



482 miljarder till förstärkt infrastruktur i hela landet

Väl fungerande kommunikationer krävs för att skapa förutsättningar för tillväxt och företagande i hela landet. Det är också avgörande för att människor ska kunna ta sig till och från jobbet samt få vardagen att fungera. Varje dag görs i genomsnitt 13 miljoner resor i Sverige samtidigt som gods till ett värde av nästan fyra miljarder kronor passerar vårt lands gränser. Svenska företag och svenska jobb är beroende av en väl fungerande infrastruktur.

I dag presenterar partiledarna i Alliansen en satsning på infrastrukturen om 482 miljarder kronor. Satsningen kommer av att regeringen beslutat om den trafikslagsövergripande nationella planen för perioden 2010-2021 samt definitiva ekonomiska ramar för länsplanerna.

Satsningen består av 417 miljarder kronor statlig finansiering, 65 miljarder kronor finansieras genom trängselskatter, vägavgifter, EU-medel och kommunala bidrag. Framtida banavgiftsintäkter kan enligt Banverket komma att bidra med ytterligare ca 15 miljarder kronor. Som mest skulle därmed infrastrukturåtgärder på 497 miljarder kronor kunna genomföras 2010-2021.

Av den statliga ramen går 217 miljarder kronor till investeringar, varav 33 miljarder kronor går till länen och 184 miljarder kronor går till investeringar i den nationella planen. 200 miljarder kronor går till drift- och underhållsåtgärder, varav 136 miljarder kronor går till väg och 64 miljarder kronor går till järnväg.

Den tidigare planen uppgick till 381 mdkr och var underfinansierad med 65,9 miljarder kronor. Dessutom uppgick det eftersatta underhållet till 40 miljarder kronor.

Bakgrund

När alliansregeringen tillträdde år 2006 blev det snart tydligt att gällande plan för utveckling av transportinfrastrukturen för åren 2004–2015 inte var realistisk i förhållande till de resurser som avsatts. Den tidigare regeringen redovisade i sin proposition 2003/04:95 *”Utökade ramar för väg och järnvägsinvesteringar 2004—2015”* att det fanns ett kvarstående finansieringsbehov på 65,9 miljarder kronor för åtgärderna i planen.

Därtill medförde kostnadsökningar för investeringarna, liksom ökade behov av medel för drift och underhåll, att det redan i början av perioden fanns så stora avvikelser mellan planen och finansieringen att trovärdigheten i hela arbetet ifrågasattes. Vidare låg i slutet av planperioden ett flertal så kallade symboliska starter, små summor för att kunna starta projekt men vars huvudsakliga kostnader skulle uppstå långt efter periodens slut.

Initiativ i närtid

För att öka realismen i planens genomförande gör regeringen en närtidssatsning under åren 2009–2011. Med närtidssatsningen säkerställs att angelägna projekt kan genomföras i ett snabbare och mer rationellt tempo. Tillsammans med de ambitionsökningar som görs när det gäller drift och underhåll av vägar och järnvägar uppgår regeringens extra satsning på infrastrukturen åren 2009–2010 till totalt ca 11 miljarder kronor.

Alliansregeringen har utöver närtidssatsningen ökat avsättningarna för drift och underhåll av statliga vägar och järnvägar i flera steg. År 2006 var avsättningen 3,8 miljarder kronor för drift och underhåll av järnväg och 7,1 miljarder kronor för väg. Fyra år senare är nivåerna 5,2 miljarder kronor respektive 9,1 miljarder kronor. Även statsbidraget till enskilda vägar har ökat från 691 miljoner kronor år 2006 till 917 miljoner kronor år 2010.

482 miljarder kronor investeras i transportsystemet 2010-2021

Alliansregeringens beslut innebär att det totalt satsas 482 miljarder kronor på infrastrukturen mellan 2010 och 2021. Av dessa är 417 miljarder kronor statlig finansiering. 65 miljarder kronor tillkommer via medfinansiering. Framtida banavgiftsintäkter kan därtill möjliggöra infrastrukturåtgärder på ca 15 miljarder kronor.

Av den totala statliga ramen går 217 miljarder kronor till investeringar, varav 33 miljarder går till länen och 184 miljarder kronor går till investeringar i den nationella planen. 200 miljarder kronor går till drift- och underhållsåtgärder, varav 136 miljarder kronor går till väg och 64 miljarder kronor går till järnväg.

Den tidigare planen uppgick till 381 miljarder kronor och var underfinansierad med 65,9 miljarder kronor. Dessutom uppgick det eftersatta underhållet till 40 miljarder kronor.

65 miljarder kronor tillförs genom medfinansiering

Utöver de givna ekonomiska ramarna tillkommer, som ovan nämnt, medel genom avtal om medfinansiering som Trafikverket och länen tecknat för enskilda objekt samt brukarfinansiering. Totalt ca 65 miljarder kronor tillförs genom medfinansiering under planperioden.

För de objekt som omfattas av beslutet finns i nuläget inte mindre än 51 undertecknade avtal om medfinansiering. Trafikverket ansvarar för att åtgärder genomförs i enlighet med ingångna avtal för de objekt som pekas ut.

Satsningar i storstadsregionerna Stockholm, Västra Götalands och Skåne

Alliansregeringens beslut möjliggör flera angelägna investeringar i Sveriges storstadsregioner. Stockholmsöverenskommelsen blir verklighet i och med regeringens beslut och omfattar infrastrukturesatsningar om totalt ca 100 miljarder kronor. Medfinansiering och de statliga länsramarna bidrar till ca hälften av resurserna. De största satsningarna i Stockholm är Förbifart Stockholm, Citybanan, Mälarbanan och Norra Länken.

I Göteborg introduceras det Västsvenska paketet som ett resultat av regeringens beslut. Satsningen omfattar ca 61 miljarder kronor. Det innebär ett förverkligande av satsningar som Västlänken, Marieholmstunneln och utveckling av kollektivtrafiken inom ramarna för satsningen K2020. I Göteborg kommer medfinansieringen att uppgå till ca 17 miljarder av investeringskostnaden.

I Skåne har infrastrukturesatsningarna under mandatperioden främst varit inriktade på att förbättra och förstärka Öresundsregionens centrala roll som tillväxtmotor för södra Sverige. Satsningarna i Citytunneln som avslutas i höst är ett projekt som har varit framgångsrikt av flera skäl. Det har gått snabbt och hållit de ekonomiska ramar som gavs. Citytunneln och den pågående ombyggnaden av Malmö Central kommer att ytterligare förbättra tillgängligheten för resenärerna och förenkla godsflödena över Öresundsbron. Satsningen i Skåne omfattar totalt 19,3 miljarder kronor.

Särskilda åtgärder för förbättrade godsflöden

En viktig del av de angelägna åtgärder regeringen fattat beslut om syftar till att främja sjöfart som ett led i utvecklingen av ett långsiktigt hållbart transportsystem. Regeringen har därför valt att prioritera ett antal angelägna åtgärder som främjar transporter till sjöss.

En del i arbetet för att främja ett effektivt godsflöde och skapa goda export- och importmöjligheter för svenska företag åstadkoms genom att tidigarelägga investeringar på hamnbanan i Göteborg inklusive Marieholmsbron. Tillskapandet av ytterligare ett spår till hamnområdet i Göteborg ökar tillgängligheten och minskar sårbarheten.

Andra särskilda objekt som kan nämnas är Södertälje sluss, farlederna till Gävle hamn och Norrköpings hamn, Tunadalsspåret till Sundsvalls hamn samt elektrifiering av spår till ett antal andra hamnar. Trafikverket ska också prioritera att, tillsammans med regionala företrädare och andra intressenter, finansiera och slutföra järnvägsutredningen för sydostlänken.

Trafikverket får även i uppdrag att tillsammans med regioner och näringslivsintressenter pröva förutsättningarna för medfinansiering av en järnvägsförbindelse mellan Piteå och Skellefteå.

38 miljarder kronor för mindre ej namngivna åtgärder

Regeringen avsätter även 38 miljarder kronor för mindre ej namngivna åtgärder nödvändiga för utvecklingen av transportsystemet. Trafikverket ska senast den 31 oktober 2010 redovisa ett förslag om fördelning av dessa medel utifrån de transportpolitiska målen. Det handlar om åtgärder som trimning av transportsystemet, miljöåtgärder, trafiksäkerhetsfrämjande åtgärder och forskning.

Länsplaner

Länen fick av regeringen preliminära ekonomiska ramar att utgå från i åtgärdsplaneringen. Regeringen har nu fastställt dessa ramar i och med sitt beslut. Nu har länen fram till den 30 juni på sig att fastställa sina planer. Nedan framgår ramarna för respektive län.

Län	Ram 2010-2021	Förändring jämfört med förra länsplanen
Stockholm	9 751 mnkr*	+15,6%
Uppsala	1 518 mnkr	+18,6%
Södermanland	917 mnkr	+25,2%
Östergötland	1 342 mnkr	+12,3%
Jönköping	1 236 mnkr	+12,5%
Kronoberg	678 mnkr	+29,4%
Kalmar	793 mnkr	+38,2%
Gotland	205 mnkr	+32,5%
Blekinge	487 mnkr	+12,4%
Skåne	4 033 mnkr	+12,1%
Halland	1 060 mnkr	+7,1%
Västra Götaland	5 835 mnkr	+41,5%
Värmland	877 mnkr	+50,9%
Örebro	944 mnkr	+12,3%
Västmanland	758 mnkr	+15,3%
Dalarna	983 mnkr	+12,6%
Gävleborg	873 mnkr	+39,2%
Västernorrland	696 mnkr	+50%
Jämtland	477 mnkr	+47,6%
Västerbotten	794 mnkr	+48,2%
Norrbotten	743 mnkr	+61,6%

*inkl Södertörnsleden och riksväg 73 vilka återfinns i närtidssatsningen där de finansieras i nationell plan med 1 900 miljoner.

Vägen till infrastrukturplanen

Infrastrukturpropositionen - Framtidens resor och transporter - utgör grunden och har varit styrdokumentet för planeringen. I denna fastslogs en total statlig ekonomisk ram för perioden 2010-2021 på 417 miljarder kronor.

Med infrastrukturpropositionen som utgångspunkt har Vägverket, Banverket, Sjöfartsverket och Luftfartsstyrelsen haft i uppdrag att ta fram ett gemensamt förslag till en nationell transportslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet för perioden 2010-2021. Samtidigt har planeringsansvarig organisation i respektive län haft i uppdrag eller fått erbjudande om att ta fram transportslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur för perioden 2010-2021.

Trafikverkens förslag till nationell plan lämnades till regeringen i september 2009 för att därefter remitteras. Remissynpunkter och länens förslag kom in till regeringen under november 2009. Parallellt med planarbetet har ett intensivt arbete genomförts med att se över möjligheterna till medfinansiering, vilket resulterat i att den statliga finansieringsramen på 417 miljarder kronor kunnat utökas väsentligt. Därmed kan fler angelägna åtgärder nu genomföras.

I december 2009 lämnade trafikverken in ett yttrande över länens planförslag samt en redogörelse av de samlade effekterna av det nationella planförslaget och länsplanerna. Därefter har ärendet beretts inom regeringskansliet.

Nu har regeringen fastställt den trafikslagsövergripande nationella planen för perioden 2010-2021 samt beslutat om definitiva ekonomiska ramar för trafikslagsövergripande länsplaner. Länsplanerna kommer att fastställas av planeringsansvarig organisation i respektive län senast den 30 juni 2010.

Bilaga: Infrastruktursatsning i Skåne

Sammanfattning

- Under 2009-2010 satsas nära en miljard kronor i den skånska närtidssatsningen för vägar och järnvägar i Skåne. Bl a omfattar närtidssatsningen en tidigareläggning av åtgärder på *väg E 22 mellan Hurva och Gualöv* samt på *väg E 6 mellan Trelleborg och Vellinge*. Vidare ingår åtgärder för att förbättra förutsättningarna för järnvägstrafik i regionen – den skånska *Kraftsamling Öresund*.
- Utöver närtidssatsningen pågår en rad infrastrukturåtgärder inom regionen, bl a *Tunnel genom Hallandsåsen och dubbelspår på sträckan Förslöv-Ångelholm, Citytunneln i Malmö och anpassning av Malmö bangård* samt *plattformsförlängningar* för att ytterligare öka kapaciteten i regionaltågstrafiken.
- Ytterligare *tre etapper av E22 genom Skåne*, varav två ingår i närtidssatsningen, ska färdigställas under planperioden.
- I slutet av planperioden ingår start av dubbelspårsutbyggnad på delsträckan *Ångelholm-Maria* (norr om Helsingborg).
- Pågatåg Nordost är ett led i att göra kollektivtrafiken i nordöstra Skåne och södra Småland mer attraktiv. De ingående baninvesteringarna bidrar också till att höja driftsäkerheten på sträckan vilket även gynnar godstrafiken, X2000-trafiken och Öresundstågstrafiken.
- På sträckan *Fosieby-Trelleborg* genomförs kapacitetshöjande åtgärder för godstransporter och även ny planerad regionaltågstrafik.
- Behovet av och möjligheterna till ytterligare fast kapacitet till Danmark ska prövas.
- Den preliminära länsramen för Skåne är 4 033 miljoner kronor, vilket motsvarar ca 12 procent av den totala planeringsramen för regionala investeringar.

Närtidssatsningen i Skåne

Regeringen beslutade hösten 2008 om en närtidssatsning där enskilda åtgärder pekades ut i närtid. I Skåne pekades de åtgärder ut som framgår av nedanstående tabell.

	Projekt	2009	2010	summa (mnkr)
väg	E 22 Skåne (Hurva-Gualöv)	x	x	150
väg	E 6 Trelleborg-Vellinge	x	x	250
järnväg	Kraftsamling Öresund (inkl.	x	x	540

	Åstorp-Teckomatorp)			
Summa (mnkr)				940

Region Skånes länsram

Skåne har för den regionala transportinfrastrukturen fått en preliminär ram på 4 033 miljoner kronor (att jämföra med 3 880 miljoner kronor i nuvarande plan, 2009 års prisnivå) vilket motsvarar ca 12 procent av den totala planeringsramen för regionala investeringar.

Investeringsåtgärder i nationell plan för transportsystemet 2010–2021 i Region Skåne

Trafikslag	Stråknamn	Åtgärd /Objekt	Kostnad Nationell plan 2010-2021 (kk)	Total kostnad 2010-2021 Nationell plan, Samfinansiering, Medfinansiering och Banavgifter (kk)
Järnväg	Västkustbanan	Tunneln genom Hallandsås	4 774 930	4 774 930
Järnväg	Hela landet	Kraftsamling Öresund, Ofördelat	150 000	150 000
Järnväg	Hela landet	Plattformsförlängningar i Skåne	214 000	214 000
Järnväg		Pågatåg Nordost inklusive Simrishamnsbanan	220 000	439 000
Järnväg	Godsstråket genom Skåne	Malmö Fosieby-Trelleborg, hastighetsanpassning (160 km/tim), mötesstation mm	211 458	473 458
Järnväg	Godsstråket genom Skåne	Trelleborg, funktionsanpassning av godsbangård	23 045	23 045
Järnväg	Godsstråket genom Skåne	Åstorp-Teckomatorp, hastighetsanpassning (160 km/tim), mötesstation, fjärrblockering mm, etapp 1	98 000	98 000

Trafikslag	Stråknamn	Åtgärd /Objekt	Kostnad Nationell plan 2010-2021 (kk)	Total kostnad 2010-2021 Nationell plan, Samfinansiering, Medfinansiering och Banavgifter (kk)
Järnväg	Malmö	Citytunneln (statens andel)	771 400	771 400
Järnväg	Malmö	Malmö bangård, anpassning av personbangård	696 330	696 330
Järnväg	Skånebanan	Marknadsåtgärder och samhällsplanering	8 500	8 500
Järnväg	Södra Stambanan	Flackarp-Arlöv, utbyggnad till flerspår	2 757 669	3 007 669
Järnväg	Södra Stambanan	Kraftsamling Öresund; Eslöv bangårdsombyggnad	1 000	1 000
Järnväg	Västkustbanan	Förslöv-Ängelholm, dubbelspår	135 000	135 000
Järnväg	Västkustbanan	Landskrona, ATC-ö	4 300	4 300
Järnväg	Västkustbanan	Södertunneln Helsingborg	100 000	2 300 000
Järnväg	Västkustbanan	Ängelholm, funktionsanpassning av bangård inklusive resecentrum	16 880	31 880
Järnväg	Västkustbanan	Ängelholm-Maria, dubbelspårsutbyggnad	218 509	568 509
Väg	E22	E22 Etapp 5 Hurva-Vä etappen Förbi Linderöd	0	0
Väg	E22	E22 Hurva - Rolsberga	306 000	306 000
Väg	E22	E22 Hurva-Vä etapp Linderöd - Vä; Sätaröd-Vä och förbi Linderöd	822 000	837 000
Väg	E22	E22 Hörby Norra - Linderöd	310 000	310 000
Väg	E22	E22 Tpl Lund S	93 000	93 000
Väg	E22	E22 Trafikplats Ideon	85 000	106 000
Väg	E4	E4 infart Helsingborgs hamn	109 000	269 000

Trafikslag	Stråknamn	Åtgärd /Objekt	Kostnad Nationell plan 2010-2021 (kk)	Total kostnad 2010-2021 Nationell plan, Samfinansiering, Medfinansiering och Banavgifter (kk)
Väg	E6	E6 Trafikplats Lomma S	82 000	82 000
Väg	E6	E6 Trelleborg - Vellinge	278 000	301 000
Väg	E6	E6.01 Trpl Spillepengen	85 000	210 000
Väg	E65	E65 Svedala-Böringe	270 000	270 000

Tunnel genom Hallandsås och dubbelspår på sträckan Förslöv-Ängelholm
Västkustbanan mellan Göteborg och Lund är en viktig länk för både gods- och persontrafik i Västra Sverige. Utbyggnaderna är viktiga för kapaciteten för godstrafiken ska öka och för att förkorta restiderna mellan Göteborg och Malmö. Dessutom kommer arbetsmarknadsregionen Helsingborg och Halmstad/Båstad att knytas samman.

Citytunneln i Malmö och anpassning av Malmö bangård

Åtgärderna kommer att innebära en strukturförändring i järnvägssystemet som effektivt knyter ihop tågtrafiken till och från Köpenhamn och trafiken söder om Malmö. Citytunneln kommer vidare att möjliggöra en utvecklad regional tågtrafik som vidgar arbetsmarknadsregionen och gör det attraktivt för fler att resa kollektivt.

Åstorp – Teckomatorp (etapp 1-kontaktledningsförstärkning) och anpassning av godsbangården i Trelleborg

Godsstråket genom Skåne kommer, när tunneln genom Hallandsåsen är färdig, att bli länken för godstrafiken från västra Sverige till Europa via Köpenhamn och Trelleborg och på så sätt avlasta Södra stambanan. Kapacitetshöjande åtgärder kommer att erfordras längs stråket för att kunna köra framtida godstrafik samt även ny planerad regional tågtrafik. Föreslagna åtgärder utgör en första etapp av flera.

Plattformsförlängningar

För att ytterligare öka kapaciteten i regional tågtrafik på belastade banor pågår åtgärder för att förlänga plattformarna så att tågen kan förlängas och rymma fler resenärer.

Kraftsamling Öresund

Består av investeringar för att förbättra systemens kvalitet och av förstärkningar på drift- och underhållssidan.

E6 Trelleborg-Vellinge

Med denna utbyggnad till motorväg kommer den sista flaskhalsen på E6 genom Skåne att försvinna. Tillgänglighet och tillförlitlighet för godstransporter till den strategiskt viktiga färjehamnen i Trelleborg förbättras därigenom väsentligt. Utbyggnaden ger också en kraftigt förbättrad trafiksäkerhet på sträckan samt kortare restider för arbetspendling med bil och buss i relationen Trelleborg – Malmö. Boendemiljön i orterna Håslöv, Skegrie och Maglarp förbättras.

E22 Hurva-Rolsberga och Hörby N-Linderöd samt Linderöd-Vä

Genom regeringens utpekande i närtidssatsningen startar en utbyggnad av etapperna Hurva-Rolsberga och Hörby N-Linderöd, vilket bland annat innebär att den flaskhals med dagliga trängselproblem i anslutningarna mellan vägarna E22 och 23 i Rolsberga elimineras. Även en tredje etapp, Linderöd-Vä, inryms i ramnivån. Sammantaget innebär dessa åtgärder en minskad restid (cirka 8 minuter) och vägförkortning (cirka tre kilometer) för resor mellan nordöstra och sydvästra Skåne. Framkomligheten och tillförlitligheten förbättras väsentligt för de långväga godstransporterna. Utbyggnaderna medför även en kraftigt förbättrad trafiksäkerhet och förbättrad boendemiljö i orterna Rolsberga, Linderöd, Sätaröd och Tollarp.

Flackarp-Arlöv

Södra stambanan mellan Malmö och Lund är en av Sveriges mest trafikerade sträckor som på grund av överbelastning utgör en flaskhals för såväl internationell som nationell och regional tågtrafik. Sträckan är störningskänslig och ger ofta upphov till förseningar för både godstrafiken och tågresenärerna. Utbyggnaden till fler spår ger möjlighet till utvecklad trafik med högre kvalitet och tillförlitlighet. Det förbättrar även ytterligare arbetspendling i och effektiva godstransporter genom regionen.

E4 infart till Helsingborgs hamn

Utbyggnaden svarar upp mot det växande behovet av godstransporter till den strategiskt viktiga hamnen i Helsingborg, som är Sveriges andra största containerhamn, samtidigt som stadens utvecklingsbehov tillgodoses. Hamnverksamheten kommer successivt att förskjutas söderut och ge plats åt ny centrumnära bebyggelse. Utbyggnaden säkrar vidare en god tillgänglighet för transporter till hamnen och bidrar till en förbättrad stadsmiljö genom att minska trängsel och luftföroreningar i staden.

E6 ny trafikplats Spillepengen i Malmö och ny trafikplats Lomma Södra

Utbyggnaden av trafikplats Spillepengen löser upp en av de största flaskhalsarna på infartslederna till Malmö. Nuvarande cirkulationsplats som knyter samman den norra infarten till Malmö med Inre ringvägen runt staden och anslutningen till den strategiskt viktiga Malmö hamn har i dag allt för låg kapacitet med långa köer som morgon och kväll. Utbyggnaden är en förutsättning för att klara dagens problem och för att hamnens planerade expansion ska kunna genomföras. Den medför avsevärt förkortade restider för arbetspendlare med bil och buss till och från Malmö och väsentligt förbättrad tillgänglighet för godstransporter till och från hamnen.

Utbyggnaden av trafikplats Lomma Södra medför förbättrad tillgänglighet för Lomma och Åkarp till det överordnade vägsystemet. Vidare utgör utbyggnaden en viktig komponent för att möjliggöra etablering av en högklassig busslinje i relationen Löddeköping-Bjärred-Lomma-Malmö. Utbyggnaden initierades ursprungligen i samband med Banverkets planer på en utbyggnad av Södra stambanan genom Burlövs kommun. Beroende på utformningen av järnvägen genom Åkarp kan det finnas behov av att samordna dessa båda projekt.

E65 Svedala-Böringe

Väg 65 har under de senaste tio åren haft en mycket stark trafik tillväxt med en begynnande trängsel som följd, framförallt vid anslutningen till Sturups flygplats. Utbyggnaden av delen Svedala – Böringe till fyra körfält med en trafikplats vid Sturupsavfarten kommer att lösa dessa problem. Det innebär kortare restider för arbetspendling i relationen Ystad – Malmö och för anslutningsresor till Sturups flygplats. Även tillgängligheten för godstransporter till hamnen i Ystad förbättras.

E22 ny trafikplats Ideon i Lund och ombyggnad av trafikplats Lund södra

Trafiksituationen på väg E22 genom Lund är ansträngd som en följd av stadens dynamiska utveckling. Trafikplats Lund Norra är hårt belastad och har inte kapacitet att klara den planerade kraftiga utbyggnaden av verksamhetsområden. Därför behövs den nya trafikplatsen Ideon som avlastning.

Den befintliga och mycket gamla trafikplatsen Lund Södra, som öppnades för trafik år 1953, är i behov av ombyggnad såväl av trafikmässiga som konstruktionsmässiga skäl. Åtgärden måste samordnas med utbyggnaden av väg 108 Staffanstorp-Lund, som ingår i gällande länsplan och i förslaget till länsplan för 2010-2021.

Ängelholm-Maria dubbelspår och Södertunneln i Helsingborg

En av de två sista återstående enkelspårssträckorna på Västkustbanan med otillräcklig kapacitet är Ängelholm – Helsingborg. En utbyggnad till dubbelspår på sträckan Ängelholm – Maria norr om Helsingborg samt ombyggnad i anslutning till stationen i Maria, innebär möjlighet att

utöka tågtrafiken med bättre kvalitet. Stadsutvecklingsprojektet Södertunneln möjliggör dessutom exploatering av attraktiv stadsmiljö genom att järnvägen förläggs i tunnel söder om Helsingborg Central.

Fosieby–Trelleborg, kapacitetshöjande åtgärder

Godsstråket genom Skåne kommer med Hallandsås att bli länken för godstrafiken från västra Sverige till Europa via Köpenhamn och Trelleborg och på så sätt avlasta Södra stambanan. Kapacitetshöjande åtgärder på sträckan Fosieby–Trelleborg förbättrar ytterligare förutsättningarna för att kunna köra den framtida godstrafiken och även ny planerad regional tågstrafik.

Pågatåg Nordost

Pågatåg Nordost är ett led i att göra kollektivtrafiken i nordöstra Skåne och södra Småland mer attraktiv. De ingående baninvesteringarna bidrar även till att höja driftsäkerheten på sträckan vilket även gynnar godstrafiken, X2000-trafiken och Öresundstågstrafiken.

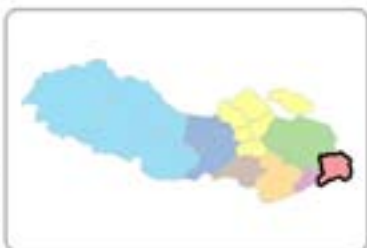
Syftet med dessa objekt är att ytterligare förbättra möjligheterna till arbetspendling inom regionen och mellan region Skåne och södra Småland.



Teckenförklaring, övrigt

- Flygplats
- Hamn
- Järnväg
- Europaväg
- Regionväg
- Primär landsväg
- Sekundär landsväg
- Tertiär landsväg

Skåne län



Nr	Objektets namn	Ägare
1	Tunnel genom Lönnebodås	Järnvägsmusei / ny utställning
2	Forsby - Angelholm	Subjektbil
3	Stadstugan Helsingborgs hamn	Fyrkantstuga / ny utställning
4	Åstorp - Tredakometers	Stad 3
5	Heckarp - Årby	utbyggnad till fem-gåsar
6	88 Tpl Lomma addra	ny trafikplats
7	88 Tpl Spillingsgrön	ny trafikplats
8	Olynnarviken i Malmö	Järnvägsmusei under Malmö
9	Malmö Central	Samgåmning av utställning
10	88 Helsingborg - Vår Enga	motorväg / utställning
11	88 Svevia - Borrnäs	motorväg / ny utställning
12	E22 Tpl Malmö i Lurid	ny trafikplats
13	E22 Tpl Lund östra	utbyggnad av befintlig trafikplats
14	E22 Hures - Ållsberga	fyrkantstuga / befintlig utställning
15	E22 Mörby N - Lundeå	motorväg / befintlig utställning
16	E22 Lundstads - V8	motorväg / ny utställning
17	Angelholm - Mäla (Helsingborg)	subjektbil
18	Södermannstjärn i Helsingborg	Järnvägsmusei i Helsingborg
19	Trelleborg	Samgåmning av byggnad
20	Stockholm - Helsingborg - Malmö	ERTMS
21	Frisby - Trelleborg	Hastighetsbegränsning

Teckenförklaring, väg- och bannobjekt

Förklaring punktobjekt

- ▲ Triangel = Järnvägspunkt
- Cirkel = Vägpunkt

Förklaring linjer

- Grön linje = Järnvägspunkt
- Svart linje = Vägspunkt
- Grön linje = Objekt i fastställt plan