvarliga olyckor	På statligt och kommunalt vägnät: • Alla åtgärder som bidrar till att öka trafiksäkerheten och framkomligheten för cyklister och därmed bedöms öka cyklingen har en positiv folkhälsoeffekt genom ökad fysisk aktivitet. På statligt vägnät: • Utbyggnad av gång- och cykelvägar längs (regionala) statliga vägar för att förbättra säkerheten och tillgängligheten för cyklister och gångtrafikanter.	
Klimat	• Transporteffektivt samhälle (trafikens klimatpåverkan) • Klimatpåverkan vid byggskede	På statligt och kommunalt vägnät: • Utbyggnad av cykelstråk i stråk med hög potential för cykelresor (exempelvis supercykelstråk), där potentialen att bidra till överflyttning är som störst.	
Landskap	• Intrång i natur- och kulturmiljö	• Utbyggnad av regionala cykelstråk som samutnyttjar befintliga	• Om nya cykelvägar kräver breddning av befintlig väg, men

2025-02-07

Författare:
Kristoffer Levin
Malin Mårtensson
Emma Lund

Åtgärdsområde: Cykelvägar **Notering: Detta område har delats upp i två delar; dels cykelvägar på (regionala) statliga vägar, dels bidrag till kommunal infrastruktur. För vissa fokusområden nedan görs en uppdelning på statligt och kommunalt vägnät, där detta har bedömts som relevant.**			
Fokusområde	**Aspekter**	**Exempel på åtgärder som bidrar i positiv riktning / passar in**	**Exempel på åtgärder som bidrar i negativ riktning**
	• Barriärer för växt- och djurliv samt människor	mindre vägar eller anläggs genom att omfördela vägyta från bil till cykel.	framför allt om det byggs gång- och cykelbanor i ny sträckning, kan det ge intrång i landskap.

2025-02-07

Författare:
Kristoffer Levin
Malin Mårtensson
Emma Lund

Åtgärdsområde: Trafiksäkerhet & Miljö (*Åtgärder som prioriteras inom potten är oftast mindre och enklare åtgärder som bidrar till att öka trafiksäkerheten, minska barriäreffekter av motorfordonstrafik samt andra miljöåtgärder för att minska motorfordonstrafikens negativa miljöpåverkan på människa och natur*). Notering:			
Fokusområde	**Aspekter**	**Exempel på åtgärder som bidrar i positiv riktning / passar in**	**Exempel på åtgärder som bidrar i negativ riktning**
Sammanhållning	• Tillgänglighet till och från områden med risk för social utsatthet. • Signalvärde genom investeringar i områden med risk för social utsatthet. • Tillgänglighet med kollektivtrafik, gång och cykel i områden med stort bilberoende.	*Bedöms påverkas i liten utsträckning*	
Tillgänglighet	• Tillgänglighet till olika målpunkter för olika grupper i samhället (avseende ålder, kön, socioekonomi etcetera). • Transportsystemet användbarhet för personer med funktionsnedsättning. • Barns möjligheter att själva på ett säkert sätt använda transportsystemet, och vistas i trafikmiljöer. • Människors upplevda trygghet som påverkas av trygghet och information.	• Åtgärder som bidrar till minskade barriäreffekter och därmed ökad tillgänglighet, exempelvis i samhällen som genomkorsas av statlig väg.	

2025-02-07

Författare:
Kristoffer Levin
Malin Mårtensson
Emma Lund

Åtgärdsområde: Trafiksäkerhet & Miljö (*Åtgärder som prioriteras inom potten är oftast mindre och enklare åtgärder som bidrar till att öka trafiksäkerheten, minska barriäreffekter av motorfordonstrafik samt andra miljöåtgärder för att minska motorfordonstrafikens negativa miljöpåverkan på människa och natur*). Notering:			
Fokusområde	**Aspekter**	**Exempel på åtgärder som bidrar i positiv riktning / passar in**	**Exempel på åtgärder som bidrar i negativ riktning**
Hälsa	• Lokal miljö (luftkvalitet och minskat buller) • Aktivt resande (gång och cykel) • Risk för allvarliga olyckor	På statligt och kommunalt vägnät: • Smärre åtgärder som bidrar till ökad säkerhet och framkomlighet för gående och cyklister kan bidra till ökad aktiv mobilitet. På statligt vägnät: • De åtgärdstyper som prioriteras i tidigare plan; förbättring av sidoområden för harmonisering av hastigheter, korsningsåtgärder och trafiklugnande åtgärder i tätorter, har samtliga en stor positiv påverkan på minskad olycksrisk.	
Klimat	• Transporteffektivt samhälle (trafikens klimatpåverkan) • Klimatpåverkan vid byggskede	På statligt och kommunalt vägnät: • Trafiksäkerhets- och miljöåtgärder som inte ökar framkomligheten för bil, exempelvis åtgärder för ökad hastighetsefterlevnad, trafiklugnande åtgärder mm, passar väl in i ett transporteffektivt samhälle.	Trimningsåtgärder som syftar till att öka hastigheten?
Landskap	• Intrång i natur- och kulturmiljö • Barriärer för växt- och djurliv samt människor	Det är oklart i vilken mån som detta fokusområde påverkas, eftersom rena miljöåtgärder ingår i nationell plan.	

2025-02-07

Författare:
Kristoffer Levin
Malin Mårtensson
Emma Lund

Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2026–2037



Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2026–2037

Projektansvarig
Håkan Samuelsson, Region Skåne

Projektgrupp
Tobias Moberg, Magnus Andersson, Agnes Björk och Ellen Lycke, Region Skåne

Referensgrupp
Andreas Ekberg, Helsingborgs stad
Åsa Hammarstedt, Kristianstad kommun
Ellen Boije af Gennäs Erre, Tomelilla kommun
Magnus Fahl, Malmö Stad
Peter Juterot, Lunds kommun
André Olbers, Lunds kommun
Emma Holgersson, Ystads kommun

Beslutad av Regionfullmäktige

www.skane.se

Bildförteckning
framsida: Kullaberg, Mölle, Skåne / Stefan Isaksson
sid. 4: Rapsfält, Ystad / Kentaroo Tryman
sid. 8: Lund Centralstation / Malin Palm
sid. 11: Lund Centralstation / Malin Palm
sid. 16: Mjölktransport / Malin Palm
sid. 17: E22 Lund Södra / Malin Palm
sid. 23: Rangerbangård, Helsingborg / Malin Palm
sid. 24: Öresundsbron
sid. 26: Cykelväg, Helsingborg / Malin Palm
sid. 30: Glumslöv / Malin Palm
sid. 38: Hässleholm Centralstation / Malin Palm
sid. 41: Lund Centralstationn / Malin Palm
sid. 42: Supercykelväg, Helsingborg–Laröd / Malin Palm
sid. 46: Övergångsställe, Malmö / Malin Palm
sid. 48: E6 Malmö / Malin Palm
sid. 53: Inre ringvägen, Malmö / Malin Palm
sid. 57: Supercykelväg, Helsingborg–Laröd / Malin Palm
sid. 58: Hässleholm Centralstation / Malin Palm
sid. 66: Hässleholm, cykelparkering / Malin Palm

Innehåll

INTRODUKTION 4
Sammanfattning 5
Ordlista 6
Läsanvisning 7
PLANERING AV TRANSPORTINFRASTRUKTUR 8
Planuppdraget 9
Genomförande av planen 12
Roller 14
Finansiering av åtgärder i planen 15
FÖRUTSÄTTNINGAR 16
Nationella strategier och mål 17
Regionala strategier och planer 18
Politisk inriktning – säker framkomlighet 22
Skånes transportinfrastruktur 22
Skåne i omvärlden 24
SATSNINGAR 26
Satsningar 2026–2037 27
Namngivna regionala objekt 30
Kollektivtrafik 37
Samfinansiering av nationell plan 39
Cykelinfrastruktur 42
Framkomlighet och trafiksäkerhet 45
Sammanställning 47
BRISTER I DEN SKÅNSKA INFRASTRUKTUREN 48
Genomförda åtgärdsvalsstudier 2022–2025 49
Pågående åtgärdsvalsstudier 54
Prioriterade brister att utreda 55
PLANENS EFFEKTER OCH BIDRAG 58
Bidrag till nationella strategier och mål 59
Bidrag till regionala strategier och planer 60
Hållbarhetsbedömning 62
FÖRANKRING OCH UPPFÖLJNING 66
Process för förankring och dialog 67
Uppföljning av planen 68



Introduktion

Den regionala transportinfrastrukturplanen för Skåne 2026–2037 pekar ut riktningen och satsningarna som ska bidra till att skapa förutsättningar för utveckling och hållbar tillgänglighet i hela Skåne. Planen har tagits fram av Region Skåne i nära dialog med Skånes kommuner, Trafikverket och andra berörda aktörer. I detta kapitel hittar du en sammanfattning av planens inriktning och satsningar, ordlista och läsanvisning.

Sammanfattning

Regional transportinfrastrukturplan för Skåne omfattar åren 2026–2037 och den ekonomiska ramen för denna period är 7280 miljoner kronor. Planen tas fram på uppdrag av regeringen och syftar till att bidra till de transportpolitiska målen, regionala strategier och planer samt att åtgärda brister i den skånska infrastrukturen. Den politiska inriktningen för planen är *säker framkomlighet*.

Planen visar Skånes investeringar i statlig regional infrastruktur samt medel för medfinansiering av kommunal infrastruktur och samfinansiering av nationell plan för transportinfrastruktur. Åtgärderna i planen utgör en blandning av större namngivna objekt och av åtgärdsområden där en summa avsatts men de specifika åtgärderna väljs ut i den löpande genomförandeprocessen. Trafikverket är mottagare och innehar uppdraget att genomföra planen. Fördelningen av medel i prisnivå 2025–02 framgår nedan.



Namngivna regionala objekt

3390 miljoner kronor avsätts för finansiering av namngivna regionala objekt. Namngivna objekt 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 genomföra prioriterade objekt från föregående plan, färdigställa stråk, paketering av tidigare åtgärder inom potter och nya satsningar som skapar ökad säker framkomlighet.



Kollektivtrafik

1370 miljoner kronor avsätts för finansiering av kollektivtrafikåtgärder som fördelas mellan statliga regionala vägar, statlig medfinansiering till kommunal infrastruktur och storstadsavtal Malmö. Åtgärderna ska bidra till att uppfylla målet om hållbar tillgänglighet för kollektivtrafiken.



Samfinansiering av nationell plan

935 miljoner kronor avsätts för samfinansiering av nationell plan 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.



Cykelinfrastruktur

1000 miljoner kronor avsätts för finansiering av cykelinfrastruktur. Satsningen innehåller fyra olika delar; byggande av nya statliga regionala cykelvägar, standardhöjning och passager på statligt vägnät, statlig medfinansiering av kommunala cykelvägar samt statlig medfinansiering av regionalt prioriterade stråk på kommunala vägar.



Framkomlighet och trafiksäkerhet

585 miljoner kronor avsätts för finansiering av mindre åtgärder som bidrar till ett effektivt genomförande av planens inriktning på ökad trafiksäkerhet och förbättrad framkomlighet. Medlen fördelas mellan statliga regionala vägar och statlig medfinansiering till kommunal och enskild infrastruktur. Inom potten prioriteras åtgärder för ökad trafiksäkerhet i tätorter, minskade barriäreffekter av motorfordonstrafik och framkomlighet längs det statliga vägnätet.

Ordlista

Nedan presenteras vanligt återkommande begrepp inom transportinfrastrukturplanering som kan underlätta läsning av planen.

Funktionsutredning: Utredning som syftar till att förbättra en befintlig anläggnings funktion. Används där åtgärder handlar om exempelvis driftsituation, tillförlitlighet, standard och tekniska tillstånd.

Medfinansiering: När andra aktörer bidrar ekonomiskt till satsningar i den statliga transportinfrastrukturen.

Miljökonsekvensbeskrivning (MKB): En analys som redovisar den påverkan på miljön som genomförandet av en plan kan medföra.

Nettonuvärdeskvot (NNK): Ett samhällsekonomiskt mått som används för att bedöma lönsamheten vid investeringar i transportsektorn. NNK är nettonuvärdet i förhållande till investeringskostnaden samt drift- och underhållskostnaden.

Mötesseparerade vägar: Vägar där mötande trafik skiljs åt med en fysisk barriär, oftast ett mitträcke, för att öka trafiksäkerheten.

Samfinansiering: En finansieringsmodell där olika statliga anslag kombineras för att möjliggöra en satsning. Medel från regional plan finansierar åtgärder i nationell plan.

Samlad effektbedömning (SEB): Effekter och kostnader en föreslagen åtgärd eller ett åtgärdspaket skulle få om den genomförs.

Social konsekvensbedömning (SKB): En analys som redovisar den påverkan på sociala hållbarhetsaspekter som genomförandet av en plan kan medföra.

Statlig medfinansiering: När planen medfinansierar åtgärder som annan aktör ansvarar för, såsom sökbara pengar för byggande av kommunala gång- och cykelvägar.

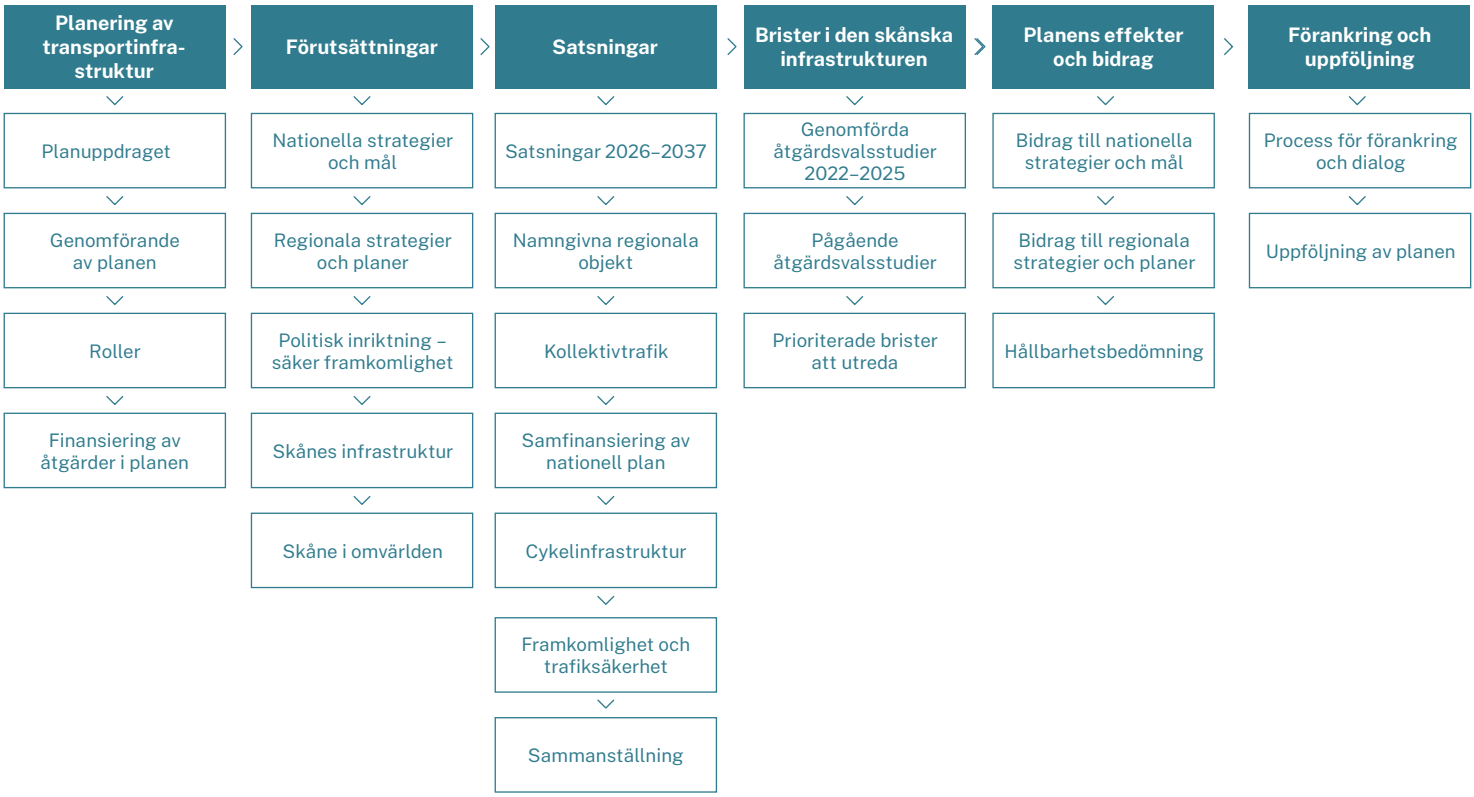
Transportinfrastruktur: Samlingsnamn för fysisk infrastruktur som möjliggör transporter av människor och gods.

Vägplan/järnvägsplan: Juridiskt bindande plan för ny eller ändrad väg- eller järnvägsinfrastruktur.

Årsmedeldygnstrafik (ÅDT): Det genomsnittliga antalet fordon som passerar på en väg per dygn, beräknat över ett år.

Åtgärdsvalsstudie (ÅVS): En metod som Trafikverket använder för att analysera och utvärdera olika lösningar på ett identifierat transportproblem. ÅVS är det första steget i planeringsprocessen för större projekt.

Läsanvisning



Planering av transportinfrastruktur

Här ges en introduktion till de nationella och regionala transportinfrastrukturplanernas innehåll, den regionala infrastrukturplaneringens faser, genomförandet av planen, roller som är relevanta och hur olika typer av finansiering i planen fungerar.

Förutsättningar

Här presenteras de förutsättningar som ligger till grund för planens inriktning och utpekade satsningar. Nationella och regionala strategier, mål och planer beskrivs liksom den politiska inriktningen för planen. Även Skånes geografiska förutsättningar och relation till omvärlden redovisas.

Satsningar

Här presenteras åtgärder och potter som den regionala transportinfrastrukturplanen pekar ut. Vad åtgärderna och potterna ska omfatta, uppskattade kostnader och när produktion ska genomföras redovisas.

Brister i den skånska infrastrukturen

Här pekas de viktigaste bristerna i det skånska transportinfrastruktursystemet ut samt hur dessa bör utredas för att skapa planeringsunderlag inför framtida regionala transportinfrastrukturplaner. Genomförda och pågående åtgärdssvalstudier redovisas.

Planens effekter och bidrag

Här beskrivs planens effekter samt dess bidrag till mål och strategier på olika nivåer. I detta kapitel redovisas också miljökonsekvensbeskrivning och social konsekvensbedömning.

Förankring och uppföljning

Här beskrivs hur processen för förankring och dialog under planens framtagande sett ut samt hur planens genomförande följs upp.



Planering av transportinfrastruktur

Processen för att ta fram och genomföra nationell och regional plan för transportinfrastruktur styrs av förordningar och beslut på nationell och regional nivå. Här ges en introduktion till planernas olika innehåll, vilka beslut, faser och roller processen formas av och hur olika typer av finansiering i den regionala planen fungerar.

Planuppdraget

Trafikverket och länsplaneupprättarna får vart fjärde år i uppdrag av regeringen att ta fram en nationell transportinfrastrukturplan respektive regionspecifika länsplaner, i Skåne kallad regional transportinfrastrukturplan. Transportinfrastrukturplanerna sträcker sig över tolv år men ersätts av en ny reviderad plan varje mandatperiod.

Region Skåne har sedan år 1999 det regionala utvecklingsansvaret för Skåne. Detta innefattar ansvar för att ta fram och fastställa en strategi för Skånes långsiktiga utveckling, men även att upprätta och fastställa planen för regional transportinfrastruktur. Den regionala transportinfrastrukturplanen ska visa Skånes samlade infrastrukturåtgärder på statlig infrastruktur under planperioden 2026–2037 samt hur dessa bidrar till att nå de transportpolitiska målen.

Föregående regional transportinfrastrukturplan sträckte sig mellan 2022–2033 och innehöll satsningar på totalt 5 152 miljoner kronor i 2021 års prisnivå.

Nationell och regional transportinfrastrukturplan

Nationell plan för transportinfrastruktur
Planen tas fram av Trafikverket och beskriver hur den statliga infrastrukturen för järnvägar, vägar samt sjö- och luftfart ska underhållas och utvecklas. Planen omfattar bland annat:

- Drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar
- Investeringar i statliga vägar, järnvägar, farleder och slussar
- Åtgärder för att minska infrastrukturens miljöpåverkan
- Medel till forskning och innovation

Större investeringar (över 150 mnkr) redovisas som namngivna objekt. Mindre trimningsåtgärder hanteras som åtgärdsområden inom vilka Trafikverket löpande prioriterar åtgärder.

Regeringen beslutar om innehållet i nationell plan och Trafikverket genomför den.

Regional plan för transportinfrastruktur
Länsplaner tas fram av Sveriges respektive regioner. Skånes plan omfattar investeringar i det statliga regionala vägnätet samt medfinansiering av kommunal infrastruktur och samfinansiering av statlig infrastruktur. Inom ramen för planen ingår inte medel för drift och underhåll av statlig infrastruktur.

Större investeringar (över 75 mnkr) redovisas som namngivna objekt. Mindre åtgärder hanteras inom åtgärdsområden där potter för löpande åtgärder finns avsatta.

Region Skåne beslutar om länsplanen och Trafikverket genomför den.



Förordningar som reglerar den regionala planen

Kraven på innehållet i respektive länsplan regleras i förordning (1997:263) om länsplaner för regional transportinfrastruktur. I förordningen framgår att det inom varje län ska upprättas en länsplan för hur medel för investeringar och förbättringsåtgärder ska fördelas. Länsplanerna ska, med hänsyn till de regionala förutsättningarna, bidra till att de transportpolitiska målen uppnås. Länsplanerna ska upprättas med hänsyn till de samlade transportbehoven för respektive region.

En länsplan ska avse en tidsram på tolv år och omfatta:

- Investeringar i statliga vägar som inte ingår i stamvägnätet.
- Åtgärder i anläggningar för vilka statlig medfinansiering kan beviljas enligt 2 § i *förordning (2009:237) om statlig medfinansiering till vissa regionala kollektivtrafikanläggningar*.
- 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 enligt *förordning (2024:533)*.

Länsplanerna får avse investeringar och förbättringsåtgärder för vilka Trafikverket har ansvaret enligt *förordning (2009:236) om en nationell plan för transportinfrastruktur*. Länsplanen får även avse byggande och drift av enskilda vägar enligt *förordning (2010:137)*.

Den regionala transportinfrastrukturplaneringens faser

Processen för den regionala transportinfrastrukturplaneringen består av de tre faserna inriktningsplanering, åtgärdsplanering och genomförande. Inom dessa faser kommer beslut från nationell nivå som styr den regionala transportinfrastrukturplanen.

Inriktningsplanering

Under inriktningsplaneringen sätts inriktningen för den regionala transportinfrastrukturplanen. Inriktningsplaneringen svarar på hur Skåne bör satsa och prioritera tillkommande medel och styrs av inriktningar från nationell nivå samt politiska överväganden på regional nivå. Inriktningsplaneringen formas av innehållet i inriktningsunderlaget och infrastrukturpropositionen.

Inriktningsunderlaget tas fram av Trafikverket på uppdrag av regeringen. Inriktningsunderlaget presenterades i januari 2024 och beskriver Trafikverkets förslag för den långsiktiga inriktningen för utvecklingen av infrastrukturplaneringen. Trafikverket anser för planperioden 2026–2037 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 om nya satsningar först när kostnader och nyttor är väl utredda

Inriktningsunderlaget remitterades ut och en rad aktörer, inklusive Region Skåne, fick möjlighet att svara på underlaget. Tillsammans med dessa svar utgör inriktningsunderlaget beslutsunderlag till infrastrukturpropositionen.

Infrastrukturpropositionen, *Vägen till en pålitlig transportinfrastruktur – för att hela Sverige ska fungera*, tas fram av regeringen och beslutas av riksdagen. Propositionen presenterades i oktober 2024 och anger de preliminära ramarna för den nationella transportinfrastrukturplanen 2026–2037. Planeringsramen för planperioden är 1171 miljarder kronor. Medlen ska 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

Åtgärdsplanering

Utifrån den inriktning som beslutats väljs under åtgärdsplaneringen vilka åtgärder som är lämpliga att prioritera. Fasen handlar om att bygga ihop en välfungerande plan genom att avväga behov, kostnader och planeringsmognad. Åtgärdsplaneringen formas av ett direktiv om åtgärdsplanering från regeringen.

Direktivet om åtgärdsplanering presenterades i mars 2025 och ger Trafikverket och länsplaneupprättarna i uppdrag att ta fram en nationell transportplan och regionala transportinfrastrukturplaner. Direktivet anger den preliminära ramen för den regionala transportplanen och ger en riktning kring vilka åtgärder som ska prioriteras.

Direktivet fastslår att 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.

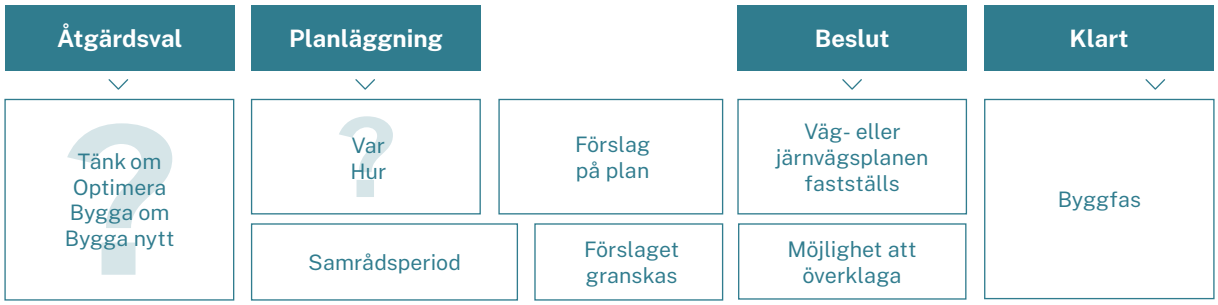
Genomförande

Genomförandet avser den fas där den regionala transportinfrastrukturplanen realiseras. Samtidigt som inriktnings- och åtgärdsplanering för ny planomgång pågår genomförs åtgärder i gällande plan. När en ny plan är antagen påbörjas genomförandefasen för den nya planen. Trafikverket ansvarar för att genomföra planen och genomförandet sker i samverkan med Region Skåne, Trafikverket och berörda kommuner. Regionens roll i genomförandet handlar om dialoger, samarbete och kunskapsdelning för att driva igenom och prioritera åtgärder. Läs mer om genomförandet i kapitlet *Genomförande av planen* nedan.



Genomförande av 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. Trafikverket genomför åtgärder på det statliga vägnätet medan kommunerna genomför åtgärder på det kommunala vägnätet. Trafikverket har även hand om planens budgetram och följer löpande upp planens upparbetning.



Figur: Trafikverkets process för planering och genomförande.

Åtgärdsvalsstudie (ÅVS)

Det första steget i processen av en väg- eller järnvägsåtgärd är en förberedande studie – en så kallad åtgärdsvalsstudie (ÅVS). Initiativtagare till en åtgärdsvalsstudie kan vara Trafikverket, en kommun, en region eller en annan aktör.

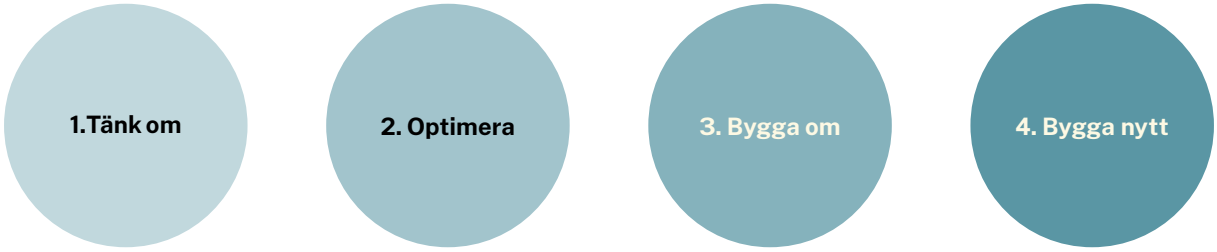
En ÅVS är en förutsättningslös transportövergripande analys som sker i olika faser samt tillämpar den så kallade fyrstegsprincipen. Följande fyra faser ingår:



Figur: Faser enligt metodiken för åtgärdsvalsstudier.



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



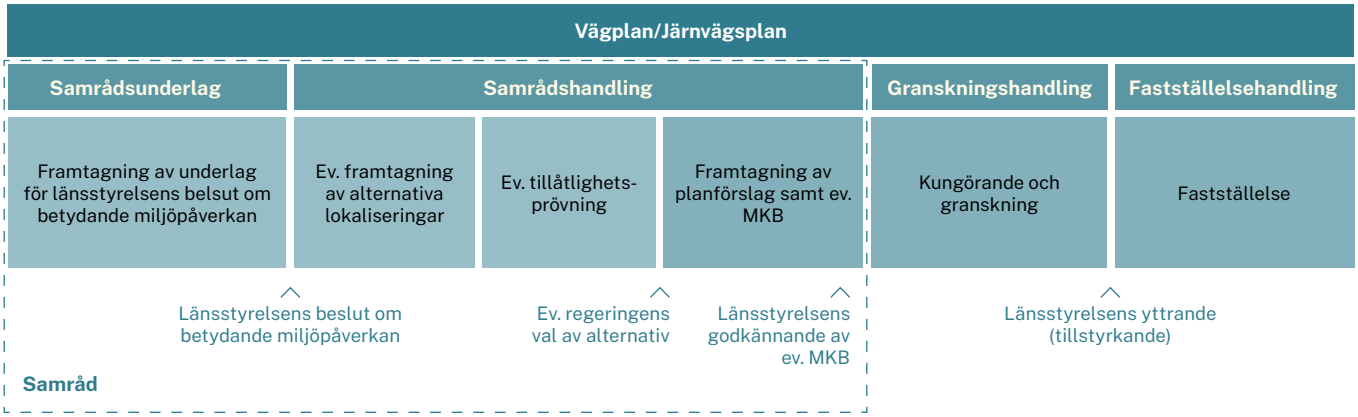
Figur: Fyrstegsprincipens steg.

I en ÅVS rekommenderas åtgärder, vilka sedan prioriteras in i nationell och regional transportinfrastrukturplan. Det är primärt steg 3- och steg 4-åtgärder som kommer in i planerna då de innebär kostsamma om- eller nybyggnationer. Det är dock inte givet att föreslagna åtgärder kommer med i investeringsplaner och faktiskt genomförs.

Planläggning

Den formella fysiska planeringen, planläggningsprocessen, består av upprättandet av väg- respektive järnvägsplan. Planläggningsprocessen 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, som inte medför mer än marginell 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.

I åtgärdsvalsstudier samt planläggningsprocess enligt väg- respektive järnvägslagen sker dialog, förankring och samverkan med berörda aktörer.



Figur: Trafikverkets planläggningsprocess.

Roller

Nedan framgår centrala roller i framtagande och genomförande av planen.

Regeringen

- Ger uppdrag om inriktningsunderlag.
- Tar fram förslag till proposition.
- Beslutar om direktiv.

Riksdagen

- Fattar beslut om proposition.
- Beslutar om innehållet i nationell plan och ramarna för regional plan.

Trafikverket

- Tar fram inriktningsunderlag, förslag till nationell plan och planeringsunderlag kopplade till objekt i regionala planer.
- Hanterar planernas budgetramar och följer löpande upp upparbetning av planerna.
- Tar fram åtgärdsvalsstudier.
- Handlägger statlig medfinansiering.
- Genomför åtgärder (förutom åtgärder med statlig medfinansiering).

Region Skåne

- Tar fram förslag till och beslutar om innehållet i regional transportinfrastrukturplan för Skåne - prioriterar åtgärder, fördelar medel och pekar ut brister.
- Samverkar med kommuner, Trafikverket och andra aktörer i framtagande och genomförande av planen.
- Följer löpande upp upparbetning och genomförande av Skånes plan.
- Handlägger statlig medfinansiering genom Skånetrafiken.

Kommunerna i Skåne

- Är dialogpart i framtagande av planen och bidrar med inspel kring prioriterade brister.
- Genomför åtgärder i kommunal infrastruktur som medfinansieras av planen.



Finansiering av åtgärder i planen

Den regionala transportinfrastrukturplanen innehåller statliga medel tilldelade ur den nationella planen. Planen redovisas i prisnivå 2025–02.

Planen avsätter primärt medel för utpekade satsningar på det statliga regionala vägnätet. Förutom dessa satsningar har planen möjlighet att genom avtal samfinansiera infrastruktursatsningar som ingår i den nationella planen, det vill säga järnvägssatsningar och utveckling av Europavägar. Möjlighet finns också att olika aktörer medfinansierar åtgärder så att de kommer med i planen. Planen kan samtidigt delge statlig medfinansiering till kommuner eller andra aktörer för att utveckla infrastrukturen på till exempel det kommunala vägnätet.

- **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 objekt i den regionala planen.
- **Statlig medfinansiering:** Finansiering ur nationell eller regional plan till åtgärder med en annan offentlig huvudman.

Statlig medfinansiering till kommunal infrastruktur

Statligt bidrag till kommunal infrastruktur går att söka inom tre potter:

- Statlig medfinansiering till kommunal kollektivtrafik (Skånetrafiken handlägger)
- Statlig medfinansiering till kommunal cykelinfrastruktur (Trafikverket handlägger)
- Statlig medfinansiering till kommunala framkomlighets- och trafiksäkerhetsåtgärder (Trafikverket handlägger)

Potterna 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:

- Åtgärden bedöms ha mycket stor samhällsnytta och bidra till flera transportpolitiska mål
- Åtgärden utgör försöksverksamhet med ett brett användningsområde
- Nyttan av en åtgärd i en kommun kommer till största del 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 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 följande:

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

Storstadsavtal Malmö

Under Sverigeförhandlingen 2017 slöts avtal om storstadsåtgärder i bland annat Malmö. Ursprungligen skulle extra medel tillskjutas för att genomföra åtgärder utpekade i storstadsavtalen. Till följd av uteblivna medel behöver den regionala transportinfrastrukturplanen finansiera åtgärderna för att upprätthålla ingångna avtal. I avtalen fastställs åtgärder, statlig medfinansiering och kommunens åtaganden om finansiering och bostadsbyggande.



Förutsättningar

I detta kapitel presenteras de förutsättningar som ligger till grund för planens inriktning och utpekade satsningar. Här beskrivs nationella och regionala strategier, mål och planer med stor påverkan på utvecklingen av Skånes transportinfrastruktur. Vidare beskrivs den politiska inriktningen för planen samt Skånes geografiska förutsättningar.

Nationella strategier och mål

Transportpolitiska mål

Transportpolitikens övergripande mål är att säkerställa en samhällsekonomiskt effektiv och långsiktigt hållbar transportförsörjning för medborgarna och näringslivet i hela landet. Transportsystemet ska utvecklas mot det övergripande transportpolitiska målet. Till det övergripande målet hör ett funktionsmål och ett hänsynmål.

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 miljökvalitetsmålen nås samt bidra till ökad hälsa. Hänsynsmålet har också preciserats med etappmål för miljö respektive trafiksäkerhet:

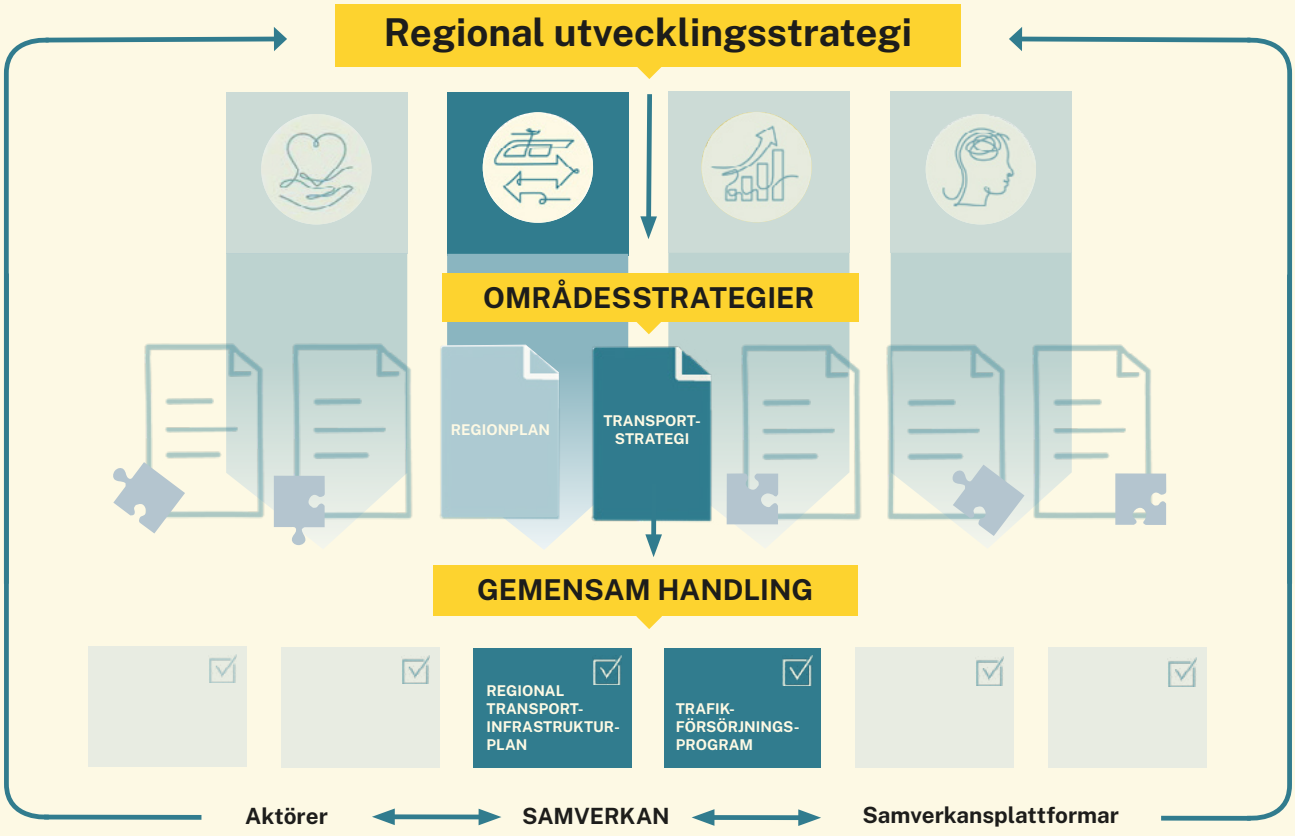
- Växthusgasutsläppen från inrikes transporter – utom inrikes luftfart som ingår i EU:s utsläppshandelssystem – ska minska med minst 70 procent senast 2030 jämfört med 2010.
- Antalet omkomna till följd av trafikolyckor inom vägtrafiken, sjöfarten respektive luftfarten ska halveras till år 2030. Antalet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



Regionala strategier och planer

Region Skåne anger prioriteringar och mål inom ramen för det regionala utvecklingsansvaret genom en regional utvecklingsstrategi och tillhörande områdesstrategier. För att omsätta strategiernas intentioner till verklighet kan varje områdesstrategi kompletteras med en eller flera handlingsplaner.

Regional transportinfrastrukturplan fungerar som en form av handlingsplan som omsätter inriktningar till konkreta infrastruktursatsningar.



Figur: Den regionala transportinfrastrukturplanens sammanhang i det regionala utvecklingssystemet.

Det öppna Skåne 2030 – Skånes utvecklingsstrategi

Den regionala utvecklingsstrategin, Det öppna Skåne, utgör grunden för det regionala utvecklingsarbetet och beskriver Region Skånes viljeinriktning och hur aktörer kan samarbeta för att möta utmaningar, ta vara på möjligheter och skapa hållbar utveckling.

Region Skåne har särskilt pekat ut fyra strategiska områden:

- Hela Skåne
- Ökad innovations- 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 och skapa en hållbar utveckling 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. Strategin lyfter obalansen mellan östra och västra Skåne och trycker på att hela Skåne behövs och att förutsättningarna i Skånes olika delar behöver bemötas.

För den regionala transportinfrastrukturplanen är området *Hela Skåne* särskilt relevant.



Hela Skåne

Det strategiska området Hela Skåne handlar om att det ska vara möjligt att bo, verka och leva i hela Skåne. Tillgängligheten ska stärkas till Skånes arbetsplatser, urbana miljöer och kultur, samt natur- och grönområden. Skåne ska ta vara på sin flerkärnighet och nyttja alla delar för att stärka helheten. Infrastrukturen måste anpassas till ett förändrat klimat, så att den blir motståndskraftig och robust.

Målbild för strategiområdet Hela Skåne är:

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

Områdesstrategier

Den regionala utvecklingsstrategin fördjupas genom områdesstrategier som pekar ut långsiktiga inriktningar och principer för att uppnå beslutade målsättningar.

Transportstrategi – För utveckling och hållbar tillgänglighet i hela Skåne

Transportstrategin beskriver den långsiktiga inriktningen för hur Skånes transportsystem ska utvecklas. För att nå en övergripande målsättning om utveckling och hållbar tillgänglighet i hela Skåne har målet brutits ner i tre strategiska mål:

- **Ett inkluderande transportsystem** – I Skåne ska alla invånare och besökare ha förutsättningar att kunna leva, arbeta och förflytta sig på ett hållbart sätt.
- **Ett robust transportsystem** – Transportsystemet ska vara robust och 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.

Transportstrategin ska fungera som ett strategiskt inriktningsunderlag för den regionala transportinfrastrukturplanen. Tillsammans med nationella och regionala politiska prioriteringar utgör transportstrategin en grund för satsningar i planen. Nya versionen av transportstrategin och den regionala transportinfrastrukturplanen har dock tagits fram parallellt, vilket innebär att möjligheten att omsätta transportstrategins intentioner i konkreta infrastruktursatsningar varit begränsad denna planomgång.

Regionplan för Skåne 2022–2040

Regionplan för Skåne antogs 2022 och pekar ut de fysiska strukturer som behövs för att skapa attraktiva livsmiljöer och konkurrenskraft i hela Skåne, däribland kollektivtrafiknoder, stråk och infrastruktur. Planen är det fysiska uttrycket av den regionala utvecklingsstrategin.

Utvecklingsinriktningen i Skåne beskrivs genom sex övergripande planeringsstrategier och en strukturkarta. Planeringsstrategierna är:

1. Utveckla flerkärnigheten och stärka samspelet mellan stad och landsbygd
2. Stärka tillgängligheten och binda samman Skåne
3. Stärka mångfalden av attraktiva och hälsofrämjande livsmiljöer med tillgång till rekreation
4. Växa effektivt med en balanserad och hållbar mark- och vattenanvändning
5. Planera för en god miljö och en hållbar resursanvändning
6. Stärka Skånes relationer med omvärlden

Under 2025 prövades regionplanens aktualitet, där det bedömdes att planen i huvudsak är aktuell men att den ska revideras för ett större fokus på hur regionen kan bli än mer robust och hur planen kan ge tydligare regional vägledning. Ny regionplan väntas vara klar 2028.

Handlingsplaner och program

Områdesstrategierna fördjupas i sin tur av handlingsplaner och program.

Kollektivtrafik i det öppna Skåne – Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2025–2035

I trafikförsörjningsprogrammet beskrivs vilka mål, ställningstaganden och planeringsprinciper som ska styra den långsiktiga utvecklingen av kollektivtrafiken i Skåne. Trafikförsörjningsprogrammets övergripande mål är hållbar tillgänglighet. Det övergripande målet bryts ned i tre tematiska huvudmål:

- Närhet/nåbarhet: kollektivtrafiken ska bidra till en god geografisk tillgänglighet.
- Inkludering: kollektivtrafiken ska erbjuda trygga och användarvänliga resmöjligheter.
- Resurseffektivitet: kollektivtrafiken ska bidra till en hållbar samhällsutveckling – miljömässigt och ekonomiskt.

Trafikförsörjningsprogrammet är tillsammans med den regionala transportinfrastrukturplanen verktyg för att nå målen i den regionala utvecklingsstrategin, regionplanen och transportstrategin. Trafikförsörjningsprogrammet är ett underlag för prioritering av satsningar och utformning av potter som främjar kollektivtrafikens utveckling i regionen.

Persontågsstrategi – Strategi för utveckling av den regionala tågtrafiken i Skåne 2020–2040

Persontågsstrategin har tagits fram av Skånetrafiken och är en plan för hur den regionala tågtrafiken i Skåne ska utvecklas. Strategin beskriver vilka behov som finns för att den önskade nivån av tågtrafik i regionen ska kunna uppnås. Strategin är ett underlag för prioriteringar i den regionala transportinfrastrukturplanen, särskilt för satsningar inom potten Trimningspaket Järnväg. Den är också ett underlag i dialogen med Trafikverket och regeringen om vilka satsningar som behövs i nationell plan för utökad kapacitet i järnvägsnätet.

Klimat- och energistrategi för Skåne 2025–2030

Klimat- och energistrategi för Skåne är en av flera strategier som bidrar till utvecklingsstrategins genomförande genom att konkretisera klimat- och energifrågorna i det regionala tillväxtarbetet. Strategin utgår från nationella och internationella mål och innehåller mål, prioriterade områden och åtgärder för att minska klimatutsläppen i Skåne till år 2030 och fastställer att en omställning till ett klimatneutralt och fossilfritt samhälle är nödvändig för att möta den globala klimatutmaningen.

Strategin är framtagen av Länsstyrelsen Skåne, Region Skåne och Energikontor Syd i samarbete med andra aktörer i Skåne. Strategin ska fungera som en gemensam riktlinje för dessa organisationers eget klimat- och energiarbete och i samarbetet med andra aktörer.

Två relevanta mål för den regionala transportinfrastrukturplanen från strategin är:

- År 2030 ska andelen av det totala antalet resor som görs i Skåne vara minst 30 procent med cykel och gång. Kollektivtrafikens andel av motoriserade resor ska vara minst 40 procent.
- År 2030 ska utsläppen av växthusgaser från transporter i Skåne vara minst 70 procent lägre än år 2010.

Politisk inriktning – säker framkomlighet

Regeringen anger att 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 statliga regionala vägnätet i Sverige, med variationer beroende på geografiska förutsättningar. Utifrån detta har det beslutats att den regionala politiska inriktningen för den regionala transportinfrastrukturplanen för perioden 2026–2037 är *säker framkomlighet*.

Satsningar ska syfta till att främja trafiksäkerhet och framkomlighet i viktiga stråk samt vara samhällsekonomiskt lönsamma. De ska även främja regional utveckling och binda samman Skåne.

Åtgärder som prioriteras till följd av den politiska inriktningen omfattar ombyggnad och mötesseparering av vägar, nybyggnation av cykelvägar samt mindre punktinsatser som kan ha stor effekt på trafiksäkerhet och framkomlighet. Exempel på sådana insatser är ombyggnad av olycksdrabbade eller hårt belastade korsningspunkter, komplettering med separata vänstersvängsfält samt gång- och cykelpassager.

Skånes transportinfrastruktur

Skånes specifika förutsättningar och behov utgör grunden för de brister och satsningar som identifieras kopplat till transportinfrastrukturen.

Region Skåne tog 2020 fram en *Systemanalys för transportsystemet i Skåne* som syftar till att beskriva transportsystemet i Skåne och den utveckling som pågår som har betydelse för transportinfrastrukturen. Systemanalysen är översatt till en digital kartversion kallad *Transportsystemet i Skåne*, där kartor och beskrivningar av transportinfrastrukturen i Skåne visualiseras. Materialet innefattar såväl persontransporter, godstransporter, järnväg, väg, sjöfart som luftfart. Systemanalysen används som kunskapsunderlag i förberedelsearbetet till åtgärdsplanering i den regionala transportinfrastrukturplanen.

För en helomfattande bild av Skånes infrastruktur rekommenderas att den regionala transportinfrastrukturplanen läses ihop med systemanalysen eller den digitala versionen *Transportsystemet i Skåne*. Som komplement presenteras nedan ett urval av transportnät och vägtyper som ofta återkommer i och därmed kan underlätta läsningen av planen.

Relevanta transportnät och vägtyper för planen

Prioriteringar inom potterna och de namngivna objekten beskrivs ofta genom dess funktion ur nationellt och regionalt perspektiv. Återkommande begrepp för att definiera väg och cykelväg är följande.

Basnät för cykel

Kopplar samman de utpekade strategiska noderna i Regionplan för Skåne 2022–2040.

Supercykelväg

Ett tydligt och sammanhängande cykelstråk av hög standard som ska vara trafiksäkert och lätt att cykla på året om. I samverkan mellan Region Skåne, Skånes kommuner och Trafikverket rustas de viktigaste pendlingscykelvägarna upp till supercykelvägar.

Regionala och nationella cykelleder för rekreation och turism

Trafikverkets benämning på kvalitetssäkrade och skyltade cykelleder som stärker förutsättningarna för rekreationscykling och cykelturism.

Funktionellt prioriterat vägnät (FPV)

Av Trafikverket utpekade nät som innehåller de statliga vägar som är viktigast för tillgänglighet ur ett nationellt och regionalt perspektiv. Fyra funktioner har utgjort underlag för utpekandet:

- Vägar som är viktiga för godstransporter
- Vägar som är viktiga för långväga personresor med bil
- Vägar som är viktiga för dagliga personresor med bil
- Vägar som är viktiga för kollektivtrafik med buss

Vägarna sorteras in i tre kategorier:

- Nationella vägar: de nationella stamvägarna
- Regionalt viktiga vägar: vägar som binder samman län och funktionella regioner
- Kompletterande regionalt viktiga vägar: vägar som binder samman kommuncentrum och produktionsnoder inom regioner och län, det kan även vara vägar som är viktiga för omledning

Regionalt prioriterat vägnät

Av Region Skåne utpekade prioriterade vägnät för godstrafik och för personresor som anger de mest betydelsefulla sträckorna ur regionalt perspektiv. Utveckling och satsningar bör fokuseras till dessa stråk och målstandard är att de ska ha hög trafiksäkerhet samt bidra till god tillgänglighet och framkomlighet. Näten skiljer sig något från de funktionellt prioriterade vägnät som Trafikverket pekat ut.

Regionalt viktiga stråk för kollektivtrafik

Av Region Skåne utpekade regionalt viktiga stråk för kollektivtrafik, vilka knyter städer och orter med mer än 3 000 invånare till sin närmaste tillväxtmotor och består av järnvägslinjerna samt ett antal utpekade stråk med buss.



Skåne i omvärlden

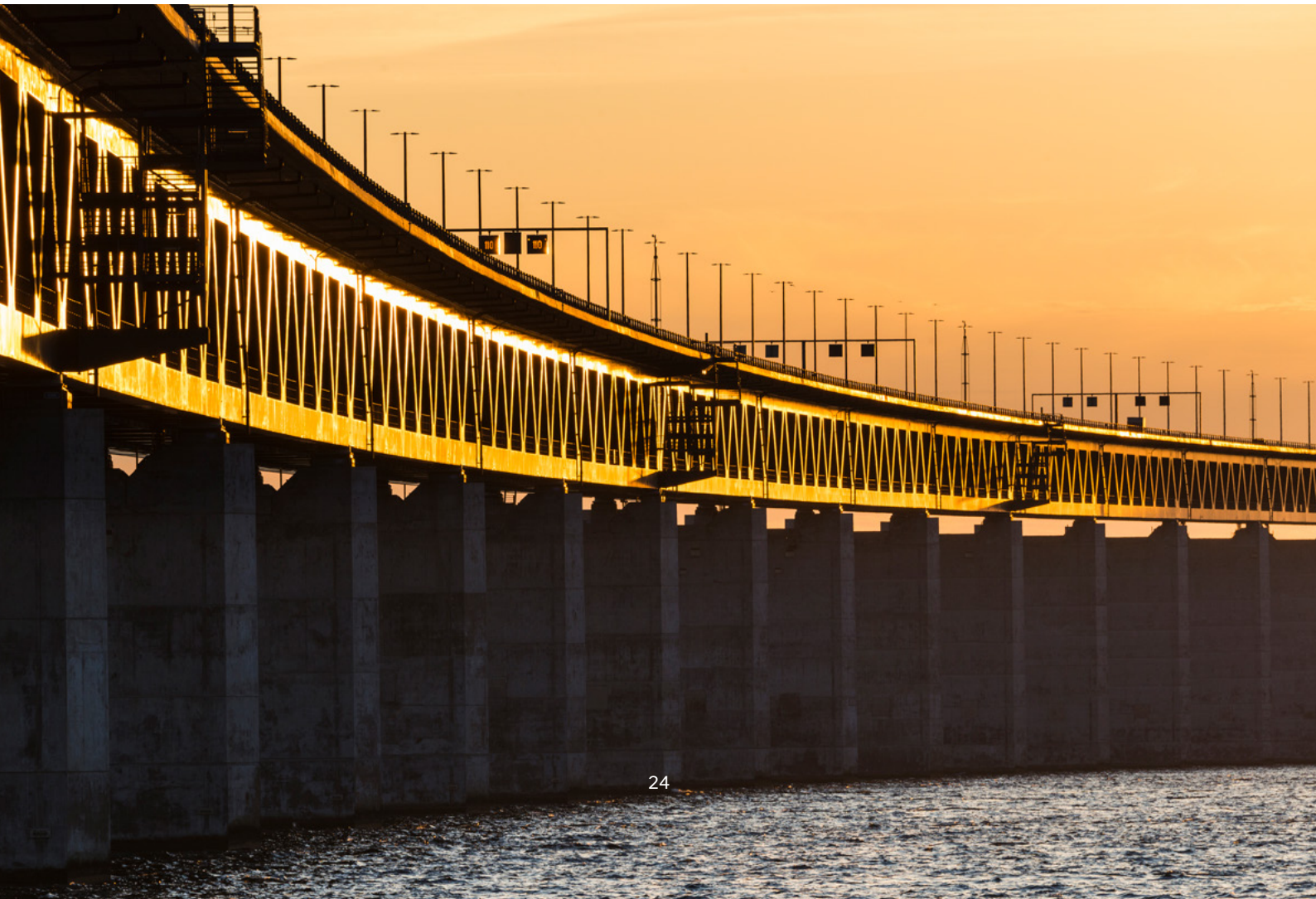
Skåne är Sveriges tredje största region utifrån folkmängd med över 1,4 miljoner invånare. Regionen gränsar till Halland, Kronoberg och Blekinge samt till Danmark. Skåne har färjeförbindelser till Tyskland, Polen och Litauen, samt till Bornholm. Öresundsbron, som förbinder Skåne med Danmark, är en viktig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

Transporter genom Skåne

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 noder för såväl lokal som nationell och internationell trafik. I Skåne ligger flera av Sveriges största hamnar för såväl gods- som passagerartrafik. Skåne förbinds också med grannregionerna genom nationella turistcykelleder. I Skåne ligger Sveriges fjärde största flygplats, Malmö Airport, och på andra sidan Öresundsbron ligger Copenhagen Airport.

Skånes läge innebär att det varje dag passerar en mångfald av människor och godstransporter genom Skåne med målpunkter i såväl 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 Bält-förbindelsen, en ny väg- och järnvägstunnel mellan Danmark och Tyskland, kommer innebära en ökad tillgänglighet till norra Tyskland vilket i sin tur kommer öka transittrafiken och trycket på transportinfrastrukturen i Skåne.

Skåne är en gränsregion som samarbetar inom flera olika nätverk för att främja utbyten, handel och skapa förutsättningar för transporter och resor.



Regionövergripande samverkan

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

Regionsamverkan Sydsverige (RSS)

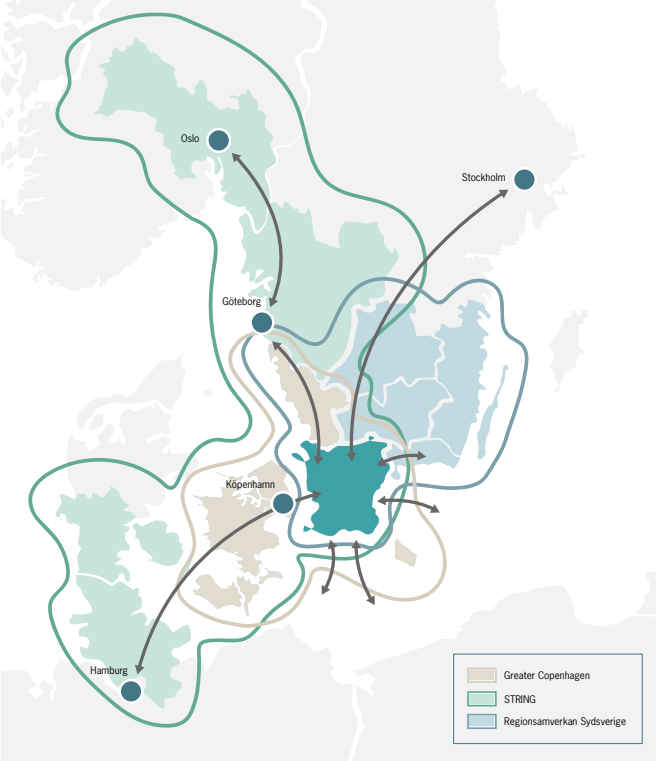
Regionsamverkan Sydsverige är ett samarbete mellan regionerna Blekinge, Halland, Jönköpings län, Kalmar län, Kronoberg och Skåne inom områden som arbetsmarknad, digitalisering, kultur, infrastruktur och kollektivtrafik. I beslutade positionspapper har gemensamma ställningstaganden och prioriteringar tagits fram för utvecklingen av infrastruktur och kollektivtrafik i Sydsverige.

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 Greater Copenhagen av Halland och Skåne i Sverige samt Själland med öar i Danmark. En gemensam vision för hur en välfungerande, stabil och hållbar infrastruktur kan bidra till att stärka rörligheten, skapa hållbar ekonomisk tillväxt och bidra till grön omställning beskrivs i överenskommelsen *Greater Copenhagen trafikcharter*.

STRING

STRING, South Western Baltic Sea Transregional Area Implementing New Geography, är ett samarbete mellan regioner och större städer från Oslo till Hamburg med mål att stärka utvecklingen i tillväxtbältet Oslo–Göteborg–Halland–Malmö–Köpenhamn–Hamburg. En viktig utvecklingsfråga för STRING-samarbetet är den planerade fasta Fehmarn Bält-förbindelsen.



Figur: Region Skånes regionövergripande samverkansforum.

Totalförsvar och beredskap

Transportinfrastrukturen har en central roll i Sveriges totalförsvar och beredskap. Skånes placering gör dessutom Skånes infrastruktur viktig för hela Sveriges beredskap i det fall vägar, järnvägar, hamnar och flygplatser behöver stödja såväl militära som civila behov. Det finns inget uppdrag kring att den regionala transportinfrastrukturplanen ska ha ett särskilt beredskapsperspektiv. Genom satsningar på ett stabilt och robust regionalt väg- och järnvägsnät och den politiska inriktningen på säker framkomlighet avser planen generellt stärka transportsystemet och därmed bidra till totalförsvaret.



Satsningar

Satsningarna i planen pekar ut Skånes investeringar i statlig regional infrastruktur, samfinansiering av statlig nationell infrastruktur och medfinansiering av kommunal infrastruktur. Åtgärderna i planen utgör en blandning av större namngivna objekt och av potter – åtgärdsområden där en summa avsatts men de specifika åtgärderna väljs ut i den löpande genomförandeprocessen. Utgångspunkter är att de namngivna objekt som finns i gällande plan fortsatt ska genomföras, fortsatta satsningar på kollektivtrafik och cykel och ett ökat fokus på säker framkomlighet. Den av regeringen angivna budgetramen på 7280 miljoner kronor täcker inte Skånes behov av ny infrastruktur. I detta kapitel presenteras de åtgärder och potter som den regionala transportinfrastrukturplanen pekar ut.

Satsningar 2026–2037

Den regionala transportinfrastrukturplanen visar, tillsammans med nationell transportinfrastrukturplan, vilka statliga investeringar på infrastrukturen som ska göras i Skåne under kommande tolvårsperiod. Planen redovisas i prisnivå 2025–02.



Figur: Fördelning av medel till planens åtgärdsområden 2026-2037.

Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2026–2037	
Namngivna regionala objekt	**3390**
19 Bjärlöv–Broby	150
108 Staffanstorp–Lund	30
913 Bjärred–Flädie	115
100 Stora Hammar–Kungstorp	115
100 Falsterbo–Stora Hammar	135
1022 Hammar–Skillinge	150
11 Sjöbo (Anklam)–Tomelilla	340
23 Tjörnarp–Sandåkra	650
21 Klippan–Hyllstofta	410
1759 Bjuv–Åstorp–Hyllinge	75
108 genom Svedala	280
1144 Hofterup–Häljarp	150
13/23 Hörby–Höör	240
11 Gärsnäs–Simrishamn	100
1350 Glumslöv–Rydebäck	85
19 Härlöv–Karpalund	225
11 Veberöd	100
21 Vannebergakorset	20
9 Brösarp–Ravlunda	20
Kollektivtrafik	**1370**
Statliga regionala vägar	350
Statlig medfinansiering kommunal infrastruktur	750
Storstadsavtal Malmö	270
Samfinansiering nationell plan	**935**
ITS E6	10
Vändspår Båstad	100
Malmöpendeln Lommabanan etapp 2	100
Trimningspaket Järnväg	225
Kapacitet & uppställning Helsingborgs-området	150
Söderåsbanan & Lommabanan bulleråtgärder	150
Ystadbanan Skurup–Rydsgård	200
Cykelinfrastruktur	**1000**
Statliga regionala cykelvägar	450
Standardhöjning & passager statliga cykelvägar	150
Statlig medfinansiering kommunal infrastruktur	300
Statlig medfinansiering regionalt prioriterade stråk	100
Framkomlighet & trafiksäkerhet	**585**
Statliga regionala vägar	400
Statlig medfinansiering kommunal infrastruktur	150
Enskilda vägar	30
Steg 1- & 2-åtgärder	5
Totalt	**7280**

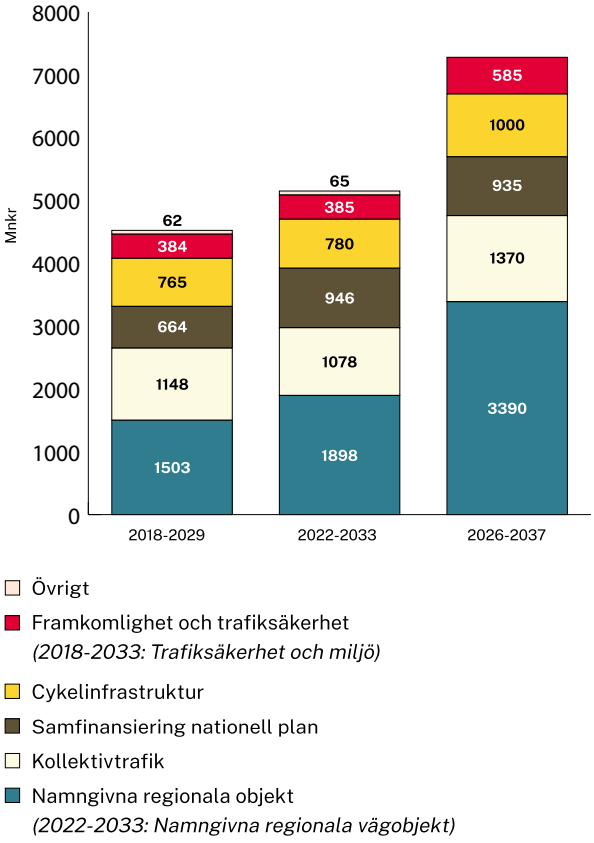
Figur: Fördelning av budgetram i miljoner kronor, prisnivå 2025–02.

Betydande förändringar jämfört med tidigare planer

För att förstå de nya satsningarna i relation till satsningar i *Regional transportinfrastrukturplan* 2022–2033 presenteras här betydande förändringar:

- Två nya namngivna regionala objekt har tillkommit – väg 19 Härlöv–Karpalund och väg 11 Veberöd.
- Flera gång- och cykelvägar som tidigare ingick i potten Statliga cykelvägar har ökat i kostnad och paketerats tillsammans med andra åtgärder och ingår därför nu i åtgärdsområdet Namngivna regionala objekt. Det gäller väg 11 Gärsnäs–Simrishamn, väg 1759 Bjuv–Åstorp–Hyllinge, väg 1144 Hofterup–Häljarp, väg 1350 Glumslöv–Rydebäck samt väg 9 Brösarp–Ravlunda.
- Väg 21 Vannebergakorset som tidigare rymdes i potten Trafiksäkerhet och miljö har fördyrats och därmed flyttats till Namngivna regionala objekt.
- Samfinansieringsobjektet 913 Bjärred–Flädie planskild korsning Lommabanan har bytt namn till Väg 913 Bjärred–Flädie och flyttats till åtgärdsområdet Namngivna regionala objekt.
- Namngivna regionala objekt som delfinansierades (väg 21 Klippan–Hyllstofta och väg 23 Höör Höör/Hörby) har nu kommit med i sin helhet. Väg 23 Höör Höör/Hörby har dock genomgått ett omtag och har en ny mindre totalkostnad och nytt objektsnamn: Väg 13/23 Hörby–Höör.
- Två nya samfinansieringsobjekt har tillkommit – Ystadbanan Skurup–Rydsgård och bulleråtgärder på Söderåsbanan och Lommabanan.
- Samfinansieringsobjektet Kävlinge–Arlöv, etapp 2 (Lommabanan) har döpts om till Malmöpendeln Lommabanan etapp 2.
- Objektet Västkustbanan Maria–Helsingborg har paketerats tillsammans med uppställning Raus Norra och Växel ut från Raus depå under rubriken Kapacitet och uppställning i Helsingborgsområdet.
- Åtgärden Vändspår Båstad har flyttats från potten Trimningspaket Järnväg och blivit en utpekad samfinansieringsåtgärd.
- Potterna Trafiksäkerhet och miljö samt Övrigt har slagits ihop till potten Framkomlighet och trafiksäkerhet.
- Kostnadsposten Driftbidrag till flygplatser har utgått eftersom hanteringen av detta stöd har övertagits av Trafikverket.

För att sätta planens satsningar i relation till de två föregående regionala transportinfrastrukturplanerna visas i diagrammet nedan förändringar i planernas totala ekonomiska ram samt fördelningen mellan åtgärdsområden.



Figur: Fördelning av medel i de senaste regionala transportinfrastrukturplanerna.

Namngiva regionala objekt

3390 miljoner kronor avsätts för finansiering av namngivna regionala objekt. Namngivna objekt är objekt som är kostnadsberäknade till över 75 miljoner kronor. För de namngivna objekten prioriteras regionalt viktiga kopplingar som stödjer det flerkärniga Skåne. Under planperioden prioriteras att genomföra objekt från föregående plan, färdigställa stråk, paketering av tidigare åtgärder inom potter och nya satsningar som skapar ökad säker framkomlighet.

Namngivna regionala objekt	3390
19 Bjärlöv–Broby	150
108 Staffanstorp–Lund	30
913 Bjärred–Flädie	115
100 Stora Hammar–Kungstorp	115
100 Falsterbo–Stora Hammar	135
1022 Hammar–Skillinge	150
11 Sjöbo (Anklam)–Tomelilla	340
23 Tjörnarp–Sandåkra	650
21 Klippan–Hyllstofta	410
1759 Bjuv–Åstorp–Hyllinge	75
108 genom Svedala	280
1144 Hofterup–Häljarp	150
13/23 Hörby–Höör	240
11 Gärsnäs–Simrishamn	100
1350 Glumslöv–Rydebäck	85
19 Härlöv–Karpalund	225
11 Veberöd	100
21 Vannebergakorset	20
9 Brösarp–Ravlunda	20



Fördelning av medel till namngivna regionala objekt

Fördelning av medel till namngivna regionala objekt visas i diagrammet nedan baserat på vilken typ av åtgärder objekten primärt innehåller och därmed vilka transportmedel objekten gynnar. Exempelvis kan objekt i kategorin ”Bil, koll, cykel” innehålla åtgärder såsom cirkulationsplats (bil), busshållplats (kollektivtrafik, förkortat koll) och cykelväg (cykel) och i diagrammet räknas de gynna alla tre transportmedel.



Figur: Namngivna regionala objekt fördelade på transportmedel

Väg 19 Bjärlöv–Broby

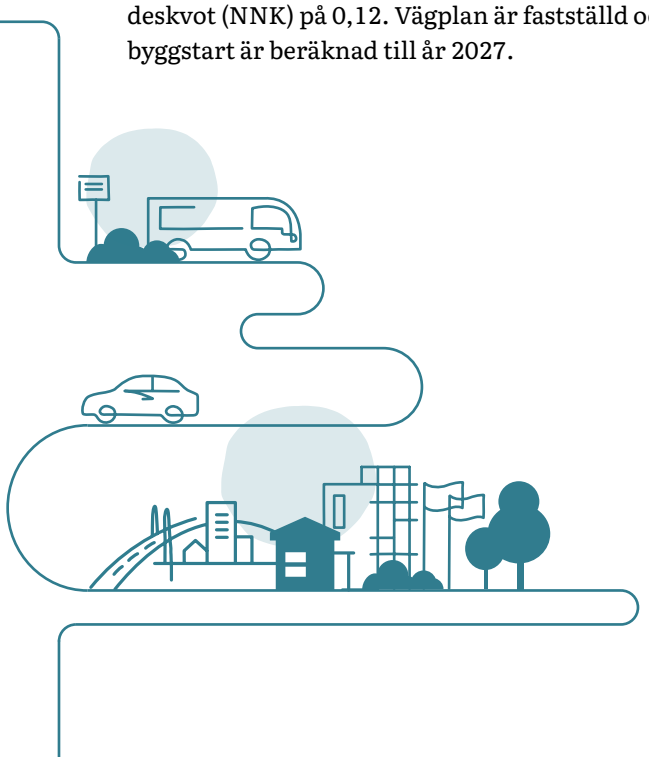
Väg 19 är en regionalt prioriterad väg för personresor, godstransporter och kollektivtrafik. Vägen är en viktig nordsydlig regional förbindelse mellan Kristianstad och norra delarna av Skåne samt en viktig länk till Kronoberg. Längs den aktuella sträckan varierar vägbredden mellan 7 och 13 meter, med 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 150 miljoner kronor belastar planperioden 2026–2037. Åtgärden är bedömd som samhällsekonomiskt lönsam. Byggnation pågår med färdigställande under 2026.

Väg 108 Staffanstorp–Lund

Väg 108 är en regionalt prioriterad väg för personresor och kollektivtrafik som fyller en viktig lokal funktion mellan Staffanstorp och Lund. Befintlig väg 108 trafikeras av 11 000 till 14 500 fordon/dygn och saknar mötesseparering. Vägstandarden är låg i förhållande till vägens funktion och mängden fordon som trafikerar vägen vilket medför långa köer under rusningstrafik. Föreslagna åtgärder är en ombyggnad i befintlig sträckning till mötesfri väg 2+2 med särskilt fokus på kollektivtrafiken samt upprustning av delar av den befintliga gång- och cykelvägen. Vägen ska ha hastighetsstandard 100 km/h. Åtgärden samordnas med ombyggnad av trafikplats Lunds södra/E22. Vägplanen är fastställd. Den preliminära kostnaden är 127 miljoner kronor varav 30 miljoner kronor belastar planperioden 2026–2037. Åtgärden är bedömd som samhällsekonomiskt lönsam. Byggnation pågår med färdigställande under 2026.

Väg 913 Bjärred–Flädie

Väg 913 är en regionalt prioriterad väg för kollektivtrafik och personresor. Befintlig väg trafikeras av 7400 fordon/dygn. I samband med genomförandet av Malmöpendeln Lommabanan etapp 2 genomförs även ombyggnation av väg 913 för ökad trafiksäkerhet längs sträckan för både bilister, cyklister och gångtrafikanter. Befintlig plankorsning väg 913/Lommabanan byggs om till planskild korsning. Även nya hållplatslägen för regionbuss ingår. Den preliminära kostnaden för åtgärderna är 115 miljoner kronor. Åtgärden är bedömd som samhällsekonomiskt lönsam med en nettonuvärdeskvot (NNK) på 0,12. Vägplan är fastställd och byggstart är beräknad till år 2027.



Väg 100 Stora Hammar–Kungstorp

Väg 100 är en regionalt prioriterad väg för kollektivtrafik och personresor 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. Befintlig väg 100 trafikeras av 10 200 till 12 300 fordon/dygn. Objektet har studerats i en åtgärdsvalsstudie 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 är 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. Den preliminära kostnaden för åtgärderna är 115 miljoner kronor och belastar planperioden 2026–2037. Arbete med vägplan pågår och beräknad byggstart är år 2026.

Väg 100 Falsterbo–Stora Hammar

Väg 100 är en regionalt prioriterad väg för kollektivtrafik och personresor 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. Befintlig väg 100 trafikeras av 10 200 till 12 300 fordon/dygn. Objektet har studerats i en åtgärdsvalsstudie 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 Falsterbokanalen. En fyrfältsväg anläggs också genom Skanörs Ljung. Åtgärder för kollektivtrafiken inkluderar nya hållplatslägen för SkåneExpressen samt ett separat busskörfält

genom Skanör ljung i södergående riktning för att prioritera bussens framkomlighet. De planerade åtgärderna möjliggör ett genomförande av SkåneExpressen och ökar attraktiviteten för att åka kollektivtrafik i stråket Malmö-Falsterbonäset. Den preliminära kostnaden för åtgärderna är 135 miljoner kronor och belastar planperioden 2026–2037. Åtgärdens samhällsekonomiska nytta är svårbedömd men åtgärden utgör en viktig satsning för Skånetrafikens marknadsandelsmål. Vägplan är fastställd och byggstart är beräknad till år 2026.

Väg 1022 Hammar–Skillinge

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. Åtgärdens samhällsekonomiska nytta är svårbedömd men åtgärden utgör viktig infrastruktur för den nationella cykelleden Sydkustleden. Vägplan är ännu inte fastställd och planerad byggstart är år 2027.

Väg 11 Sjöbo (Anklam)–Tomelilla

Väg 11 är en regionalt prioriterad väg för personresor, godstransporter 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 för korsningen med väg 19 där hastigheten är 70 km/h. Befintlig väg trafikeras av cirka 4 800 fordon per dygn och den tunga trafiken utgör 15 procent av all trafik. Vägen är försedd med mitt- och sidräfflor men saknar mötesseparering, vilket innebär att trafiksäkerheten är bristfällig. Det finns också brister för oskyddade trafikanter längs vägsträckan och i korsningspunkter. Objektet har studerats i en åtgärdsvalsstudie 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. Den preliminära kostnaden för åtgärderna är 340 miljoner kronor och belastar planperioden 2026–2037. Åtgärden är bedömd som samhällsekonomiskt lönsam med en NNK på 0,15. Fastställelse av vägplan pågår och beräknad byggstart är år 2027.

Väg 23 Tjörnarp–Sandåkra

Väg 23 är en regionalt prioriterad väg för personresor och godstransporter som fungerar som en viktig interregional förbindelse mellan sydvästra Skåne och Småland. Trafikmängden uppgår till 7 000– till 8 100 fordon per dygn och den tunga trafiken utgör mellan 17 och 19 procent av all trafik. Dagens vägsträcka mellan Tjörnarp och Sandåkra saknar mitträcke och separerad gång- och cykelväg på delar av sträckan. Den befintliga vägstandarden är inte tillfredställande i förhållande till trafikmängden och sträckan är olycksdrabbad. Objektet har studerats i en åtgärdsvalsstudie under år 2016/2017. Föreslagen åtgärd är en ombyggnad i befintlig sträckning av väg 23 mellan Höör/Tjörnarp och Hässleholm/Sandåkra. Vägen utformas som en mötesfri landsväg 2+1 med hastighetsstandard 100 km/h. Möjligheten för oskyddade trafikanter att röra sig längs sträckan studeras och en gång- och cykelport i norra Mellby planeras. Den preliminära kostnaden för åtgärderna är 650 miljoner kronor. Åtgärden är bedömd som samhällsekonomiskt lönsam med en NNK på 0,47. Fastställelse av vägplan pågår och planerad byggstart är år 2027.

Väg 21 Klippan–Hyllstofta

Väg 21 är en regionalt prioriterad väg för personresor och godstransporter som fyller en viktig funktion i att binda samman Skånes nordvästra och nordöstra delar samt vidare mot Blekinge.

Befintlig väg 21 trafikeras av 5 500 till 8 500 fordon/dygn och den tunga trafiken utgör mellan 14 och 17 procent av all trafik. Sträckan mellan Klippan och Hyllstofta är den sista delen av stråket som saknar mittseparering och var tidigare utpekad som en brist i Regional transportinfrastrukturplan 2018–2029. Objektet studerades i en åtgärdsvalsstudie under 2019. Sträckan saknar mittseparering och har begränsade omkörningsmöjligheter med köbildning och olyckor som följd. Åtgärderna innebär att befintlig väg mötesseparerars med utbyggnad av omkörningssträckor, så kallad gles 2+1-väg. Totalkostnaden för objektet beräknas till 410 miljoner kronor som belastar planperioden 2026–2037. Åtgärden är bedömd som samhällsekonomiskt robust lönsam med en NNK på 1,02. Arbete med vägplan pågår och beräknad byggstart är år 2029.

Väg 1759 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 prioriterad väg för persontrafik. Vägen i Svedala korsar järnvägen Ystadbanan i plan. Vägen är ett viktigt komplement till E6 och förbinder många lokala målpunkter. Vägsträckan trafikeras av 7 500 till 9 800 fordon per dygn och har delvis en låg standard med begränsade omkörningsmöjligheter och en hög andel trafikolyckor. Järnvägskorsningen medför störningsmoment med begränsad framkomlighet och utgör en trafiksäkerhetsrisk. Bristen studerades i en åtgärdsvalsstudie som avslutades under 2023. Inom åtgärden ska bland annat en planskildhet mellan väg 108 och Ystadbanan anläggas samt andra insatser för att hantera trafikflödena i östra Svedala. Den preliminära kostnaden för projektet är 280 miljoner kronor som belastar planperioden 2026–2037. Åtgärden är bedömd som samhällsekonomiskt lönsam med en NNK på 0,64. Arbete med vägplan pågår och planerad byggstart är år 2029.

Väg 1144 Hofterup–Häljarp

I dag finns cykelväg på hela sträckan mellan Malmö och Helsingborg, utom mellan Hofterup och Häljarp. Sträckan är en kommande delsträcka av den nationella cykelleden Sydkustleden. Genom tätorterna Hofterup och Ålstorp är trafikflödena för stora för att det ska anses säkert att cykla i blandtrafik på väg 1144. Befintlig väg trafikeras av 5 400 fordon/dygn och den tunga trafiken utgör mellan 11 procent av all trafik. Åtgärden innebär en separerad gång- och cykelväg längs hela sträckan mellan Hofterup 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. Åtgärdens samhällsekonomiska nytta är svårbedömd men åtgärden utgör viktig infrastruktur för den nationella cykelleden Sydkustleden. Arbete med vägplan pågår. Beräknad byggstart är som tidigast 2029.

Väg 13/23 Hörby–Höör

Väg 23 är en regionalt prioriterad väg för personresor och godstransporter som fungerar som en viktig interregional förbindelse mellan sydvästra Skåne och Småland. 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 gjor-

des 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). Åtgärderna är en etapp av en större satsning på väg 13 som behöver prioriteras in i kommande planer. Den preliminära kostnaden för åtgärderna är 240 miljoner kronor som belastar planperioden 2026–2037. Åtgärden är bedömd som samhällsekonomiskt robust lönsam med en NNK på 1,95. Beräknad byggstart är som tidigast 2030.

Väg 11 Gärsnäs–Simrishamn

Väg 11 är en regionalt prioriterad väg för personresor, godstransporter och kollektivtrafik. Vägen förbinder orterna Gärsnäs–Östra Tommarp–Simrishamn och lämpar sig inte för cykling i blandtrafik. Befintlig sträcka har hastigheten 80–90 km/h och trafikeras av cirka 3500 till 5700 fordon per dygn. Det finns ett behov av att kunna cykla från Östra 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 orterna. Åtgärden innebär också tillgänglighetsanpassning av busshållplats, accelerationsfält för buss samt en planskild passage. Den preliminära kostnaden för åtgärden är 100 miljoner kronor som belastar planperioden 2026–2037. Åtgärdens samhällsekonomiska nytta är svårbedömd men åtgärden utgör viktig infrastruktur för flerkärnigheten i Skåne. Beräknad byggstart är efter 2030.



Väg 1350 Glumslöv–Rydebäck

Det finns en 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 Sydkustleden 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. Nyttan av åtgärdens genomförande hänger samman med att vidare anslutning finns till ett kvalitativt lokalt cykelnät mellan Rydebäck och Helsingborg. Den preliminära kostnaden för åtgärderna är 85 miljoner kronor som belastar planperioden 2026–2037. Åtgärdens samhällsekonomiska nytta är svårbedömd men åtgärden utgör viktig infrastruktur för Supercykelvägar i Skåne. Beräknad byggstart är som tidigast efter 2030.

Väg 19 Härlöv–Karpalund

Väg 19 är en regionalt prioriterad väg för personresor, godstransporter och kollektivtrafik. Vägen utgör 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 arbetspendling mot Kristianstad, samt för orter och verksamheter längs sträckan. Befintlig väg 19 trafikeras av 6 500 fordon/dygn. 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. Lokaliseringsutredning pågår fortfarande och dess resultat kan påverka vägens utformning. Den preliminära kost-

naden för åtgärderna är 400 miljoner kronor varav 225 miljoner belastar planperioden 2026–2037. Åtgärden är bedömd som samhällsekonomiskt lönsam med en NNK på 0,38. Beräknad byggstart är som tidigast efter 2030.

Väg 11 Veberöd

Väg 11 är en regionalt prioriterad väg för personresor, godstransporter och kollektivtrafik som sträcker sig mellan Malmö och Simrishamn. Befintlig väg 11 trafikeras av 10 000 fordon/dygn och den tunga trafiken utgör 12 procent av all trafik. 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 medför 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. Åtgärden är bedömd som samhällsekonomiskt robust lönsam med en NNK på 1,21. Beräknad byggstart är tidigast efter 2030.

Väg 21 Vannebergakorset

Väg 21 är en regionalt prioriterad väg för personresor och godstransporter som fyller en viktig funktion i att binda samman Skånes nordvästra och nordöstra delar samt vidare mot Blekinge. Befintlig väg 21 trafikeras av 12 500 fordon/dygn och den tunga trafiken utgör 9 procent av all trafik. Vannebergakorset är en fyrvägskorsning 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 fyrvägskorsning 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. Preliminär kostnad för objektet är 120 miljoner kronor, varav 20 miljoner belastar planperioden 2026–2037. Åtgärden är bedömd som samhällsekonomiskt robust lönsam med en NNK på 1,58. Beräknad byggstart är tidigast efter 2030.

Väg 9 Brösarp–Ravlunda

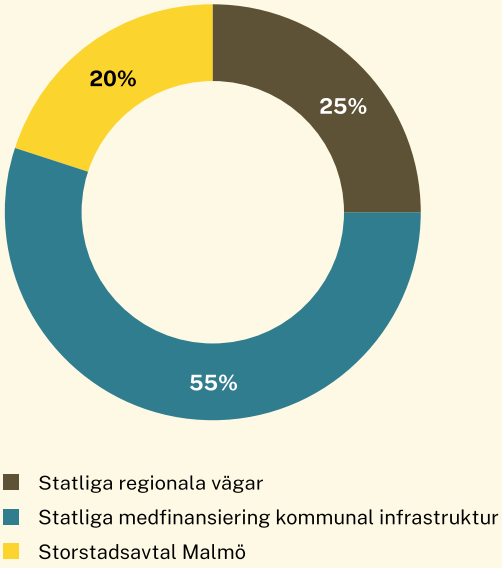
Det finns behov av en mer trafiksäker och gen permanent dragning av Sydostleden, en nationell cykelled för rekreation och turism. I nuläget har cykelleden en tillfällig sträckning västerut, som missar viktiga målpunkter ur turismsynpunkt och har trafiksäkerhetsbrister. Redan idag väljer en del cyklister att cykla i blandtrafik längs väg 9 där vägen har bitvis dålig sikt och hastigheten är 70 km/h. Utöver turism bedöms väg 9 även användas för lokala resor då vägen är den genaste mellan Brösarp och Ravlunda och ger bäst tillgänglighet till havet. En ny gång- och cykelväg längs väg 9 mellan Brösarp och Ravlunda ger en mer attraktiv sträckning av Sydostleden och förbättrar trafiksäkerheteten för både turism- och lokalcykling. Åtgärdens samhällsekonomiska nytta är svårbedömd men åtgärden utgör viktig infrastruktur för den nationella cykelleden Sydostleden. Den preliminära kostnaden för åtgärden beräknas till 120 miljoner kronor, varav 20 miljoner belastar planperioden 2026–2037. Beräknad byggstart är tidigast efter 2030.



Kollektivtrafik

1370 miljoner kronor avsätts för finansiering av kollektivtrafikåtgärder som fördelas mellan statliga regionala vägar, statlig medfinansiering till kommunal infrastruktur och storstadsavtal Malmö. Åtgärderna ska bidra till att uppfylla målet om hållbar tillgänglighet för kollektivtrafiken. Satsningarna är enbart riktade mot vägnätet för bussar – åtgärder på järnväg finansieras genom nationell plan och delvis genom samfinansiering i denna plan.

Kollektivtrafik	1370
Statliga regionala vägar	350
Statlig medfinansiering kommunal infrastruktur	750
Storstadsavtal Malmö	270



Figur: Fördelning av kollektivtrafikpottens medel.

Statliga regionala vägar

Åtgärder inom denna pott syftar till att förbättra tillgänglighet och framkomlighet för regionbusstrafiken i Skåne. Åtgärderna finansieras upp till 100 procent genom den regionala transportinfrastrukturplanen och gäller det statliga vägnätet.

Under planperioden kommer satsningar göras på:

- SkåneExpressen och de prioriterade regionala stråk som pekas ut i Trafikförsörjningsprogrammet
- Regionala kollektivtrafiknoder och prioriterade hållplatser med åtgärder som ökar tillgängligheten
- Tillgänglighetsanpassning av hållplatser för ökad tillgänglighet och inkludering

För hela planperioden uppgår satsningen till 350 miljoner kronor. Åtgärderna finansieras principiellt helt av den regionala transportinfrastrukturplanen. Det kan dock krävas kommunal finansiering för tillägg, detaljplanearbete eller för medfinansiering vid delat väghållarskap.

Statlig medfinansiering till kommunal infrastruktur

Under planperioden har kommunerna i Skåne möjlighet att årligen söka bidrag till åtgärder på det kommunala vägnätet. Bidragsdelen är vanligtvis 50 procent och kan i projekt med större regional nytta uppgå till 75 procent.

Bidrag ges till kommunala satsningar på kollektivtrafikfrämjande infrastrukturåtgärder. Under planperioden kommer följande åtgärder prioriteras:

- Åtgärder med anledning av trafikförändringar
- Åtgärder för ökad framkomlighet
- Åtgärder för tillgänglighetsanpassning
- Åtgärder som främjar hela resan så som pendlarparkering och anslutande gång- och cykelvägar
- Åtgärder för ökad komfort

För hela planperioden uppgår satsningen till 750 miljoner kronor.

För mer information om ansökningsprocessen se kapitlet *Planering av transportinfrastruktur*.

Storstadsavtal Malmö

Storstadsavtal för Malmö avser kollektivtrafikåtgärder som beslutades inom ramen för Sverigeförhandlingen. I Malmö omfattas åtta busstråk varav fyra nya expresslinjer i Malmö, samt persontågstrafik på sträckan Kävlinge–Arlöv. I ansökningar om medel för statlig medfinansiering för kommunala vägar inom kollektivtrafikpotten ska Malmö stads del kopplat till åtgärder inom storstadsavtalet beaktas.

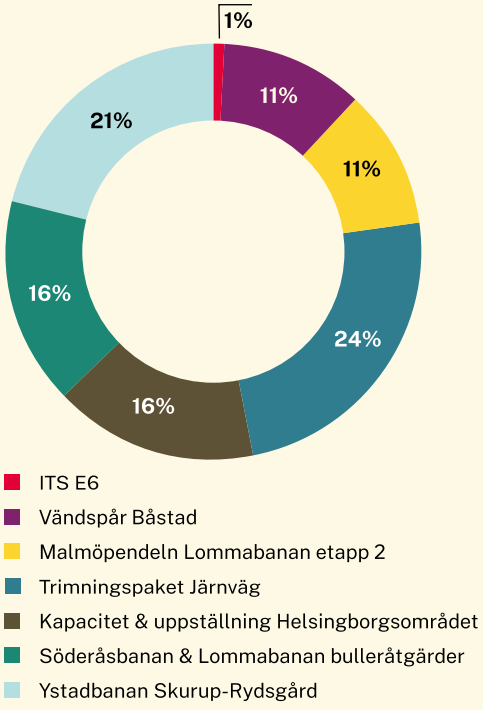
För hela planperioden uppgår satsningen till 270 miljoner kronor.



Samfinansiering av nationell plan

935 miljoner kronor avsätts för samfinansiering av nationell plan 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.

Samfinansiering nationell plan	935
ITS E6	10
Vändspår Båstad	100
Malmöpendeln Lommabanan etapp 2	100
Trimningspaket Järnväg	225
Kapacitet & uppställning Helsingborgs-området	150
Söderåsbanan & Lommabanan bulleråtgärder	150
Ystadbanan Skurup–Rydsgård	200



Figur: Fördelning av medel till samfinansiering av nationell plan.

ITS E6

Intelligenta transportsystem (ITS) är tillämpningar som i någon form använder informations- eller kommunikationssystem för att skapa en dynamisk funktion i ett trafik- eller transportsystem. E6 genom Skåne är en av landets mest trafikerade motorvägar och en viktig pulsåder för både Sverige och Norge. E6 har också en viktig roll för regional arbetspendling.

Satsningen är kopplad till trimningsåtgärder i nationell transportplan där åtgärder för ITS samfinansieras av den regionala transportinfrastrukturplanen. Planen samfinansierar ITS-åtgärder med 10 miljoner kronor. Åtgärderna är i produktion med byggstart 2024.

Vändspår Båstad

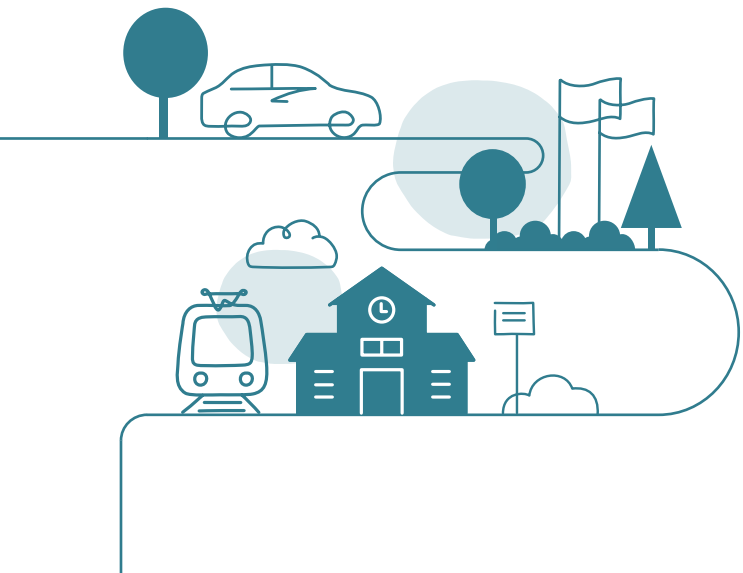
I dagsläget trafikeras Västkustbanan vid Båstad av timmestrafik med Öresundståg och Pågatåg där båda trafiksystemen gör uppehåll på Båstad station. Därutöver passerar 6–7 snabbtåg och cirka 6 godståg per dag och riktning. Trafiken på Västkustbanan kommer öka framöver när spårprojekten Varberg–Hamra, och Fehmarn Bält öppnar för trafik. Såväl Öresundstågstrafiken som snabbtågstrafiken förväntas succesivt att öka. Tillsammans innebär detta att Pågatågen kan komma att trängas undan och att Pågatågstrafik behöver vända i Förslöv. Detta försämrar tillgängligheten för resenärer som ska till och från Båstad från de stationer på sträckan som bara trafikeras med Pågatåg. Åtgärden innebär att ett vändspår anläggs i Båstad för att möjliggöra tågvändningar och därmed säkerställa en pålitlig tågtrafik även i framtiden. Den regionala transportinfrastrukturplanen samfinansierar projektet med 100 miljoner kronor. Åtgärden räknas vara färdigställd under 2027.

Malmöpendeln Lommabanan etapp 2

Malmöpendeln innebär att Lommabanan, Citytunneln, Öresundsbanan och Kontinentalbanan knyts samman. 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 innefattar nytt mötesspår vid Alnarp samt förlängning av mötesspår vid Flädie. Därtill bekostar Lomma kommun två nya stationer i Alnarp och Flädie. Åtgärden möjliggör snabb och effektiv pendling med Pågatåg i västra Skåne. Åtgärden är en del i Sverigeförhandlingen och ingår i Ramavtal 8, Malmö stad. Den regionala transportinfrastrukturplanen samfinansierar projektet med ca 100 miljoner kronor. Åtgärden är bedömd som olönsam, men utgör en viktig satsning för Skånetrafikens marknadsandelsmål. Framtagande av järnvägsplaner pågår. Beräknad byggstart är år 2027.

Trimningspaket Järnväg

I planen avsätts en pott på 225 miljoner kronor för samfinansiering av mindre trimningsåtgärder som bidrar till att utveckla och trafikera järnvägar enligt 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 andra åtgärder som identifieras i samband med bristanalyser. 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

Västkustbanan Maria–Helsingborg, dubbelspår

För närvarande pågår en lokaliseringsutredning för utbyggnad av sträckan Maria-Helsingborg. Målet är att hitta en effektiv lösning, med mesta möjliga nytta till en rimlig kostnad och produktionstid. Trafikverket avser att slutföra lokaliseringsutredningen under 2027. I samband med nästa planrevidering kan Trafikverket ta ställning till den fortsatta planeringen av utbyggnaden. 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 samt är del av riksdagens beslut från 1992 om att Västkustbanan ska byggas ut till dubbelspår. Åtgärden är prioriterad av Region Skåne, men finns inte med i nationell plan för perioden 2026–2037.

Uppställning Raus Norra

För att möjliggöra en utvecklad tågtrafik behövs åtgärder som säkrar 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

Idag är det endast möjligt att angöra depå Raus norrifrån. Depån i Raus är av stor regional vikt eftersom den är central för Skånetrafikens fordonsunderhåll och Pågåtågen. Åtgärden innebär att det blir möjligt att angöra till befintlig depå Raus söderifrån. Åtgärden finansieras till 100 procent av den regionala transportinfrastrukturplanen.

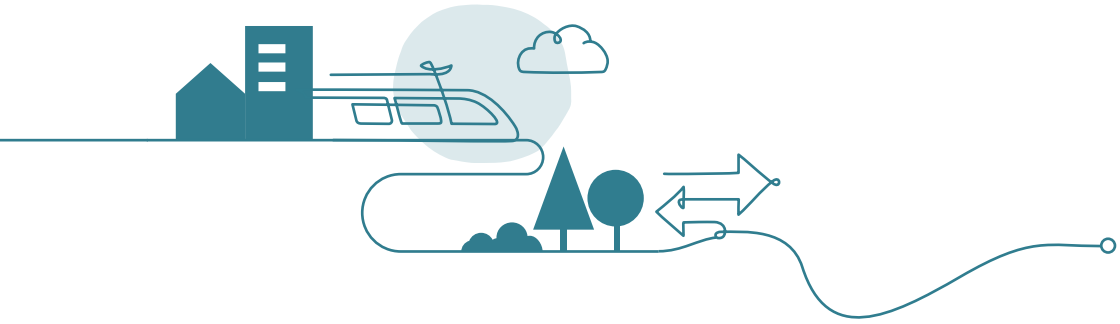
Under planperioden samfinansieras åtgärderna med 150 miljoner kronor.

Söderåsbanan och Lommabanan bulleråtgärder

Trafikverket har genomfört åtgärder på Lommabanan (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 tranportinfrastrukturplan med 150 miljoner kronor. Åtgärden är bedömd som samhällsekonomiskt lönsam.

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 sträckan Simrishamn-Ystad-Malmö. Region Skåne har i samarbete med kommunerna och Trafikverket genomfört en åtgärdsvalsstudie 2018. Åtgärden innebär utbyggnad till dubbelspår mellan Skurup och Rydsgård vilket möjliggör införandet av direkttåg Malmö-Ystad samt skapar en mer robust tågtrafik. Den preliminära kostnaden för åtgärden är 700 miljoner kronor, där Region Skåne har skrivit en överenskommelse om att samfinansiera projektet med 200 miljoner kronor inom planperioden 2026–2037. Åtgärden är bedömd som samhällsekonomiskt robust lönsam.

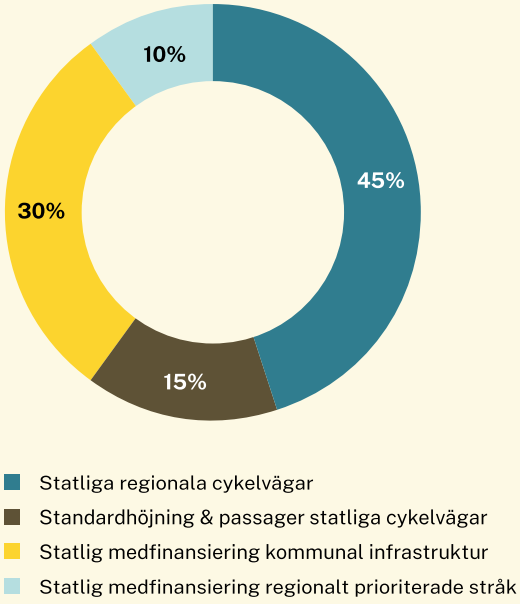




Cykelinfrastruktur

1000 miljoner kronor avsätts för finansiering av cykelinfrastruktur. Satsningen innehåller fyra olika delar; byggande av nya statliga regionala cykelvägar, standardhöjning och passager på statligt vägnät, statlig medfinansiering av kommunala cykelvägar samt statlig medfinansiering av regionalt prioriterade stråk på kommunala vägar.

Cykelinfrastruktur	1000
Statliga regionala cykelvägar	450
Standardhöjning & passager statliga cykelvägar	150
Statlig medfinansiering kommunal infrastruktur	300
Statlig medfinansiering regionalt prioriterade stråk	100



Figur: Fördelning av cykelpottens medel.

Statliga regionala cykelvägar

De statliga regionala cykelvägarna är de cykelvägar som ska byggas utmed statliga regionala vägar. Utpekade 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 skadas i trafiken.

Samtliga sträckor understiger en kostnad på 75 miljoner kronor och är därför inte namngivna objekt. Prioriterade objekt kan komma att ändras under planens genomförande. Osäkerheten i färdigställande på grund av överklaganden och kostnadsökningar gör att det vid planens antagande inte går att ange specifika årtal, utan genomförandet kommer att ske i nära dialog med Trafikverket och berörda kommuner.

Cykelvägarna finansieras sedan 2022 års plan upp till 100 procent av den regionala transportinfrastrukturplanen. Det finns även cykelvägar som sedan tidigare är prioriterade under förutsättning av 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 har enligt tidigare finansieringsmodell gällande avtal mellan kommun/kommuner och Trafikverket om 50 procent kommunal medfinansiering. Dessa sträckor prioriteras under förutsättning att det finns ett gällande avtal mellan Trafikverket och berörd kommun.

- Nyhamnsläge–Arild
- Pomona–Östra kvarn
- Hjärnarp–Munka Ljungby
- Färlöv–Önnestad
- Trollenäs–Östra Asmundtorp
- Knislinge–Hjärsås
- Ovesholm–Vä
- Abbekås–Skivarp
- Skivarp–Brösarp

Cykelvägar som finansieras upp till 100 procent

Dessa sträckor finansieras principiellt helt av den regionala transportinfrastrukturplanen. Det kan dock krävas kommunal finansiering för tillägg, detaljplanearbete eller för medfinansiering vid delat väghållarskap.

- Vellingevägen Hököpinge (supercykelväg Malmö–Vellinge)
- Flyinge–Södra Sandby
- Bjärshögsvägen (supercykelväg Malmö–Bara)
- Malmövägen Lomma (supercykelväg Malmö–Lomma)
- Kristianstadsvägen Bromölla
- Lund–Kävlinge (supercykelväg)
- Rinkabyvägen Kristianstad (supercykelväg Kristianstad–Åhus)
- Flädie Mejeriväg (supercykelväg Lund–Bjärred)
- Broby planskildhet väg 19
- Östra Storgatan Hästveda
- Ängsbyn–Bosjökloster
- Tunnel Aggarp
- Axeltorpsvägen–Näsum
- Karpalund–Vinnö
- Stångby–Håstad (supercykelväg Lund–Eslöv)
- Ystad–Nybrostrand (supercykelväg)
- Fleninge–Strövesltorp–Hasslarp (supercykelväg Ängelholm–Helsingborg)
- Malmövägen Tyringe

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 tillgänglighet till kollektivtrafiken.
- Det saknas alternativ och åtgärden ger påtagligt förbättrad tillgänglighet i det regionala basnätet för cykel.

Alternativ för utbyggnad av cykelinfrastruktur

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. 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. Detta ska inte ersätta utbyggnad inom ramen för RTI-planen, men eftersom medlen är begränsade kan det i vissa fall vara ett verktyg för att få en snabbare utveckling av cykelinfrastrukturen i Skåne.

Standardhöjning och passager på 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:

- Åtgärder på supercykelvägar eller nationella och regionala cykelleder, exempelvis cykelöverfarter
- Passager
- Belysning
- Vägvisning
- 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 till kommunala cykelvägar

Under planperioden har kommunerna i Skåne möjlighet att årligen söka bidrag till åtgärder på det kommunala vägnätet. Bidragsdelen är 50 procent och kan i projekt med större regional nytta uppgå till 75 procent. Av inkomna ansökningar kommer följande att prioriteras högst:

- Åtgärder som främjar tillgänglighet för gång och cykel till viktiga hållplatslägen och knutpunkter för kollektivtrafik
- Åtgärder som främjar barns och ungas cyklande
- Åtgärder som förbättrar olycksdrabbade cykelvägar och stråk
- Åtgärder som kompletterar och förbättrar regional cykelvägvisning

För hela planperioden uppgår satsningen till 300 miljoner kronor. För mer information om ansökningsprocessen se kapitlet *Planering av transportinfrastruktur*.

Statlig medfinansiering till regionalt prioriterade stråk på kommunala vägar

Under planperioden har kommunerna i Skåne möjlighet att årligen söka bidrag till åtgärder på det kommunala vägnätet som bidrar till att utveckla supercykelvägar samt nationella och regionala cykelleder för rekreation och turism. Bidragsdelen är vanligtvis 50 procent och kan i projekt med större regional nytta uppgå till 75 procent.

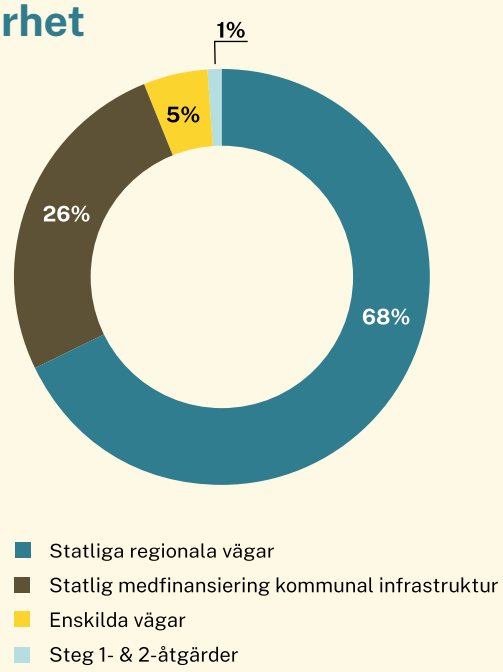
För hela planperioden uppgår satsningen till 100 miljoner kronor. För mer information om ansökningsprocessen se kapitlet *Planering av transportinfrastruktur*.



Framkomlighet och trafiksäkerhet

585 miljoner kronor avsätts för finansiering av mindre åtgärder som bidrar till ett effektivt genomförande av planens inriktning på säker framkomlighet. Medlen fördelas mellan statliga regionala vägar och statlig medfinansiering till kommunal infrastruktur. Inom potten prioriteras åtgärder för ökad trafiksäkerhet i tätorter, minskade barriäreffekter av motorfordonstrafik och framkomlighet längs det statliga vägnätet.

Framkomlighet & trafiksäkerhet	585
Statliga regionala vägar	400
Statlig medfinansiering kommunal infrastruktur	150
Enskilda vägar	30
Steg 1- & 2-åtgärder	5



Figur: Fördelning av medel för framkomlighet och trafiksäkerhet.

Statliga regionala vägar

Åtgärderna inom potten statliga regionala vägar finansieras upp till 100 procent genom den regionala transportinfrastrukturplanen och åtgärderna kan endast vara på det statliga vägnätet. Fokus är säker framkomlighet, hastighetsefterlevnad och trafiksäkerhet 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 Karlsfältsvägen.

Åtgärder som prioriteras är:

- Tätortsåtgärder – Förbättrad hastighetsefterlevnad inom tätort samt ökad framkomlighet och trygghet för oskyddade trafikanter. Exempel på åtgärder är tätortsportar, trottoarer, vägbelysning och digitala hastighetspåminnare.
- Hastighetssäkrade passager – Minskad risk för olyckor vid passager för oskyddade trafikanter. Särskilt prioriterat är säkra skolvägar.
- Sidoområden – Säkring av sidoområden genom vägräcken eller borttagande av trafikfarliga hinder.
- Korsningar – Ombyggnad av korsningar för att minska risken för allvarliga olyckor. Exempel på åtgärder är vänstersvängfält, förskjutna trevägskorsningar och cirkulationsplatser.

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

För hela planperioden uppgår satsningarna till 400 miljoner kronor. Åtgärderna finansieras principiellt helt av den regionala transportinfrastrukturplanen. Det kan dock krävas kommunal finansiering för tillägg, detaljplanearbete eller för medfinansiering vid delat väghållarskap.

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. Prioriteringsgrunder för åtgärder för ökad framkomlighet och trafiksäkerhet specificeras i årligt utskick för ansökan om statlig medfinansiering till kommunal infrastruktur.

För hela planperioden uppgår satsningen till 150 miljoner kronor. För mer information om ansökningsprocessen se kapitlet *Planering av transportinfrastruktur*.

Enskilda vägar

Under planperioden avsätts medel för bidrag till investeringsåtgärder och särskilt vägbidrag på enskilda vägar. Potten hanteras av Trafikverket. Medel prioriteras till vägar med regional betydelse för exempelvis:

- näringslivets transporter
- kollektivtrafik
- cykel- och vandringsleder
- trafikmängd

Dialogen för genomförande förs mellan väghållare, kommuner och Trafikverket. Potten avser endast investeringsåtgärder och särskilt vägbidrag på enskilda vägar. Det årliga vägbidraget till enskilda vägar hanteras av den nationella planen.

För hela planperioden uppgår satsningen till 30 miljoner kronor. För mer information om ansökningsprocessen se Trafikverkets hemsida om enskilda vägar.

Steg 1 och steg 2-åtgärder

Totalt avsätts 5 miljoner kronor för steg 1 och steg 2-åtgärder enligt Trafikverkets fyrstegsprincip. Det kan exempelvis vara åtgärder som påverkar resandet eller flödena av trafiken.

Utifrån Trafikverkets tolkning av regelverk så är det inte möjligt att använda statliga medel till steg 1 och 2-åtgärder. Region Skåne avsätter medel i denna pott för att markera vikten av en förändring i Trafikverkets tolkning för att möjliggöra viktiga insatser.





Sammanställning

Regional transportinfrastrukturplan 2026–2037 *Planerad produktion, mnkr*	2026	2027	2028	2029–2031	2032–2037	Belastar plan 2026–2037	Totalsumma
Namngivna regionala objekt						**3390**	**4535**
19 Bjärlöv–Broby	x					150	575
108 Staffanstorp–Lund	x					30	185
913 Bjärred–Flädie	x	x				115	130
100 Stora Hammar–Kungstorp	x	x				115	115
100 Falsterbo–Stora Hammar	x	x	x			135	160
1022 Hammar–Skillinge		x	x	x		150	170
11 Sjöbo (Anklam)–Tomelilla		x	x	x		340	380
23 Tjörnarp–Sandåkra		x	x	x		650	725
21 Klippan–Hyllstofta				x		410	425
1759 Bjuv–Åstorp–Hyllinge				x		75	75
108 genom Svedala				x	x	280	280
1144 Hofterup–Häljarp				x	x	150	150
13/23 Hörby–Höör				x	x	240	240
11 Gärsnäs–Simrishamn				x	x	100	100
1350 Glumslöv–Rydebäck				x	x	85	85
19 Härlöv–Karpalund				x	x	225	400
11 Veberöd					x	100	100
21 Vannebergakorset					x	20	120
9 Brösarp-Ravlunda					x	20	120
Kollektivtrafik						**1370**	**1370**
Statliga regionala vägar	x	x	x	x	x	350	
Statlig medfinansiering kommunal infrastruktur	x	x	x	x	x	750	
Storstadsavtal Malmö	x	x	x	x	x	270	
Samfinansiering nationell plan						**935**	**1875**
ITS E6	x					10	60
Vändspår Båstad	x	x				100	100
Malmöpendeln Lommabanan etapp 2	x	x	x			100	340
Trimningspaket Järnväg	x	x	x	x	x	225	
Kapacitet & uppställning Helsingborgområdet			x	x	x	150	
Söderåsbanan & Lommabanan bulleråtgärder					x	150	300
Ystadbanan Skurup-Rydsgård					x	200	700
Cykelinfrastruktur						**1000**	**1125**
Statliga regionala vägar	x	x	x	x	x	450	575
Standardhöjning & passager statliga cykelvägar	x	x	x	x	x	150	
Statlig medfinansering kommunal infrastruktur	x	x	x	x	x	300	
Statlig medfinansering regionalt prioriterade stråk	x	x	x	x	x	100	
Framkomlighet & trafiksäkerhet						**585**	**585**
Statliga regionala vägar	x	x	x	x	x	400	
Statlig medfinansiering kommunal infrastruktur	x	x	x	x	x	150	
Enskilda vägar	x	x	x	x	x	30	
Steg 1- & 2-åtgärder						5	
Summa	**584**	**580**	**573**	**1815**	**3728**	**7280**	**9490**



Brister i den skånska infrastrukturen

I detta kapitel presenteras genomförda och pågående utredningar för brister som pekats ut i tidigare regionala transportinfrastrukturplaner samt utredningar som initierats av andra aktörer. Kapitlet redovisar även prioriterade utredningsbehov inför kommande planering.

Åtgärdsvalsstudier och andra utredningar ligger till grund för prioriteringen av satsningar i den regionala transportinfrastrukturplanen för 2026–2037 samt satsningar i kommande nationella och regionala transportinfrastrukturplaner.

Genomförda åtgärdsvalsstudier 2022–2025

I detta avsnitt redovisas genomförda åtgärdsvalsstudier och tekniska utredningar från planperiodens fyra första år. Genomförda åtgärdsvalsstudier (ÅVS) redovisas övergripande. För mer information om genomförda utredningar går det bra att vända sig direkt till Trafikverket, Region Skåne eller Skånetrafiken.

Utpekade brister från planen 2022–2033

I *Regional transportinfrastrukturplan för Skåne* 2022–2033 pekade Region Skåne ut ett flertal prioriterade brister att utreda inom regionalt prioriterat nät för väg och järnväg, Expressbuss-koncept och Skånes hamnar. Nedan redovisas en uppföljning av de brister som utretts under planperiodens fyra första år.

Väg 23, E22–Tjörnarp

Syftet med den här utredningen var 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.

Ett antal identifierade åtgärder läggs som ett namngivet regionalt objekt i den regionala transportinfrastrukturplanen 2026–2037 och behöver således genomgå vägplaneprocess, medan resterande åtgärder finansieras genom potter.

Väg 108, Trelleborg–Staffanstorp

Denna sträcka har många brister och behov där flera av dem var utpekade på förhand, t.ex. plankorsning med Ystadbanan i Svedala och barriäreffekter i Trelleborg. Åtgärdsvalsstudien 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.

Åtgärdsvalsstudien har mynnat ut i ett antal åtgärdsförslag varav vissa kommer hanteras som pottåtgärder medan objektet 108 genom Svedala är ett namngivet regionalt objekt i denna plan.

Glumslöv–Helsingborg, cykel

Stråket Landskrona–Helsingborg är en del av det utpekade nätet för supercykelvägar i Skåne, där delsträckan Glumslöv–Helsingborg är en bristande länk. Åtgärdsvalsstudien fokuserar på att identifiera brister och behov för pendlingscyklister på sträckan Glumslöv–Helsingborg samt föreslå åtgärder i enlighet med konceptet för supercykelvägar.

Del av sträckan, Glumslöv–Rydebäck, är ett namngivet objekt i denna plan.

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.

Åtgärdsvalsstudien rekommenderar ett åtgärdspaket där de mindre åtgärderna kan hanteras som pottåtgärder medan de större kräver en prioritering i kommande planomgångar av den regionala transportinfrastrukturplanen.

E65, Lemmeströ–Ystad

Utredningen innefattar E65 mellan Lemmeströ och cirkulationsplats Simrishamnsrondellen 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.

Trafikverket kommer att genomföra trimningsåtgärder (under 150 mnkr) på sträckan via finansiering i nationell plan.

Övriga åtgärdsvalsstudier

Under denna rubrik redovisas genomförda 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-Hörbys kapacitets- och trafiksäkerhetsbrister ser ut i nuläget och hur de bedöms vara 2050.

Studien visar att 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.

Objektet saknar finansiering i nationell plan 2026–2037 för transportinfrastrukturen. Således kan endast trimningsåtgärder vara möjliga att genomföra inom ramen för nationell plan.

Flytt av Helsingborgs hamn

Helsingborgs hamn är en av Sveriges största färjehamnar och en av Norra Europas ledande hamnar. Bedömningen är att containervolymerna kommer att öka framöver och därför behövs 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.

Det ska framåt göras ett omtag av del av åtgärdsvalsstudien varvid det inte finns tydligt formulerade åtgärdsförslag.

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 men då en ny åtgärdsvalsstudie inleddes studerades samtliga förutsättningar på nytt enligt fyrstegsprincipen.

Föreslagna åtgärder innebär att verksamhetsområdet ska ansluta till väg 21 genom befintlig infrastruktur och således inte tillskapa nya trafikplatser. Åtgärderna varierar i omfattning varav vissa kan finansieras som pottåtgärder medan andra kräver hantering via vägplaneprocess.

Kollektivtrafikförbättrande åtgärder väg 11 Sjöbo

Åtgärdsvalsstudien syftar till att identifiera och verifiera problem, brister och behov för framförallt kollektivtrafik och oskyddade trafikanter men även för övrig trafik längs med väg 11 inom utredningsområdet.

Studien rekommenderar åtgärder i syfte att stärka kollektivtrafikens attraktionskraft och öka framkomligheten genom cirkulationsplatsen. Den belyser även behovet av ytterligare en framtida förbindelse mellan Sjöbo Väst och centrala Sjöbo för att minska belastningen på cirkulationsplatsen.

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 trafiksäkerhetsåtgärder i tätorterna har funnits under lång tid.

Åtgärdsvalsstudien rekommenderar ett antal mindre åtgärder som bedöms kunna finansieras som pottåtgärder.

Väg 9, klimatanpassning

Kuststräckan mellan Trelleborg och Ystad är ett utsatt område för havsnivåhöjning i kombination med pågående stranderosion. Trafikverket genomförde under 2018 en akutåtgärd för att skydda infrastrukturen och förhindra fortsatt erosion.

Den genomförda åtgärdsvalsstudien visar svårigheterna med klimatanpassning i utredningsområdet och rekommenderade två lösningar, en på kort sikt och en på lång sikt. Den kortsiktiga lösningen innebär att Trafikverket inom ramen för nationell plan ska genomföra fysiska åtgärder som förhindrar en fortsatt erosion. På lång sikt behöver väg 9 flyttas eftersom det inte är möjligt att behålla den nuvarande sträckningen. När detta behöver ske är inte fastställt, men Trafikverket och Region Skåne kommer att genomföra en dialog och en process för justering av sträckningen för väg 9. En sådan process behöver inledas av en preciserad åtgärdsvalsstudie.

Svalöv genomfartsvägar

Väg 106 och 1208 är två statliga regionala vägar 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.

Åtgärdsvalsstudien föreslår ett antal mindre åtgärder som kan hanteras inom ramen för Trafikverkets löpande verksamhet samt insatser som bedöms vara pottåtgärder.

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.

Efter genomförd ÅVS föreslogs ett antal mindre åtgärder som bedöms kunna hanteras som pottåtgärder.

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.

Åtgärdsvalsstudien genererade åtgärdsförslag av olika karaktär där de mindre bedöms kunna hanteras som pottåtgärder medan de större behöver genomgå en vägplaneprocess.

Östra Helsingborg, framtida anspråk i infrastruktur

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

Åtgärdsvalsstudien resulterade i åtgärder av olika omfattning som alla är tänkta att fungera som underlag för långsiktig inriktning och fortsatt planering för hur infrastrukturen kan utvecklas i Östra Helsingborg.

Utveckling av Östra Landskrona

Denna åtgärdsvalsstudie handlar om påverkan på trafikflöden och statlig infrastruktur till följd av kommunal utveckling av Östra Landskrona. Studien syftar till att ge Trafikverket och Landskrona stad en gemensam bild över var, när och varför kapacitetsproblem uppstår i det statliga vägsystemet.

Åtgärdsvalsstudien ger förslag på åtgärder av varierande karaktär varav flera behöver prövas via vägplaneprocess.

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.

Den genomförda åtgärdsvalsstudien genererade ett antal åtgärdsförslag som bedöms vara pottåtgärder.

Munka Ljungby, trafiksäkerhet för oskyddade trafikanter

Syftet med åtgärdsvalsstudien var att kartlägga behoven av att ta ett helhetsgrepp om miljön för oskyddade trafikanter i tätorten.

Åtgärdsvalsstudien rekommenderade åtgärder som ökar trafiksäkerheten och tryggheten inom orten, vilka bedöms vara pottåtgärder.

Korsningar längs väg 1648 och 118 i Kristianstads kommun

Väg 1648 förbinder Åhus och Kristianstad och trafikeras av några tusen fordon per dygn. Väg 118 förbinder väg 19 i söder med E22 i norr och passerar genom Åhus. Åhus ser en stor trafikökning under sommarhalvåret vilket leder till försämrad framkomlighet för alla trafikslag som rör sig i stråken. De studerade korsningspunkterna anses vara en stor del av problematiken.

Åtgärdsvalsstudien kom fram till ett antal åtgärdsförslag av olika storlek där flera av dem är steg 1- och steg 2-åtgärder som inte kräver fysiska åtgärder. De rekommenderade åtgärderna som kräver en fysisk åtgärd i infrastrukturen bedöms vara pottåtgärder.

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 trafikeras av nationell, lokal och regional trafik och utgör en viktig länk för godstransporter till och från Trelleborgs hamn.

Åtgärdsvalsstudien rekommenderar åtgärder som trimmar den nuvarande trafiksituationen i första hand samt vissa åtgärder som hanteras via potter.

Oskyddade trafikanter Sösdala tätort

Genom Sösdala tätort går de statliga vägarna 1905, 1908 och 1978 som är olycksdrabbade och upplevs som osäkra och otrygga av oskyddade trafikanter. De breda vägarna bjuder in till högre hastigheter och avsaknaden av refuger och hastighetssäkrade gångpassager har lett till en situation där oskyddade trafikanter har svårt att korsa vägarna. Åtgärdsvalsstudien syftade till att rekommendera kostnadseffektiva åtgärder på kort och lång sikt för att öka trafiksäkerheten för oskyddade trafikanter.

Studien rekommenderade ett antal mindre åtgärder som alla bedöms vara pottåtgärder.



Tekniska utredningar

Här redovisas genomförda tekniska utredningar under 2022–2025.

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.

Den genomförda utredningen rekommenderade åtgärder som behöver prövas i vägplaneprocess.

Tre plankorsningar Skånebanan

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.

Utredningen ligger till grund för dialoger mellan berörda parter varvid det inte rekommenderas åtgärder på samma sätt som i en åtgärdsvalsstudie.



Pågående åtgärdsvalsstudier

I följande avsnitt presenteras pågående åtgärdsvalsstudier som initierats för de prioriterade brister som pekades ut i den *Regionala transportinfrastrukturplanen för Skåne* 2022–2033.

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. 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. Delsträckan mellan länsgränsen och Olofström studeras också i åtgärdsvalsstudien men hanteras då av Region Blekinge. Åtgärdsvalsstudien väntas avslutas 2026.

Väg 17, Landskrona–Eslöv

Sträckan mellan Landskrona och Eslöv är en del av regionalt prioriterade nät 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 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 är smal, har bristfällig sikt samt ett stort antal anslutande vägar samtidigt som den går genom många samhällen. 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. Sträckan är olycksdrabbad. Åtgärdsvalsstudien 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. Efter genomförd utredning kan bristerna bli aktuella att prioritera i kommande planomgångar som namngivna objekt eller som trimningsåtgärder vilka finansieras av de medel som finns avsatta i planens potter.

I följande avsnitt presenteras prioriterade brister att studera under kommande planperiod 2026–2037.

Stråkövergripande åtgärdsvalsstudier

I detta avsnitt redovisas brister som ingår i stråk med komplexa förutsättningar och således kräver större utredningar.

Väg 11, Malmö–Sjöbo

Väg 11 tillhör det funktionellt prioriterade vägnätet och är utpekat för 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 trafikeras av 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 åtgärdsvalsstudien är att studera framkomlighetsbrister för att förbättra tillgängligheten på sträckan. En åtgärdsvalsstudie 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 söder om Klippan. Området mellan Klippan och Ljungbyhed angränsar till Söderåsens rekreationsmiljöer vilket måste beaktas i utredningsskedet. En åtgärdsvalsstudie bör initieras under planperioden 2026–2037 i syfte att finna lämpliga åtgärder.

Väg 13, 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. Delar av sträckan påverkas av höga turistflöden under högsäsong. Sträckan trafikeras av SkåneExpressen 3 och 4 med höga krav på tillgänglighet varför åtgärder för kollektivtrafik är prioriterade. En åtgärdsvalsstudie bör initieras under planperioden 2026–2037 i syfte att finna lämpliga åtgärder på sträckan.

Väg 19, Karpalund–Bjärlöv

Under planperioden åtgärdas sträckorna Härlöv–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 åtgärdsvalsstudier

I detta avsnitt redovisas brister som endast kräver mindre utredningar eftersom de ingår i stråk som studerats i tidigare skeden.

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 regionalt prioriterad 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 en åtgärdsvalsstudie 2017 där det förslogs en ny vägsträcka mellan Ekeby–Kågeröd. Åtgärden bedömdes dock vara robust samhällsekonomisk olönsam, varför åtgärden inte togs vidare in i regional transportinfrastrukturplan 2018–2029 eller 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 Gårdstånga mot E22. En mindre studie med fokus på att hitta lönsamma åtgärder bör inledas under planperioden 2026–2037.

Andra prioriterade områden att utreda

Utöver utpekade åtgärdsvalsstudier har Region Skåne identifierat centrala områden att utreda under planperioden. Dessa presenteras i följande avsnitt.

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 snabbare förbindelser med högre komfort och färre hållplatslägen i utpekade stråk som saknar tågförbin-

delser. Infrastrukturen för att utveckla SkåneExpressen 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 det finns avsatta medel för satsningar på SkåneExpressen på Europavägarna.

Skånes järnvägsinfrastruktur utifrån persontågsstrategin

Som komplement till persontågsstrategin, som anger hur den regionala tågtrafiken i Skåne ska utvecklas, behövs mindre, riktade utredningar för att identifiera och prioritera åtgärder i befintlig infrastruktur i närtid som kan möjliggöra den trafikering som strategin anger. I den regionala transportinfrastrukturplanen 2026–2037 avsätts medel i en trimningspott för järnväg vilken kan finansiera denna typ av åtgärder.

Framtida supercykelvägar

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

Skånsk cykelvägvisning

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 tydlighet i den skånska cykelvägvisningen.





Planens effekter och bidrag

Detta kapitel beskriver den regionala transportinfrastrukturplanens effekter och dess bidrag till mål och strategier på olika nivåer.

Bidrag till nationella strategier och mål

Transportpolitiska mål

Planen bidrar till **funktionsmålet** om ett tillgängligt och kvalitativt transportsystem genom satsningar som berör planens inriktning säker framkomlighet. Satsningar på kollektivtrafik och gång- och cykelvägar förbättrar förutsättningarna för barns resor och tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning, framför allt genom potter för statlig medfinansiering av kommunala åtgärder. Äldres tillgänglighet förbättras främst genom kollektivtrafiksatsningar och tryggare trafikmiljöer. Regionala väg- och järnvägssatsningar stärker tillgängligheten genom att knyta ihop områden med olika socioekonomiska förutsättningar och förbättra resandemöjligheterna inom hela Skåne.

Potterna med fokus på gång, cykel och kollektivtrafik samt samfinansiering till nationell plan stärker kollektivtrafikens konkurrenskraft gentemot bilen, vilket är centralt för ett jämställt transportsystem.

Planens bidrag till **hänsynsmålet inklusive etappmål** är att en stor del av planens åtgärder stärker trafiksäkerheten för alla trafikslag. Mötesseparering i namngivna vägobjekt ger tydligt förbättrade förutsättningar för vägtrafik, och potterna för gång-, cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder riktar sig främst till oskyddade trafikanter. Planen bedöms kunna bidra till minskat antal dödade och allvarligt skadade i trafiken.

Gällande etappmålet för miljö är planens påverkan blandad. Namngivna vägobjekt riskerar att öka bilresandet och därmed utsläppen, medan satsningar på kollektivtrafik, gång och cykel stärker hållbar mobilitet. Byggskedet för både väg- och järnvägsprojekt innebär betydande utsläpp.

Planen kan bidra till ökad fysisk aktivitet, främst genom satsningar på gång- och cykelvägar och kollektivtrafik (som genererar anslutningsresor vilka tenderar att vara gång eller cykel). Luftkvalitet och buller påverkas både positivt och negativt: vissa vägobjekt kan öka trafik och hastigheter, medan kollektivtrafik och trafiklugnande åtgärder bidrar till bättre luft och bullernivåer.

Bidrag till regionala strategier och planer

Det öppna Skåne 2030 – Skånes utvecklingsstrategi

Infrastruktursatsningarna i den regionala transportinfrastrukturplanen bidrar till att stärka det strategiska området *Hela Skåne* och möjliggör även förbättrade förutsättningar för området *Bättre hälsa för alla* genom satsningar som möjliggör aktiv mobilitet och rekreation.

Målbilden för *Hela Skåne* (Infrastruktur och fysisk planering skapar mervärde för invånare och företag i Skåne) stärks av åtgärder i planen. Genom de regionala vägobjekten minskar restiderna för bil- och bussresenärer och trafiksäkerhetshöjande åtgärder genomförs för att kunna upprätthålla en bra framkomlighet och rörlighet inom och genom Skåne. Samfinansiering av järnvägsinvesteringar ökar tillgängligheten för persontågstrafik till fler orter, och förbättrar punktlighet och ökad kapacitet för både gods- och persontågstrafik. De riktade åtgärderna för kollektivtrafik på statliga vägar möjliggör utvecklad regional busstrafik. Satsningarna på SkåneExpressen bidrar till ökad tillgänglighet för de delar av Skåne som saknar järnvägsförbindelser. Andra åtgärder som genomförs är förbättrad framkomlighet och modernisering av hållplatser, vilket stärker kollektivtrafikens tillgänglighet och attraktivitet.

Utbyggnad av cykelvägar på landsbygden och statlig medfinansiering till kommunala utbyggnader i tätorter ökar tillgängligheten med cykel, både som egna resor och genom bättre kopplingar till stationer och hållplatser. Planens satsningar på cykel stärker möjligheterna till aktiv mobilitet genom supercykelvägar som förbättrar pendlingsmöjligheter för många skåningar samt genom utveckling av de regionala och nationella cykellederna för rekreation.

Planen strävar efter att jämna ut tillgängligheten mellan östra och västra Skåne, där det finns en obalans. Satsningar på trafiksäkra och framkomliga vägar förbättrar resmöjligheterna i öst, och planen fördelar de regionala statliga cykelinvesteringarna så jämnt som möjligt över Skåne.

Transportstrategi – För utveckling och 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 utveckling och hållbar tillgänglighet i hela Skåne. Planen och strategin har dock tagits fram parallellt denna omgång, vilket innebär att strategins mål inte till fullo kunnat ligga till grund för planen. Däremot kommenteras nedan hur planen bidrar till och/eller går emot strategins mål. Transportstrategin antogs 2026.

För målet **ett inkluderande transportsystem**, bidrar planen genom investeringar i tillgänglig och säker infrastruktur. Genom medfinansiering till kommuner för gång, cykel och trafiksäkerhetsåtgärder skapas bättre tillgång till transportsystemet för fler utifrån kommunala behov. Inom potten för kollektivtrafik ingår tillgänglighetsanpassning av hållplatser och potterna för framkomlighet och trafiksäkerhet samt för standardhöjning av passager förbättrar trafikmiljön för oskyddade trafikanter. En stor andel av planens medel går till investeringar i vägnätet för motorfordon vilket särskilt gynnar grupper med tillgång till bil, vilket kan påverka den sociala inkluderingen negativt. Genom utvecklingen av kollektivtrafiknoder och strategiska satsningar på gång- och cykelinfrastruktur ökar dock också den lokala tillgängligheten för grupper utan tillgång till bil.

Gällande målet **ett robust transportsystem** innehåller planen investeringar i både järnvägs- och vägnätet som ökar tillförlitligheten och minskar risken för störningar i transportsystemet. Samfinansiering av åtgärder på järnväg förbättrar kapacitet och tillförlitlighet för både regionala och längre resor med tåg, och trafiksäkerhetshöjande åtgärder som mittseparering minskar risk för olyckor med följdförseningar. Detta gynnar både persontransporter och näringslivets konkurrenskraft och bidrar till stabilare leveranskedjor. Infrastrukturåtgärder som förbättrar vägnätets kvalitet, särskilt i kritiska transportstråk, stärker

förutsättningar för både persontransporter och godsleveranser. Genom digitalisering för smartare trafikflöden på E6 ger planen förutsättningar för mer resurseffektiva transportlösningar.

Det tredje målet är **ett klimatneutralt transportsystem**. Den största delen av planens medel läggs på åtgärder på vägnätet, vilket riskerar att öka mängden biltrafik och därmed också utsläppen från både gods- och persontransporter. Vägåtgärderna har positiva effekter för kollektivtrafikens framkomlighet och det avsätts mer medel än i tidigare planer för satsningar på statlig medfinansiering till kommuner för kollektivtrafikåtgärder. Detta kan bidra till att öka kollektivtrafikens attraktivitet för vardagsresor. Samfinansieringen till järnvägsåtgärder ökar möjligheterna för överflyttning från väg till järnväg för godstransporter, och förbättrar också möjligheten att resa hållbart på längre sträckor. I planen avsätts medel för statliga regionala cykelvägar, statlig medfinansiering till kommunala cykelvägar, och särskilda satsningar på regionalt prioriterade stråk och de nationella och regionala rekreationscykellederna. Dessa satsningar skapar möjligheter för aktiva och hållbara vardagsresor, samt stärker möjligheterna till kombinationsresor med kollektivtrafiken.

Regionplan för Skåne 2022–2040

Den regionala transportinfrastrukturplanen bidrar till regionplanens utvecklingsinriktning genom att arbeta för planeringsstrategi 1, 2 och 6 vilka har en tydlig koppling till infrastrukturen.

Strategi 1 om att utveckla flerkärnigheten och stärka samspelet mellan stad och landsbygd stärks av planens ansats att geografiskt sprida åtgärder. Satsningar som görs på vägnätet är generellt till nytta för östra Skånes tillgänglighet som jämfört med i väst tenderar att vara sämre. De statliga regionala cykelsatsningarna prioriterar tillgänglighet till strategiska noder, vilket ger fler möjlighet att ha cykeln som färdmedel i vardagen.

Satsningen på supercykelvägar bidrar till strategi 2 om att stärka tillgängligheten och binda samman Skåne genom att möjliggöra cykelpendling på längre sträckor. De regionala vägobjekten, särskilt de som berör östra Skåne innebär förbättrade möjligheter att resa med bil och kollektivtrafik. Planen pekar även ut utbyggnad av järnväg med nya stationer som ger fler orter tillgång till järnväg.

Satsningarna på samfinansiering av större järnvägsobjekt ligger väl i linje med regionplanens strategi 6 om att stärka Skånes relationer med omvärlden. Detta genom exempelvis stärkt kapacitet i viktiga relationer genom fler spår och mer plats för uppställning. Även ett flertal namngivna vägobjekt kopplar samman Skåne med grannregionerna.

Klimat- och energistrategi för Skåne 2025–2030

Den regionala transportinfrastrukturplanen bidrar till målet om att öka andelen resor med gång, cykel och kollektivtrafik genom omfattande satsningar på cykelinfrastruktur och kollektivtrafikfrämjande åtgärder, vilket gör dessa färdmedel mer attraktiva och kan därmed öka resandelen. När det gäller målet om att minska utsläpp av växthusgaser från Skånes transporter är planens bidrag till målet svåranalyserat. Ovan nämnda satsningar möjliggör ökade resor med gång, cykel och kollektivtrafik, men en stor andel av planens satsningar avsätts till väginfrastrukturen, vilket riskerar att generera ökad biltrafik och därmed bidra till ökade utsläpp.

Hållbarhetsbedömning

Parallellt med framtagandet av planen har Trivector Mobility genomfört en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) och en social konsekvensbedömning (SKB) av planförslaget. Att göra en strategisk miljöbedömning är ett lagkrav, medan social konsekvensbedömning är ett tillägg utifrån Region Skånes önskan att bättre integrera och följa upp sociala värden i planeringsprocesserna. Syftet med bedömningarna är att säkerställa att planen bidrar till långsiktiga hållbarhetsmål. Hållbarhetsbedömningarna finns att läsa i sin helhet i bilaga till den regionala transportinfrastrukturplanen. Nedan följer en sammanfattning.

Studerade och bedömda alternativ

Miljökonsekvensbeskrivningen (MKB) och den sociala konsekvensbedömningen (SKB) ska innehålla uppgifter om sannolika effekter om planen inte genomförs. Detta så kallade ”nollalternativ” är ett teoretiskt alternativ som innebär att den nu gällande planen genomförs men att inga nya investeringar tillkommer.

Under planeringen har tre alternativa inriktningar (planalternativ) tagits fram och jämförts utifrån miljömässiga och sociala aspekter. Planalternativen handlar om huruvida tillkommande medel ska satsas på namngivna objekt, på potter för statligt vägnät eller på potter för statlig medfinansiering. På grund av fördyringar av kvarliggande objekt från 2022–2033 års regionala transportinfrastrukturplan blev skillnaden mellan planalternativen i slutändan liten. Planalternativens inriktning får därmed liten påverkan på hållbarhetsbedömningen av planen som helhet.

Planalternativen har, till följd av snäv tidsram, diskuterats parallellt med planförslaget vilket inneburit att vissa beslut har behövt fattas innan bedömningen av planalternativen varit färdig. Det innebär att det slutgiltiga planförslaget inte fullständigt speglar något av de studerade alternativen. Sammanfattningen presenterar i stället hållbarhetsbedömningen av planens åtgärder samt bedömningen i relation till nollalternativet. Beskrivning och bedömning av planalternativen återfinns i bilagan.

Betydande miljöpåverkan av planen

Analysen av planens miljöpåverkan har avgränsats till de miljöaspekter där transportsystemet har störst påverkan och där planen utifrån sitt mandat kan antas bidra till betydande påverkan. De studerade aspekterna kategoriseras under fokusområdena Klimat, Hälsa och Landskap.

Fokusområde	Bedömning av planens åtgärder		Bedömning i relation till nollalternativet
Klimat	Positiv	Negativ	Positiv
Hälsa	Positiv		Positiv
Landskap	Negativ		Negativ

Figur: Bedömning av planens miljöpåverkan.

Klimat

Flertalet vägåtgärder leder till ökad vägtrafik och därmed negativ påverkan på transporteffektiviteten, särskilt där hastigheter höjs och bilens attraktivitet ökar. Detta riskerar att ge inducerad trafik. Samtidigt bidrar satsningar på kollektivtrafik, cykelvägar och samfinansiering med nationell plan positivt genom att stärka hållbara färdsätt och möjliggöra överflyttning från bil.

De flesta vägåtgärder innebär ökad energiåtgång per fordonskilometer på grund av högre hastigheter, vilket ger negativ påverkan. Kollektivtrafikåtgärder bidrar dock positivt genom jämnare körmönster för bussar och därmed minskad energianvändning. Övriga åtgärdsområden bedöms ha begränsad påverkan på energieffektivisering.

Alla nybyggnadsåtgärder på väg och järnväg medför negativ klimatpåverkan under byggskedet. Större objekt, särskilt de som omfattar broar och andra byggnadsverk, har störst påverkan.

Påverkan 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 (dvs skillnaden mellan nollalternativet och planförslaget) går till åtgärder som bidrar positivt till såväl transporteffektivitet som energieffektivisering. Exempelvis omfattar nära hälften av det tillkommande utrymmet satsningar på potterna Kollektivtrafik, Cykelinfrastruktur samt Framkomlighet och trafiksäkerhet.

Hälsa

Planens samlade påverkan på buller bedöms som svagt positiv. Många åtgärder har ingen eller svårbedömd effekt, medan ett fåtal vägåtgärder med högre hastigheter nära bebyggelse ger negativ påverkan. Samtidigt ingår riktade bullerskyddsåtgärder som bidrar till att minska bullerexponeringen.

Den samlade påverkan på luft bedöms som positiv. Vissa större vägobjekt kan bidra till mer trafik och högre hastigheter, men påverkan är generellt begränsad eftersom få objekt berör tätbebyggda områden. Satsningar på kollektivtrafik, järnväg och trafiklugnande åtgärder bedöms väga upp de negativa effekterna.

Planen har en mycket positiv påverkan på trafiksäkerheten för samtliga trafikslag. En stor del av investeringarna riktas mot trafiksäkerhetshöjande åtgärder. Objekt med mötesseparering bidrar särskilt starkt till minskad olycksrisk.

Påverkan i relation till nollalternativet: Den nya planen går i positiv riktning avseende hälsa. Några av de tillkommande åtgärderna har en positiv påverkan på buller men effekterna är relativt små eller svårbedömda och det är därför svårt att dra någon slutsats om bidraget i relation till nollalternativet vad gäller buller. Nära hälften av det tillkommande planutrymmet går till åtgärder som bidrar positivt till luft genom att bedömd överflyttning av resor leder till minskad vägtrafik och lägre hastigheter. Merparten av det tillkommande planutrymmet går också till åtgärder med positiv eller mycket positiv påverkan på trafiksäkerhet.

Landskap

De flesta åtgärder bedöms ha neutral påverkan på vatten. Vissa vägobjekt kan ge positiv påverkan genom stärkt vattenskydd. Det finns samtidigt objekt med potentiell negativ påverkan som behöver utredas vidare i senare skeden.

Planen bedöms ha negativ påverkan på naturresurser, främst genom ianspråktagande av jordbruksmark i vissa vägprojekt. Åtgärder i potter har generellt liten påverkan. Cykel- och trafiksäkerhetsåtgärder kan dock innebära viss påverkan vid exempelvis breddning av vägar.

Flera namngivna vägobjekt och vissa järnvägsåtgärder bedöms ha negativ påverkan på landskapsbild och kulturmiljö. Övriga åtgärder bedöms huvudsakligen vara neutrala eller svårbedömda. Den negativa påverkan är främst kopplad till större infrastrukturingrepp.

En stor del av vägobjekten bedöms ha negativ eller mycket negativ påverkan på biologisk mångfald. Påverkan uppstår främst genom barriäreffekter, intrång och störningar. Övriga åtgärder är i huvudsak neutrala eller svårbedömda.

Påverkan i relation till nollalternativet: 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.

Sociala konsekvenser av planen

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 Sammanhållning, Tillgänglighet och Hälsofrämjande.

Fokusområde	Bedömning av planens åtgärder	Bedömning i relation till nollalternativet
Sammanhållning	Positiv	Positiv
Generell tillgänglighet	Mycket positiv	Positiv
Tillgänglighet för olika grupper	Positiv	Positiv
Hållbar tillgänglighet	Positiv	Neutral
Hälsofrämjande	Positiv	Positiv

Figur: Bedömning av planens sociala konsekvenser.

Sammanhållning

Planen bedöms ha en sammantaget positiv påverkan på sammanhållning. Regionala väg- och järnvägssatsningar bidrar till att knyta samman de olika hörnen i Skåne samt områden med olika socioekonomiska förutsättningar, genom förbättrad tillgänglighet och kortare restider.

Påverkan i relation till nollalternativet: Merparten av det tillkommande planutrymmet går till åtgärder som bidrar positivt till sammanhållning, även om det är många åtgärder som på grund av brist på geografisk information inte har kunnat bedömas.

Tillgänglighet

Planens åtgärder bidrar i stor utsträckning till ökad tillgänglighet för både medborgare och näringsliv. Bedömningen baseras på minskade restider och i vilken grad åtgärderna stärker förutsättningarna för flera färdsätt.

Tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning förbättras främst genom satsningar på kollektivtrafik och hållplatsåtgärder. Barns tillgänglighet påverkas mycket positivt genom cykelvägar samt åtgärder för trafiksäkerhet och framkomlighet, särskilt kopplat till skolresor. Äldres tillgänglighet stärks främst genom förbättrad kollektivtrafik och tryggare trafikmiljöer. Åtgärder som stärker kollektivtrafikens konkurrenskraft bidrar även positivt till jämställdhet.

Vad gäller hållbar tillgänglighet ur ett socioekonomiskt perspektiv bedöms flera åtgärder bidra positivt genom förbättrad kollektivtrafik och cykelinfrastruktur i områden med socioekonomiska utmaningar. Regionala cykelvägar och kollektivtrafiksatsningar bidrar till mer likvärdiga förutsättningar för resor utan bil. På landsbygd kan hållbar tillgänglighet stärkas genom gång- och cykelvägar samt hållplatser längs större vägstråk. Samtidigt bidrar vissa vägobjekt negativt genom att öka bilens konkurrenskraft.

Påverkan i relation till nollalternativet: Den nya planen bidrar starkt till ökad tillgänglighet, framför allt för medborgarnas resor, då flera av åtgärdsområdena stärker flera olika färdsätt och därmed bidrar till ökad tillgänglighet för flera. Exempelvis omfattar flera av de namngivna vägobjekt som tillkommer i den nya planen också åtgärder för gång, cykel och kollektivtrafik. Nära hälften av det tillkommande planutrymmet går till åtgärder som stärker tillgängligheten för personer med funktionsnedsättning och barn. Även äldres tillgänglighet påverkas positivt, framför allt genom den utökade satsningen på potter och även påverkan på jämställdhet är positiv. Avseende hållbar tillgänglighet, ur ett socioekonomiskt perspektiv och ur ett landsbygdsperspektiv, är skillnaderna mot nollalternativet små då flera av åtgärderna saknar påverkan på dessa aspekter. Dock bidrar de tillkommande gång- och cykelvägsobjekten positivt, liksom satsningen på potter för cykel, framkomlighet och trafiksäkerhet.

Hälsofrämjande

En tydlig majoritet av planens åtgärder bidrar positivt till ökad fysisk aktivitet. Gång- och cykelvägar samt satsningar inom åtgärdsområdet Cykelinfrastruktur ger särskilt stor positiv effekt. Endast ett fåtal åtgärder bedöms påverka den fysiska aktiviteten negativt eller inte alls. Även kollektivtrafiksatsningar bidrar indirekt till ökad fysisk aktivitet genom fler anslutningsresor till fots och med cykel.

Påverkan i relation till nollalternativet: Den absoluta merparten av de tillkommande åtgärderna bidrar till att förbättra resandemöjligheterna med gång, cykel och kollektivtrafik och bidrar därmed till ökad fysisk aktivitet i transportsystemet.



Förankring och uppföljning

Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2026–2037 har tagits fram i samarbete mellan Region Skåne, kommunerna i Skåne, Trafikverket, Länsstyrelsen och näringslivet. Detta kapitel beskriver hur processen för förankring och dialog har sett ut samt hur planens genomförande följs upp.

Process för förankring och dialog

Utformningen av planen har gjorts genom bred samverkan mellan en rad aktörer med ansvar och intressen kopplade till transportinfrastruktur och regional utveckling. Dialogen har omfattat Region Skåne, Skånes 33 kommuner, Trafikverket, Länsstyrelsen, näringslivet samt organisationer och privata aktörer. Arbetet har byggt på inspel, kunskapsutbyte, löpande avstämningar och strukturerade samverkansforum. Samverkan utanför Skåne har även skett inom Regionssamverkan Sydsverige och med övriga regioner i Sverige.

Kommundialoger

Region Skåne har under 2024 genomfört kommundialoger med samtliga 33 kommuner i Skåne avseende den regionala transportinfrastrukturplanen. Dialogerna har huvudsakligen skett på tjänstepersonsnivå, där 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 Skånes uppdrag som länsplaneupprättare. Kommunerna har också fått möjlighet att lämna in sina prioriteringar och de åtgärder de ser som viktigast att inkludera i den nya regionala transportinfrastrukturplanen.

Planeringssamverkan

Region Skåne har under framtagande av planen två gånger årligen arrangerat planeringssamverkansträffar med fokus på Regional transportinfrastrukturplan för Skåne 2026–2037.

Till planeringssamverkan har alla kommuner bjudits in på tjänstepersonsnivå. Träffarna har fungerat som gemensamt forum för informationsutbyte, dialog och samsyn i planeringsprocessen.

Organisering av arbetet

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.

Referensgrupp – kommuner och Trafikverket

För att säkerställa regelbunden dialog med kommunerna och Trafikverket har en referensgrupp på tjänstepersonsnivå etablerats. Gruppen består av en representant från vart och ett av Skånes fyra hörnsamarbeten:

- MalmöLundregionen
- Sydöstra Skånes Samarbetskommitté
- Familjen Helsingborg
- Skåne Nordost

Trafikverket har deltagit vid behov. Referensgruppen har träffats löpande under planframtagandet.

Arbetsgrupp

Arbetet med att upprätta den regionala infrastrukturplanen har letts av en arbetsgrupp bestående av tjänstepersoner från Enheten för transport och infrastruktur hos Region Skåne. Gruppen har ansvarat för projektledning, framtagande av planens innehåll och samordning med andra delar av organisationen.

Uppföljning av planen

Uppföljning av planens genomförande sker inom ramen för Trafikverkets ordinarie verksamhetsplanering, genom löpande avstämningar och genom en årlig uppföljningsrapport.

Löpande avstämningar av planens genomförande och framdrift kring åtgärder sker vid regelbundna dialogmöten mellan Region Skåne och Trafikverket. Utifrån Trafikverkets årliga sammanställningar av upparbetning av planen tar Enheten för transport och infrastruktur på Region Skåne fram en uppföljningsrapport, vilken redovisas årligen för den regionala utvecklingsnämnden. Uppföljningsrapporten visar hur upparbetningen av planens medel ser ut, sammanfattar hur genomförandet av planens åtgärder går och diskuterar vilka svårigheter som påverkar planens genomförande. Rapporten tillgängliggörs för Skånes kommuner och andra intressenter för att öka transparensen och dialogen kring planens genomförande.

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
Telefon: 044-309 30 00
utveckling.skane.se

REGION SKÅNE