

## YTTRANDE

Datum 2016-03-01

Dnr 1503692

1 (22)

Näringsdepartementet  
103 33 Stockholm

## Remiss. Inriktningsunderlag inför transportinfrastrukturplanering för perioden 2018-2029

Dnr N2015/4305/TIF

### Synpunkter i sammanfattning

#### Befintliga kapacitetsbrister måste åtgärdas när trafiken ökar

- Kapacitetssituationen på väg och järnväg i Skåne är ansträngd. Detta accentueras av eftersatt underhåll. Ordentliga insatser behövs för att möta efterfrågan från resenärer och företag, främja tillväxten och samtidigt klara omställningen till ett klimatneutralt transportsystem.
- Det behövs investeringar i väginfrastrukturen för att upprätthålla kapacitet och tillgänglighet, förbättra trafiksäkerheten och stärka busstrafikens konkurrenskraft. Tre filer blir nödvändiga på fler motorvägssträckor, bland annat för att garantera busstrafiken. Vägunderhållet är viktigt för särskilt tillgängligheten på landsbygden.
- Fortsatt kraftfull utveckling av den regionala kollektivtrafiken, med bl.a. fördubblad trafik, är en central förutsättning för Skånes utveckling. Det förutsätter insatser från statens sida som möjliggör ny och förtätad tågtrafik, regionala superbussar (BRT), täckande express-/regional busstrafik, högklassig busstrafik i städerna och där så är lämpligt spårvagnar. Fungerande pendelparkeringar gör att kollektivtrafik och personbilar kan fungera tillsammans under resor.
- Utveckling av ny teknik och införande av fossilfria drivmedel samt effektivisering genom bättre logistik och intelligenta transportlösningar bör påskyndas för att begränsa vägtrafikens miljöpåverkan. Skånes aktörer och staten bör tillsammans driva på denna utveckling.

#### Nya stambanor ska byggas söderifrån

- Utbyggnaden av nya stambanor är mycket positiv och bör ske så snabbt som möjligt. Utbyggnaden av den södra sträckningen mellan Malmö och

Jönköping bör ske parallellt med övriga delar och starta från söder. Sträckan Lund – Hässleholm är starkt kapacitetsbelastad och måste byggas så snart som möjligt oavsett satsningen på höghastighetsbana. Samordning med omgivande banor och utvecklingen av regional kollektivtrafik är viktig.

### **Ökad beredskap för internationella transporter - inrätta en svensk-dansk infrastrukturkommission**

- Sveriges behov av effektiva utrikestransporter ökar. Skånes läge i skärningspunkten av de transportkorridorer som förbinder Skandinavien med det kontinentala Europa ställer ökade krav på kapacitet i järnvägar, vägar och terminaler samt på utveckling av effektiv logistik och klimatanpassade lösningar. En specifik fråga i Skåne är att transittrafiken ska passera ett tätbebyggt storstadsområde och utnyttja samma infrastruktur som pendlingstrafiken.
- Det behövs en samlad planering av transportsystemet i Öresundsregionen, särskilt i ljuset av den kommande Fehmarn Bältförbindelsen. Regeringarna i Sverige och Danmark bör ta initiativ till en gemensam infrastrukturkommission.

### **Förstärkt och mera effektivt underhåll**

- Bristande underhåll, framför allt i järnvägssystemet, orsakar stora problem för resenärerna och hindrar utvecklingen av ett hållbart transportsystem. Resurserna till underhåll och reinvestering behöver öka. Åtgärder i starka stråk och i storstadsområdenas infrastruktur måste prioriteras. Trafikverkets arbete med underhåll kan också förnyas och effektiviseras.

### **Sverigeförhandlingen och den nationella planen måste samordnas**

- Sverigeförhandlingen bör inbegripa insatser på anslutningsbanor och anslutningarna vid ändpunkterna. Detta måste också samordnas med den ordinarie infrastrukturplaneringen inför kommande avtal och finansieringsbeslut. Dialog med kommuner och lokala intressen är väsentligt.

### **Utökad ram och nya finansieringslösningar nödvändiga**

- Det samlade ekonomiska utrymmet för insatser i infrastrukturen behöver utökas. Bristande anslag har lett till att en infrastrukturskuld har byggts upp. Den ekonomiska tillväxten gör att belastningen ökar. Men det samlade värdet på infrastrukturen har inte ökat i samma takt som BNP.
- Region Skåne är positiv till ökat utrymme för trimning och vidmakthållande men menar att även större investeringar är avgörande för både regionens och landets trafikförsörjning. Nya finansieringslösningar bör prövas. Utgångspunkten ska vara att staten

har ansvaret för finansieringen av de statliga anläggningarna. Utbyggnaden av nya stambanor kräver särskilda finansieringslösningar.

- Projekt som kan ges en ren företagsekonomisk lösning, som HH-förbindelsen, bör kunna tidigareläggas.
- Medel bör avsättas för statlig medfinansiering för inköp av regionala tåg som bättre utnyttjar befintlig infrastruktur.

### **Föreslag till prioriteringar**

- Region Skåne föreslår redan nu att följande konkreta prioriteringar läggs till grund för kommande direktiv och planering. Listan är en prioriterad helhet, alla de listade investeringarna är viktiga. Vi är medvetna om att vissa av dessa kommer att komma senare inom planperioden, och att vissa är enklare att snabbt genomför medan andra tar längre tid, men vår uppfattning är att alla bör arbetas med parallellt. Det finns ingen motsättning järnväg – väg i angelägenhetsgrad; flaskhalsproblematiken gäller båda områdena.

### **Investeringar med fokus på vägar och gator:**

Motorvägarna runt Malmö, Lund och Helsingborg byggs ut till tre körfält, varav ett för kollektivtrafik, i vardera riktningen.

- Namngivna investeringar på E22 och E65 i den nu gällande planen.
- Utökad utrymme i regional plan som möjliggör satsningar på superbussar (BRT) och annan kollektivtrafik på både landsbygd och i stad, cykel och trafiksäkerhet.
- Utvidgad statlig medfinansiering i kommunal infrastruktur för stadstrafik såsom spårvägar i Lund, Malmö och Helsingborg.

### **Öresundsförbindelser:**

- Den fasta förbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör ska påbörjas så snart det går. Öresundsmetron mellan Malmö och Köpenhamn är kopplad till utbyggnad av Köpenhamns metro. Vår uppfattning är att den fasta förbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör ska byggas före metron. En möjlig modell är att de företagsekonomiskt lönsamma förbindelserna kan samlas i ett bolag som med avkastningen bygger Metrotunneln.

### **Investeringar med fokus på järnvägar och stationer:**

- Höghastighetsbanans sträckning i Skåne ska i ett första utbyggnadssteg ha stationer i Malmö, Lund och Hässleholm.
- Byggnationen av höghastighetsbanan ska starta söderifrån, för att undanröja de stora flaskhalsarna i det nationella och regionala järnvägssystemet och i den av EU prioriterade ScanMed-korridoren.

- Skånebanan ska ha konkurrenskraftiga restider, för att koppla Helsingborg och Kristianstad till höghastighetsbanan samt för att koppla samman de två arbetsmarknadsregionerna i Skåne.
- Västkustbanan mellan Maria och Helsingborg C ska ha dubbelspår, för ökad kapacitet och snabbare förbindelser på den för Skåne, Sverige och EU viktiga förbindelsen norrut längs Västkusten.
- Namngivna investeringar på Södra stambanan, Västkustbanan, Söderåsbanan och Lommabanen i den nu gällande planen. .  
Mötesspår på kort sikt på Ystadbanan, längre fram dubbelspår.
- Stationsombyggnader för ökad kapacitet och attraktivitet.

Investeringar med inriktning på väg-, järnvägs-, sjö- och flygtransporter:

- Annan trimning och utbyggnad i och i anslutning till de stora städerna samt i prioriterade stråk med utgångspunkt från inriktningen i TEN-T, nationella transportpolitiska mål, Trafikförsörjningsprogrammet för Skåne och andra regionala strategier.

-----

### Inledning

Region Skåne har fått rubricerade material på remiss och vill lämna nedanstående synpunkter. Region Skåne lämnar yttrandet som ansvarig för samordningen av det regionala tillväxtarbetet, planupprättare för länsplanen för regional infrastruktur och som ansvarig för den regionala kollektivtrafiken. Yttrandet bygger på fortlöpande samverkan med kommunerna, näringslivet och andra aktörer i regionen samt de olika strategier och beslut som arbetas fram i det regionala utvecklings-arbetet. Av dessa bör särskilt nämnas följande:

- Den regionala utvecklingsstrategin ”Det öppna Skåne 2030”
- ”Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2015”
- ”Strategier för det flerkärniga Skåne”

En annan viktig del är det arbete som pågår inom ramen för Sverigeförhandlingen där Region Skåne och de största kommunerna tagit fram en gemensam skånsk prioritering i den så kallade ”Skånebildens”. Ett samlat underlag för kommande planrevideringar, ”Transportstrategi 2050”, är också under utarbetande, men kommer inte att behandlas politiskt förrän senare under 2016 - därefter kan den vara ett underlag för fortsatt arbete på både regional och nationell nivå.

Regionsamverkan Sydsverige, där Region Skåne medverkar, har utarbetat ett positionspapper för infrastruktur och transporter, ”Ett enat Sydsverige skapar ett starkt Sverige”. Där redovisas, som komplement till detta yttrande, de sex sydsvenska regionernas gemensamma syn på prioriteringar i Sydsverige.

### **Skånes framtida utveckling bygger på en väl fungerande infrastruktur**

Skåne är i sig en storstadsregion med ökande befolkning och starkt näringsliv. Därutöver ingår Skåne tillsammans med Köpenhamn i Nordens största storstadsregion. Därtill har Skåne en levande landsbygd med mindre orter. Befolkningen i Skåne är ung jämfört med landets genomsnitt. Cirka 20 procent är födda utomlands vilket är en betydligt högre andel än i riket som helhet (16 procent). Befolkningen beräknas under kommande tioårsperiod växa med drygt 8 procent, från dagens 1,3 miljoner invånare. Målet är att befolkningen 2030 uppgår till 1,5 miljoner invånare. Detta ställer krav på en kraftfull utbyggnad av bostäder, infrastruktur och andra samhällsfunktioner.

### **Satsningar på infrastruktur ger bostäder och jobb i en flerkärnig region**

Regionen har en flerkärnig struktur med tillväxtmotorer, regionala kärnor och till dessa kopplade mindre tätorter och landsbygd. Denna struktur är en tillgång som ger valfrihet och robusthet för företag och invånare. Men det bygger på att regionen knyts samman genom god tillgänglighet. Ökade möjligheter till pendling genom utbyggd kollektivtrafik förstorar och bygger samman arbetsmarknadsregionen vilket förbättrar matchningen på arbetsmarknaden och leder till en lägre arbetslöshet. Detta gynnar särskilt dem som är beroende av kollektivtrafik för sin pendling. En fortsatt utveckling av regionen bygger på att trafiken kan fortsätta utvecklas genom att erbjuda fler resenärer hållbara resmöjligheter.

### **Vägtrafikens roll kommer att bestå**

Resandet med bil eller buss är en viktig del i de flesta människornas vardag. På landsbygden är ofta bilen det enda resalternativet för den som pendlar eller på annat sätt är beroende av regelbunden tillgänglighet till städernas arbetsplatser och service. Delar av godstransporterna är lokalt anknutna eller av andra skäl nödvändiga att ske på väg. Trafikverket redovisar prognoser för en fortsatt ökad vägtrafik. Det är givet Skånes geografiska placering och tillväxt mindre troligt att ökningen kommer att vara mindre i landskapet.

Kapaciteten på väg måste ökas och upprätthållas. Tre filer i vardera riktningen på de högbelastade motorvägarna ger en viktig kapacitetshöjning och bör genomföras på E6 söder om Helsingborg och mellan Lund och Malmö. Med tre filer kan kollektivtrafiken ges fri väg.

Vissa infarter till de största städerna är överbelastade med återkommande störningar vilka orsakar stora problem för pendlare både med bil och med buss. Problemen kommer att öka i takt med ökande trafik. Även om trafikökningarna skulle bli mindre än de som Trafikverket redovisar så kommer situationen att bli ohållbar om inte ordentliga åtgärder sätts in. Det är önskvärt att lösa problemen genom förändrade färdmedelsval och andra steg 1 och steg 2-åtgärder. Det behövs dock även kapacitetsförstärkningar genom investeringar i vissa trafikplatser och särskilt belastade avsnitt.

Utveckling av ny teknik och införande av fossilfria drivmedel är tillsammans med effektivisering genom bättre logistik, intelligenta transportlösningar och anropsstyrd kollektivtrafik medel för en sådan förändring. Denna utveckling bör påskyndas. De skånska aktörerna arbetar aktivt för att utveckla och införa alternativa bränslen i vägtrafiken. En stor del av regionens busstrafik utförs redan med biogas. Ett aktivt arbete pågår också för att skynda på införandet av elfordon.

Det behövs också insatser i väginfrastrukturen av både tillgänglighets- och trafiksäkerhetsskäl. Ökad trafiksäkerhet bör även fortsättningsvis vara ett prioriterat mål. Även om olycksutvecklingen totalt sett varit positiv under senare år så återstår delar i framför allt det regionala nätet där förbättringar är angelägna. Cykelolyckor är ett särskilt problem, som i stor utsträckning beror på cykelvägarnas standard.

Kollektivtrafikens väginfrastruktur behöver byggas om för att stärka busstrafikens konkurrenskraft och för att göra hela kollektivtrafiken tillgänglig för resenärer med funktionsnedsättning. Det gäller både på det statliga vägnätet och kommunala gator. De gällande planerna för transportsystemets utveckling i Skåne är inriktade på att utveckla kollektivtrafiken genom utbyggd och förtätad regional tågtrafik och högkvalitativ busstrafik både i städer och på landsbygd

### **Transporterna i samhällsbygget**

Bostadsbyggandet har inte hängit med i takt med den växande befolkningen. I dag råder brist på bostäder i stora delar av Skåne. Region Skåne, kommunerna, länsstyrelsen och bostadsmarknadens aktörer samarbetar aktivt för att öka bostadsbyggandet. Utbyggd infrastruktur och kollektivtrafik liksom en bättre samhandling mellan aktörerna är viktiga förutsättningar för att öka bostadsbyggandet men också för ett bättre utnyttjande av befintligt bostadsbestånd. Detta är särskilt viktigt i en region med stora köpsvaga grupper som inte alltid har råd med nyproducerade bostäder.

Att få en större andel av befolkningen i arbete är en avgörande framtidsfråga, för Skåne och för Sverige. Skåne har goda förutsättningar genom ung befolkning, hög utbildningsnivå och ett gynnsamt geografiskt läge. Trots detta har Skåne landets lägsta sysselsättningsnivå. För att Skåne

ska nå riksgenomsnittet krävs 20 000 nya jobb vilket skulle öka bruttoregionprodukten med 55 miljarder kronor per år.

I Skåne råder stora skillnader i hälsa, utbildningsnivå, sysselsättning, etnicitet, boendemiljö och andra levnadsvillkor mellan olika grupper. Skåne axlar också ett mycket stort ansvar för Sveriges flyktingmottagande. Ett utvecklat transportsystem förbättrar integrering, social sammanhållning och jämställdhet genom bra tillgänglighet för alla grupper och att den dagliga pendlingen kan ske på rimliga villkor.

Skåne har under de senaste årtiondena gjort en kraftig omställning från en stor och arbetsintensiv tillverkningsindustri i branscher med låg internationell konkurrenskraft till en mer kunskapsintensiv struktur. Regionen har idag stark innovationskraft inom såväl näringslivet som forskarsamhället. Etableringen av de mycket stora forskningsanläggningarna Max IV och ESS kan stärka Sveriges ställning inom materialforskning. Regionens aktörer arbetar för att skapa goda förutsättningar och ta vara på de möjligheter som investeringarna skapar för Skåne och för Sverige. Tillgängligheten globalt, bl.a. med nära kopplingar till Köpenhamn, Hamburg och Berlin, är en av förutsättningarna för att anläggningarna har etablerats i Sverige och för att de nya möjligheterna ska tas tillvara.

### **Ökad export och internationella transporter kräver insatser**

Sveriges perifera läge i förhållande till flera tunga marknader för utrikeshandeln innebär att transporter och logistik är av särskild betydelse för landet. Skånes strategiska geografiska läge mellan Skandinavien och det kontinentala Europa innebär att många transporter passerar genom regionen. 38 procent av Sveriges importvärde och 28 procent av exportvärdet beräknas passera genom hamnarna i Skåne och Blekinge samt över Öresundsbron (2013). Flera för landet och Östersjöregionen viktiga logistikfunktioner finns i regionen.

Fehmarn bält-förbindelsen kommer när den invigs att medföra kraftigt ökad trafik genom södra Sverige, såväl på järnväg som väg. Sverigeförhandlingen och Trafikverket har konstaterat att kapaciteten på Öresundsbron inte kommer att räcka till för att tillgodose efterfrågan. Detta måste beaktas i det kommande arbetet för att trimma de befintliga anslutningarna på svensk och dansk sida såväl som i det långsiktiga arbetet med att skapa ytterligare fasta förbindelser.

### **Satsningar på hållbara transporter vägen till nollutsläpp**

De skånska aktörerna arbetar aktivt för hållbara transporter. Det gäller såväl i den fysiska planeringen som i utvecklingen av kollektivtrafiken, ökad och säker cykling och omställningen till förnybara bränslen. Satsningar i den statliga infrastrukturen är en förutsättning för denna omställning genom

ökad kapacitet och kvalitet i järnvägsanläggningarna, bättre framkomlighet för buss och bättre cykelvägar.

Det går det att säkerställa mobilitet och svensk konkurrenskraft samtidigt som viktiga steg mot minskade klimatutsläpp tas. En kraftfull omställning kan förutses genom utveckling av ny teknik i fordon, införande av fossilfria bränslen och effektivisering av person- och godstransporter. Därutöver krävs ett ökat fokus på att genom den fysiska planeringen skapa strukturer som optimerar behovet av transporter.

De satsningar som tidigare gjorts på Västkustbanan i Skåne, Citytunneln i Malmö och den fasta förbindelsen över Öresund har möjliggjort utbyggnaden av ett modernt regionalt tågssystem. De nu gällande planerna innehåller viktiga projekt med denna inriktning men till en betydligt lägre investeringsvolym än tidigare.

### **Trafikverkets material**

Trafikverkets material redovisar ett brett spektrum av transportpolitiska frågor. Det är pedagogiskt upplagt och verkets slutsatser är tydligt redovisade.

Parallellt med Trafikverkets uppdrag pågår Sverigeförhandlingen. Uppdragen har många beröringspunkter och ska båda medverka till att de transportpolitiska målen uppfylls. Region Skåne vill understryka betydelsen av samlad beredning och bedömning inför kommande beslut och överenskommelser.

Inriktningsunderlaget redovisar huvudsakligen beskrivningar på samlad nationell nivå. Samtidigt kan förhållandena i olika delar av landet avvika kraftigt från detta. Det förutsätts att den kommande planeringen beaktar skilda förutsättningar i olika delar av landet vid upprättandet av den regionala och den nationella planen. Det finns också en regional logik och en geografisk dimension som är central i den regionala planeringen men som inte kommer till uttryck i Trafikverkets redovisningar.

### **Trafikverkets prognoser tar ej tillräcklig hänsyn till den ökade trafiken**

Trafikverket räknar med att både person- och godstransporter kommer att öka kraftigt fram till 2030 och att ökningen fortsätter mot 2050. Detta gäller i alla de åtgärdsalternativ som analyseras. Det innebär generellt sett att behoven av insatser ökar såväl för att upprätthålla den kapacitetsmässiga funktionen som för att begränsa miljöpåverkan och åtgärda slitaget på anläggningarna.

Trafikverket diskuterar olika trender och stora samhällsförändringar som kan leda till systemskiften inom transportområdet såsom automatisering, digitalisering, e-handel, urbanisering, utveckling av ett mera tjänstebaserat sätt att resa mm. Det hade varit intressant att också se kvantitativa analyser av potentialen för hur dessa förändringar kan påverka transporterna. De



prognoser som redovisas bygger till stor del på historisk utveckling och hittillsvarande beteenden.

Prognoserna är generella för hela landet. Utvecklingsförutsättningar, förväntad trafikutveckling och insatser för att förändra transportsystem och resande kommer att avvika från dessa trender i olika delar av landet och på olika länkar och noder i nätet.

För att kunna göra prioriteringar måste underlagen bygga på realistiska underlag. De prognoser av kollektivtrafiken som Trafikverket har gjort för den framtida trafiken understiger betydligt den utveckling som Region Skåne planerar för. Trafikverkets basprognos utgår för perioden 2010-2030 från en årlig ökning av tågtrafiken med 2,1 procent och för busstrafiken med 0,5 procent. Region Skånes Trafikförsörjningsprogram för Skåne räknar med en årlig ökning om 5 procent av resandet med kollektivtrafik, vilket innebär en fördubbling av resandet under perioden 2006-2020.

Järnvägsnätet i Skåne tillhör de allra mest trafikerade delarna i landet. Det framgår tydligt av Trafikverkets material att kapacitetsituationen är mycket ansträngd på Södra stambanan och på enkelspåriga delar av nätet i Skåne. Detsamma gäller för många väglänkar på infarterna till de större städerna. Denna situation väntas bestå med de planer som för närvarande gäller. För att ta hand om flöden som förväntas öka kraftigt för både resenärer och gods och för att ställa om och klimatanpassa transportsystemet krävs betydande insatser för att öka kapaciteten, både på länkar och i knutpunkter.

Trafikverkets redovisning innehåller begränsade kvantitativa beskrivningar av utrikestransporterna. I kommande planering bör prognoserna på ett relevant sätt beskriva de internationella sambanden och de transporter som sker över nationsgränserna. Några frågor där det för Skåne och för Skånes roll i den nationella transportförsörjningen är särskilt viktigt med rättvisande och samstämmiga beskrivningar är:

- transporter och tillgänglighet över Öresund
- transportutveckling och konsekvenser av arbetet med TEN-T:s huvudnät
- konsekvenserna av ny ekonomisk geografi och nya mönster för den svenska utrikeshandeln med stark tillväxt mot söder och öster

### **Skånes kollektivtrafik fortsätter att utvecklas snabbt men släpar fortfarande efter de andra storstäderna**

Skåne är den region i Sverige där kollektivtrafikresandet ökat mest de senaste 10-20 åren. Trafiken har mer än fördubblats sedan millennieskiftet och marknadsandelen har ökat kraftigt. Det har möjliggjorts genom en kraftfull satsning på utbyggd trafik med Öresundstågen som knyter samman Sydsverige, utbyggnad av den mera lokala Pågatågstrafiken, satsningar på regional busstrafik och stadsbusstrafik samt tillhörande åtgärder i infrastrukturen. Satsningarna har medfört ett kraftigt ökat finansiellt

åtagande för regionen. Trots denna positiva utveckling är det långt kvar innan kollektivtrafiken i Skåne spelar samma roll som i många andra storstadsregioner. Kollektivtrafikens marknadsandel är betydligt lägre i Skåne än i Stockholmsområdet.

För en fortsatt positiv utveckling krävs hög kvalitet i kollektivtrafiken. Problemen inom främst tågtrafiken med inställda tåg och minskande punktlighet på grund av bristande kapacitet och bristande funktion i infrastrukturen har lett till minskat förtroende. Det är mycket angeläget att vända denna utveckling vilket kräver insatser av flera aktörer.

### **Fördubblat kollektivtrafikresande till 2020**

Region Skåne har som mål att kraftigt utveckla kollektivtrafiken och fördubbla kollektivresandet mellan 2006 och 2020. Det kräver stora insatser. Betydande utveckling måste ske i särskilt de starka relationerna i regionen, samt de stora städernas och landsbygdens trafik. Region Skåne planerar satsningar i tätare trafik, nya fordon och nya trafikeringskoncept med bl.a. spårvagnar, stadsexpresser och regionala superbussar (BRT). För att kunna genomföra detta krävs insatser i infrastrukturen genom stationsombyggnader och annan trimning i järnvägssystemet, större kapacitetsåtgärder genom utbyggnad av fler spår samt framkomlighetsåtgärder för busstrafiken.

### **Vital trafik över Öresundsbron hotas**

Trafiken över Öresundsbron är den allra tyngsta tåglinjen i Skåne med över 11 miljoner resor under 2014. Den är av vital betydelse bl.a. för arbetspendlingen och för Sydsveriges globala tillgänglighet via Köpenhamns flygplats. Öresundstågen drivs gemensamt av regionerna i Sydsverige och det danska Trafikministeriet. För att trafiken ska kunna utvecklas behövs även en gemensam svensk/dansk planering av infrastrukturen. Varje dag pendlar omkring 16 000 personer över Öresundsbron.

De nyligen införda kraven på identitetskontroller för resenärer som passerar Öresundsbron är ett allvarligt hot mot en effektiv trafikförsörjning och därmed mot de mycket stora värden som denna förbindelse fortlöpande tillför till den svenska och danska samhällsekonomin.

### **Infrastruktur och fordonsutveckling hänger samman**

Då flera satsningar på utbyggnad av järnväg i Skåne har senarelagts och Trafikverket nu uttrycker att utrymmet för investeringar framöver är mycket begränsat, uppstår det stora svårigheter för Region Skåne att realisera målsättningarna om ökat resande och ökad marknadsandel för kollektivtrafiken. Detta beroende på att möjligheterna att förlänga nuvarande tåg eller förtäta antalet avgångar i rusningstid är begränsat på nuvarande infrastruktur. En kompletterande åtgärd för att öka kapaciteten kan vara att byta ut fordonsparken och investera i nya och mera

kapacitetsstarka tåg. Det är dock inte rimligt att Region Skåne i sådant fall fullt ut ska stå för kostnader för inköp av nya tåg på grund av senarelagda utbyggnader av infrastrukturen. Möjligheten till statlig medfinansiering av järnvägsfordon bör därför utredas.

### **Städernas trafik – utbyggd kollektivtrafik avlastar vägnätet**

Många av utmaningarna för framtidens transportsystem är särskilt tydliga i städerna. De stora städerna i Skåne växer snabbt, i Malmös fall snabbare än andra storstäder. Det är också här segregationen är störst. Städerna är samtidigt draglok för utvecklingen. Det är viktigt för hela regionen att städernas konkurrenskraft stärks såväl genom utvecklingen av sina stadskärnor som i samspelet med sin omgivning och med andra tillväxtnoder.

De skånska städerna planerar för växande befolkning och näringsliv. Stadskärnorna ska vara attraktiva och erbjuda en bra miljö med många mötesplatser. Trafikförsörjningen i city i ökande grad baseras på kollektivtrafik, gång och cykel.

Sverigeförhandlingens avgränsning till spårvagnssatsningar i Malmö, Lund och Helsingborg är bekymmersam och bör omprövas. Det finns stort behov av utvecklad kollektivtrafik inte bara i utan också till och från våra större städer för att minska trängseln, öka bostadsbyggandet och öka arbetsmarknads- och näringslivsnyttan i enlighet Sverigeförhandlingens direktiv. Trafiksystemet måste behandlas utifrån funktion och helhetsperspektiv och inte utifrån vem som är huvudman för infrastrukturen. Om Sverigeförhandlingens avgränsningar inte förändras bör den nationella planen ta särskild hänsyn till behovet av att föra över resor till och från våra större städer till kollektivtrafiken.

Inpendlingen till de större städerna måste i högre grad än i dag ske med kollektivtrafik. Här finns betydande möjligheter att minska utsläppen av klimatgaser och att avlasta trängseln i väg- och gatunätet. Det kräver fortsatt utbyggnad av regional tåg- och busstrafik, kapacitetsförstärkningar i järnvägsnätet och framkomlighetsåtgärder för buss på infarter och inne i stadskärnorna. En utvecklad regional tågtrafik är avgörande för att avlasta de mest belastade stråken och knutpunkterna i vägnätet. Utbyggnad av trafiken på Lommabanan i ett andra steg samt fortsatt utveckling av Trelleborgsbanan är två viktiga exempel. Malmöexpressen, en högklassig busslinje inom Malmö tätort, startade 2014. Avsikten är att gå vidare med fler linjer byggda på detta koncept, närmast med en linje i Helsingborg.

Utbyggnaden av spårvagn för att knyta samman Lund C med kunskapsstråket och de nya forskningsanläggningarna Max IV och ESS påbörjas 2016. Region Skåne arbetar tillsammans med kommunerna för gemensamma lösningar för spårvägstrafik i Lund, Malmö och Helsingborg.

Det är positivt att Trafikverket uppmärksammar städernas trafikfrågor och föreslår ett ökat statligt engagemang även för de kommunala delarna t.ex. genom vidareutveckling av stadsmiljöavtalen. Utvidgat utrymme att via de regionala planerna medfinansiera åtgärder på det kommunala nätet är också en möjlighet. Region Skåne medverkar gärna vid utvecklingen av former för finansiering och samverkan i dessa frågor.

### **Strategiskt geografiskt läge i Europa, Östersjöregionen och Sverige**

I TEN-T har Europas viktigaste förbindelser och knutpunkter lagts fast. Beslutet ger infrastrukturen i Skåne en strategisk roll för Sveriges koppling till övriga Europa, framför allt genom huvudkorridoren Skandinavien-Medelhavet. Beslutet berör relationer med såväl Stockholmsområdet som Göteborg/Oslo, Västeuropa via Hamburg och Centraleuropa (bl.a. Berlin). Viktiga delar som ingår i korridoren är Södra stambanan, Västkustbanan, Trelleborgsbanan, hamnarna och kombiterminalerna i Malmö och Trelleborg, Köpenhamns flygplats, Malmö Airport, E4 och E6. Region Skåne utgår ifrån att inriktningen blir styrande för den långsiktiga utvecklingen av järnvägs-, väg-, flyg- och sjöinfrastrukturen. Region Skåne ser positivt på medverkan i utvecklingsarbeten knutna till TEN-T:s huvudkorridorer.

De ökande internationella transporter ska på de större stråken samsas med en omfattande pendlingstrafik. Kapacitetssituationen är redan idag ansträngd på järnvägsnätet och vissa delar av europavägarna, särskilt på E6. En fortsatt ökad trafik kommer att leda till en ohållbar situation om inte åtgärder vidtas.

Region Skåne och andra skånska aktörer samarbetar aktivt med andra regioner för att effektivisera och miljöanpassa transportsystemet. STRING (Öresund-Hamburg), Den Skandinaviska Arenan (Öresund-Göteborg-Oslo), CETC (Skåne-Centraleuropa) och Scandria (Skandinavien-Berlin) är exempel på samarbeten i omvärldsrelationer som är viktiga för både Skåne och Sverige. Det är positivt om även Trafikverket medverkar i dessa samarbeten där det är lämpligt.

### **Hamnarna kräver goda järnvägsanslutningar**

Hamnarna i Trelleborg och Malmö är utpekade som s.k. core-hamnar i TEN-T:s huvudnät. Det innebär att flöden förväntas koncentreras till dessa. Det innebär också skyldigheter för hamnarna vad gäller miljöanpassning, tillgänglighet mm. I kommande planering behöver den anslutande landinfrastrukturen uppmärksammas särskilt vad gäller järnvägarna mot Malmö hamn och Trelleborgs hamn samt europavägens anslutning mot Trelleborgs hamn. Även hamnarna i Helsingborg, Ystad och Åhus fyller viktiga funktioner och har till stora delar funktioner som kompletterar varandra. Ystad hamn är viktig för de danska transporter till och från

Bornholm. Färjetrafiken Landskrona-Ven är realiteten en del av det nationella vägsystemet och bör behandlas så.

Trafikverket tar upp frågan om sjöfartens möjligheter att avlasta transporter på land. Ett fortsatt utredningsarbete föreslås. Region Skåne ser detta som en intressant och viktig fråga som kan beröra såväl de skånska hamnarna som andra terminaler, vägar och järnvägar. Region Skåne har inlett ett utredningsarbete och samarbetar gärna med Trafikverket och andra aktörer i kommande utredningar för att utveckla kunskap och pröva möjliga åtgärder inom detta område.

### **Ökad beredskap för internationella transporter - inrätta en svensk-dansk infrastrukturkommission**

Öresundsregionen är ett av norra Europas största storstadsområden. Möjligheterna till utveckling genom att överbrygga gränser och en mera integrerad region är mycket stora. Tillgänglighet och transporter är en av förutsättningarna. Detta är en av de viktiga framtidsfrågorna för Skåne. En uppföljning av Öresundsinstitutet 2014 visar att de samhällsekonomiska nyttoeffekterna av Öresundsbron vida överstiger kostnaderna för investeringen. Bron beräknas under perioden 2000-2013 ha genererat effekter på framför allt arbetsmarknaden till ett samhällsekonomiskt värde av ca 78 miljarder kronor.

Mellan 2003 och 2011 ökade antalet lastbilar och trailers som passerade Skånes gräns med cirka 30 procent. Under samma period skedde en 50-procentig ökning av antalet godståg via Öresundsbron. Antalet transporter förväntas fortsätta stiga i Skåne.

I nuläget saknas en tydlig inriktning både på svensk och på dansk sida om hur de gemensamma delarna av transportsystemet i Öresundsregionen ska utvecklas. Det gäller såväl hur den nuvarande infrastrukturen kan användas och trimmas som de mera långsiktiga frågorna om framtida förbindelser över Öresund. Den fasta förbindelsen under Fehmarn Bält, vilken beräknas stå färdig omkring 2024, ger bättre förutsättningar för inte minst tågtrafiken mellan Sverige och kontinenten, men ökar också trycket på infrastrukturen. Detta accentuerar ytterligare behovet av gemensam planering.

I regionen är det gränsöverskridande samarbetet under förändring genom bildandet av Greater Copenhagen & Skåne Committee. Det finns ett starkt behov av mera aktivt samarbete också mellan regeringarna och de statliga organen i Sverige och Danmark kring underlag, gemensamma strategier, åtgärder som kan underlätta tillgängligheten mellan länderna och även kring infrastrukturens långsiktiga utveckling, gemensamma intressen i förhållande till EU mm. Region Skåne samverkar gärna med den svenska regeringen och Trafikverket för att utveckla sådan samverkan

Region Skåne föreslår att den svenska regeringen så snart som möjligt och i samverkan med den danska regeringen tar initiativ till en svensk-dansk infrastrukturkommission med uppgift att förbättra kunskapsunderlagen och ta fram förslag till hur tillgängligheten för både personer och gods kan utvecklas. Konkreta förberedelser och analyser bör inledas om hur framtidens Öresundsförbindelser ska ordnas. Region Skåne medverkar gärna i sådant arbete.

### **Sveriges näst största flygplats ligger i Köpenhamn**

Köpenhamns flygplats är en mycket viktig tillgång för Sydsverige. Omkring 16 procent av resenärerna 2011 var svenskar. Den är därmed den näst största flygplatsen för svenska resenärer efter Arlanda. Flygplatsen ligger centralt i Öresunds-regionens geografi med mycket god tillgänglighet med kollektivtrafik. Den innehåller ett stort utbud av globala flygförbindelser och bedöms ha mycket stor betydelse för näringslivet och möjligheterna att få etableringar till Skåne. Antalet resenärer ökar. Det är viktigt att tillgängligheten till flygplatsen från den svenska sidan förbättras. Det är både ett regionalt och ett nationellt ansvar. Malmö Airport är ett komplement till Köpenhamns flygplats och fyller en viktig funktion för Skåne. Region Skåne planerar utbyggd kollektivtrafik, men längre fram bör Sturup knytas till hela landskapet genom spårbunden trafik och goda vägar.

### **Skåne – Sveriges främsta cykelregion**

Region Skåne och de skånska kommunerna arbetar i en gemensam cykelplattform för kunskapsutveckling, erfarenhetsspridning och planering. Regionala cykelvägsplaner tas fram som del i infrastrukturplaneringen. Kommunerna satsar betydande belopp i utbyggnad och underhåll av cykelvägar. Arbetet har varit framgångsrikt. Malmö och Lund har under de senaste fem åren omväxlande rankats som årets cykelkommun i Sverige av Cykelfrämjandet.

Utvecklingsarbetet med cykel behöver stärkas ytterligare i den kommande planeringsperioden. Olycksutvecklingen är oroande och behöver särskilt uppmärksammas. Ett regionalt cykelvägnät av god standard är nödvändigt för ökad och säker cykling. Majoriteten av cykelresorna sker på det kommunala cykelvägnätet. Därför måste Trafikverket tillsammans med Region Skåne stödja kommunala investeringar i cykelvägar. Bättre förutsättningar att cykla lokalt ökar även tillgängligheten till kollektivtrafiken.

Cykelturism och rekreation är intressanta utvecklingsområden. De skånska aktörerna medverkar i etableringen av de nationella cykellederna Kattegattleden och Sydostleden. Region Skåne har nyligen tagit initiativ till en sammanhängande led som via den skånska sydkusten knyter samman dessa leder, Sydkustleden, till en 90 mil lång sammanhängande cykelled.

Utvecklingen av cykelleder innefattar insatser av många aktörer. Region Skåne anser att kostnaderna för själva infrastrukturen i de nationella cykellederna bekostas genom den nationella transportplanen.

Ett arbete har påbörjats med en regional cykelstrategi. Syftet är att med en bred ansats tydliggöra vilka åtgärder som krävs för en ökad och säker cykling i Skåne. Målet är bl.a. att cykeln ska bli det naturliga transportmedlet för kortare resor, att utveckla kollektivtrafikens bytespunkter till noder för cykeltrafik och att öka cykelturismen.

Region Skåne ser positivt på att en nationell cykelstrategi nu tas fram och att Trafikverket föreslår utökade ramar för investeringar i cykelvägar. Region Skåne ser därmed att detta syns i den nationella planen framöver.

### **Ett transportsystem utan nettoutsläpp av klimatgaser**

Omställning till långsiktigt hållbara lösningar är en av de stora utmaningarna för transportsystemet. Trafikverkets material innehåller en intressant analys som bygger på stark tilltro till teknisk utveckling och till ekonomiska styrmedel. Byggstenarna är energieffektivisering, övergång till fossilfria bränslen inom vägtrafiken samt utveckling av ett transportsnålt samhälle. Man menar att det är möjligt att uppnå ett vägtrafiksystem utan utsläpp av klimatgaser omkring 2040 och att detta kan ske utan allvarliga konsekvenser för andra transportpolitiska mål.

Trafikverkets slutsatser bygger på en optimistisk syn på teknisk utveckling och på möjligheterna att implementera och ställa om. Trafiken kan i så fall från från klimatsynpunkt öka och utsläpps målen ändå uppnås. De skånska aktörerna ligger väl framme i arbetet med klimatfrågorna. Ett mål är att arbeta för ett klimatneutralt och fossilbränslefritt Skåne 2030 samt ett hållbart resande genom bl.a. mobility management, cykelvägar, kollektivtrafikutveckling, biogasutbyggnad och innovativa transporter och logistiklösningar.

### **Alternativa finansieringsmetoder krävs för att möta behoven**

Metoder för samverkan i finansieringen av statlig infrastruktur har successivt utvecklats. De skånska kommunerna och Region Skåne har varit aktiva och medverkat i relativt stor omfattning genom bidrag och förskotteringar till vissa specifika projekt. Det måste samtidigt framhållas att den grundläggande principen ska vara att staten finansierar den statliga infrastrukturen. Samfinansiering av nationella projekt genom den regionala infrastrukturplanen har successivt utvidgats. Genom Sverigeförhandlingen prövas i stor skala nya metoder med nya finansieringskällor som ska öka nyttan av investeringarna.

Trafikverkets redovisning visar på stor brist på medel för att vidmakthålla och utveckla infrastrukturen. Det finns samtidigt skäl att skapa incitament så

att infrastruktursatsningar samordnas med andra samhällsinsatser och att nyttorna säkerställs. Av dessa skäl bör utvecklingsarbetet fortsätta och nya metoder prövas. Region Skåne har tillsammans med de skånska kommunerna nyligen genomfört en analys av möjliga finansieringsmetoder. Den pekar på brukarfinansiering, trängselskatt, fastighetsskatt och värdeåterföring som tänkbara metoder. Materialet kan användas i Sverigeförhandlingens pågående utredningsarbete. Region Skåne deltar gärna i fortsatt utvecklingsarbete kring alternativa finansieringsmetoder. Det är viktigt att samlat se på både de frågor som hanteras i Sverigeförhandlingen och i kommande ordinarie planering.

Öresundsbron finansieras genom brukaravgifter. Under 2014 uppgick intäkterna till 1,5 miljarder kronor från vägtrafiken och 0,6 miljarder från järnvägstrafiken, genom järnvägsmyndigheterna i Sverige och Danmark. Allt talar för att en andra fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingör skulle ge likande intäkter. Öresundsförbindelsen är och HH-förbindelsen kommer att vara företagsekonomiskt lönsamma investeringar, och kan i framtiden antingen användas för nya investeringar eller så kan avgifterna sänkas när lånen är amorterade.

Region Skåne anser att en viktig utgångspunkt för framtiden bör vara att genom bra tillgänglighet och lägre kostnader för resor och transporter över Öresund möjliggöra en utvidgad integration inom storstadsområdet. Även för Sveriges utrikes transporter är det viktigt med effektiva transporter och låga kostnader.

Bron bedöms vara amorterad omkring år 2034. Då minskar kostnaderna för infrastrukturen kraftigt och omfattar därefter endast löpande drift och vidmakthållande. Avgifterna på väg- och järnvägstrafiken bör då sänkas. Framtida avgifter bör användas för att säkra funktionaliteten i systemet och för konkreta investeringar i Skåne.

### **Planeringsprocess, roller och samverkan**

Planeringsprocessen har under senare år genomgått betydande förändringar både i hanteringen på nationell nivå och när det gäller samverkan regionalt. I huvudsak är dessa förändringar positiva och bör utvecklas vidare med ett förtecken att stärka sambanden mellan infrastruktur och regional utveckling. Trafikverket tar inte upp dessa frågor specifikt men pekar i olika avsnitt på betydelsen av en bra samverkan mellan Trafikverket, regioner och kommuner.

### **Anslutningsbanor bör inkluderas i Sverigeförhandlingen**

En mycket viktig fråga i det nu pågående planeringsarbetet är hur sambanden mellan Sverigeförhandlingen och den ordinarie infrastrukturplaneringen.. Det är nödvändigt att ha en samlad syn på de frågor som behandlas i de båda processerna. Dels behandlas frågor med starka inbördes samband och insatser som förutsätter varandra, dels bör prioriteringen göras med ett samlat perspektiv på hur de olika målen kan uppnås. Region Skåne vill särskilt peka på att den snäva avgränsningen i



Sverigeförhandlingens pågående arbete, som enbart omfattar utbyggnaden av höghastighetsjärnvägen i sig och spårvägar i de stora städerna, behöver omprövas. Dessa åtgärder behöver i förhandlingen behandlas tillsammans med sidobanorna och ett bredare urval av åtgärder i städerna. Det är annars stor risk att huvuddelen av investeringarna i nationella planen måste fokusera på att maximera nytta av höghastighetsbanan och att andra nödvändiga investeringar trängs ut. Arbetet i Skåne har utgått från ett samlat synsätt och innefattat dels beskrivningar av tillstånden i Skåne genom bl.a. ”Detta är Skåne”, dels två olika systemanalyser – för Skåne resp. för Sydsverige.

Utbyggnaden av nya stambanor är mycket positiv och ger möjligheter att förbättra både den interregionala tillgängligheten och den regionala. Det kan ge angelägna kapacitetstillskott samtidigt som Sydsverige bättre knyts samman med snabba tåg. För att skapa så stor nytta som möjligt av de nya stambanorna måste utbyggnaden samordnas med den regionala trafikens utveckling, med investeringar i anslutande banor, utformningen av stationerna och tillgängligheten till stambanorna för framtida snabba regionala tåg.

### **Utökat regionalt ansvar stärker samordningen av investeringar i bostäder och infrastruktur**

Den av regeringen tillsatta Bostadsplaneringskommittén redovisade under 2015 förslag till ett utvecklat arbete för att bl.a. tillgodose behovet av bostäder och bättre knyta samman kommunernas planering med planeringen för infrastruktur kollektivtrafik och tillväxt. Kommittén föreslår ny lagstiftning med en regional fysisk planering i hela landet. Om förslaget kommer till genomförande blir en viktig uppgift att knyta samman denna planering med den statliga infrastrukturplaneringen. Förslagen bygger i stora delar på regionala arbetssätt som på frivillig grund redan bedrivs i Skåne.

Trafikverket föreslår att en större del av resurserna läggs på åtgärder som inte namnges i den nationella planen. Det skapar ökad flexibilitet. Samtidigt ökar behoven av förankring och dialog under planperiodens gång. Detta tillsammans med den nya beslutsordningen med successiva genomförandebeslut innebär att samråd och dialog på regional nivå kring strategiska frågor under genomförandet av planen behöver utvecklas.

Skånska aktörer arbetar, i likhet med andra regioner, med samordning med omgivande regioner. En ny organisation används fr.o.m. 2016, ”Regionsamverkan Sydsverige” där frågor kring infrastruktur, kollektivtrafik, kultur och hälso- och sjukvård behandlas. Skåne, Blekinge, Kronoberg, Kalmar, Jönköping och Halland har tagit fram en gemensam systemanalys och ett gemensamt positionspapper för prioriterade insatser i transportsystemet. Dessa material bör beaktas i det fortsatta arbetet även på nationell nivå.

### **Prioriterat vidmakthållande, till omfattning och innehåll**

Det är positivt att Trafikverket nu föreslår ett förstärkt underhåll och att efter-släpningarna ska återhämtas. Staten måste säkerställa funktionen i det befintliga väg- och järnvägsnätet och se till att störningarna genom fel i infrastrukturen minskar. Det är en förutsättning inte bara för kollektivtrafiken utan även för funktionaliteten för andra persontransporter och för godstransporterna.

Problemen i Skåne är betydande. En jämförelse av förseningsvolymen för Skånetrafiken, SL och Västtrafik mellan 2013 och 2014 visar att Skåne drabbas av dubbelt så många störningstimmar jämfört de båda andra storstadsregionerna. Detta skapar stora olägenheter för resenärerna. Region Skåne försöker, till stora kostnader, åtgärda problemen i det akuta skedet genom att permanent ha reservfordon startklara och genom andra insatser. Trots detta kan inte en rimlig kvalitet och tillförlitlighet upprätthållas. En minskad tilltro till kollektivtrafiken motverkar också utvecklingen mot ett hållbart resande där kollektivtrafiken i många relationer ska bilda ryggraden i transportsystemet och svara för en betydligt större del av resandet än idag.

Region Skåne anser också att det finns möjlighet till förbättringar genom förnyade arbetssätt och genom bättre samverkan mellan de berörda parterna. Detta gäller i det strategiska arbetet och förberedelser genom underhållsplanering, upphandlingar mm. Det gäller också i genomförandet. Inställelse- och återställningstiderna bör kortas, t ex genom permanenta spårpatruller. Ett större fokus bör läggas på det förebyggande underhållet. Även informationen och den löpande samordningen mellan infrastrukturhållare och trafikansvariga behöver förbättras. Region Skåne har goda erfarenheter från Öresundsbrokonsortiets arbete och föreslår att Trafikverket tar del av deras sätt att arbeta.

Trafikverkets förslag innebär ett ökat ekonomiskt åtagande för staten. Det är viktigt att den ökade ambitionen genomförs på sådant sätt att de mest angelägna bristerna åtgärdas först. Det är mycket viktigt att de mest trafikerade stråken och järnvägsnätet i och kring storstäderna prioriteras vid den tidsmässiga planeringen av dessa utökade insatser samt att denna del av infrastrukturen prioriteras om den föreslagna ambitionshöjningen inte kan genomföras i sin helhet.

I det korta tidsperspektivet är det nödvändigt att planerade insatser på Södra stambanan verkligen genomförs. Ordentliga satsningar behöver också göras så att trafiken kan upprätthållas på sträckorna Malmö-Trelleborg och Malmö-Ystad vilka är viktiga för både den regionala trafiken och för den internationella person- och godstrafiken. För Ystadbanan är det viktigt att snabbt klara kapaciteten genom mötespår, i längden är dubbelspår nödvändiga. Österlenbanan är i så dåligt skick att dess funktion för den regionala trafiken nu är hotad. Förstärkta insatser behövs snarast.

### **Utveckling av transportsystemet, prioriterade insatser för Skåne**

Inför Sverigeförhandlingen har Region Skåne tillsammans med de sju skånska tillväxtmotorerna/regionala kärnorna tagit fram Skånebildens fem utgångspunkter som visar de allra viktigaste gemensamma prioriteringarna. Till dessa gemensamma prioriteringar ska läggas lokala insatser inom kommunerna.

Sverigeförhandlingen hanterar projekt lämpade för den genomförande- och finansieringsmodell som definierats i uppdraget. Vid en samlad prioritering kopplad till hela den transportpolitiska målbilden, de regionala utvecklingsmålen och hela spektrat av möjliga åtgärder tillkommer även andra viktiga satsningar. Det gäller bl. a. för kopplingen av västra Skåne respektive östra Skåne och Blekinge till den nya stambanan genom en kraftfull förbättring av trafiken och infrastrukturen på Skånebanan. Det gäller också Väst kustbanan vilken lagts utanför Sverigeförhandlingen. Det är av största vikt att de återstående avsnitten genomförs under den kommande planperioden så att den fulla samhällsekonomiska nyttan av hittills gjorda investeringar erhålls. Det har då gått nästan 40 år sedan riksdagen beslutade om utbyggnaden till dubbelspår.

Region Skåne föreslår redan nu att följande konkreta prioriteringar av investeringar läggs till grund för kommande direktiv och planering.

Investeringar med fokus på vägar och gator:

- Kapacitetshöjningar på E6 och de övriga motorvägssträckorna kring de större städerna, bland annat tre filer i vardera riktningen.
  - Namngivna investeringar på E22 och E65 i den nu gällande planen.
  - Utökad utrymme i regional plan som möjliggör satsningar på superbussar (BRT) och annan kollektivtrafik, cykel och trafiksäkerhet.
  - Utvidgad statlig medfinansiering i kommunal infrastruktur för stadstrafik såsom spårvägar i Lund, Malmö och Helsingborg.

Öresundsförbindelser:

- Den fasta förbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör ska påbörjas så snart det går. Öresundsmetron mellan Malmö och Köpenhamn är kopplad till utbyggnad av Köpenhamns metro. Vår uppfattning är att den fasta förbindelsen mellan Helsingborg och Helsingör ska byggas före metron. En möjlig modell är att de företagsekonomiskt lönsamma förbindelserna kan samlas i ett bolag som med avkastningen bygger Metrotunneln.

Investeringar med fokus på järnvägar och stationer:

- Höghastighetsbanans sträckning i Skåne ska i ett första utbyggnadssteg ha stationer i Malmö, Lund och Hässleholm.
- Byggnationen av höghastighetsbanan ska starta söderifrån, för att undanröja de stora flaskhalsarna i det nationella och regionala järnvägssystemet och i den av EU prioriterade ScanMed-korridoren.
- Skånebanan ska ha konkurrenskraftiga restider, för att koppla Helsingborg och Kristianstad till höghastighetsbanan samt för att koppla samman de två arbetsmarknadsregionerna i Skåne.
- Västkustbanan mellan Maria och Helsingborg C ska ha dubbelspår, för ökad kapacitet och snabbare förbindelser på den för Skåne, Sverige och EU viktiga förbindelsen norrut längs Västkusten.
- Namngivna investeringar på Södra stambanan, Västkustbanan, Söderåsbanan och Lommabanen i den nu gällande planen. Mötesspår på kort sikt på Ystadbanan, längre fram dubbelspår.
- Stationsombyggnader för ökad kapacitet och attraktivitet.

Investeringar med inriktning på väg-, järnvägs-, sjö- och flygtransporter:

- Annan trimning och utbyggnad i och i anslutning till de stora städerna samt i prioriterade stråk med utgångspunkt från inriktningen i TEN-T, nationella transportpolitiska mål, Trafikförsörjningsprogrammet för Skåne och andra regionala strategier.

### **Strategiskt utvecklingsarbete**

- Trafikverket pekar på att stora förändringar är möjliga genom framför allt ny teknik såsom automatisering, digitalisering, elektrifiering och utvecklingen av transport som tjänst. Ett målinriktat utvecklingsarbete bör ske med s.k. systeminnovationer i samverkan mellan offentliga organ, näringsliv och akademi.
- Skåne berörs av många långsiktiga och komplexa utvecklingsfrågor där flera parter är berörda. De berör nya tekniska lösningar men också användningen av transportsystemet och dess samband med samhällsutvecklingen. Följande frågeställningar som är av särskilt intresse för regionen och där samverkan mellan staten och regionens aktörer är viktigt.
- Infrastruktur och transportsystem i Öresundsregionen, gränsöverskridande utredning, planering och handlingsplaner
- Implementering av ny teknik, särskilt för omställning till ett transportsystem utan klimatgasutsläpp
- TEN-T och Östersjöregionens transportsystem – regional medverkan för att nyttiggöra infrastrukturåtgärder för regional utveckling och för att underlätta genomförande
- Kollektivtrafik för framtidens hållbara och attraktiva storstadsregioner
- Finansieringsmetoder

- Närsjöfart, vilka möjligheter finns för effektivisering och avlastning av landinfrastrukturen
- Ny stambana, regional konkretisering av genomförande och utvecklad kollektivtrafik
- Regional fysisk planering med koppling till bostadsförsörjning och statlig infrastrukturplanering

### **De ekonomiska ramarna måste utökas och nya stambanor finansieras utanför ordinarie anslagsramar**

Dagens brister i framför allt järnvägssystemet hotar arbetstillfällena, svensk industri och vår konkurrenskraft. När ekonomin växer ökar samtidigt belastningarna på väg och järnväg. Därför finns det en naturlig koppling mellan infrastrukturbehoven och BNP. Men investeringarna i infrastruktur hänger inte med i ökningen av BNP. Gapet mellan BNP och investeringar i infrastruktur fortsätter att öka. Det skapar en infrastrukturens skuld. Dagens infrastrukturens skuld uppgår till 300 miljarder kronor enligt beräkningar gjorda av WSP i rapporten "Tillväxteffekter av att minska infrastrukturens skuld". Att investera i infrastruktur skapar både direkta och indirekta arbetstillfällena och stärker Sverige som land. Nuvarande infrastrukturens skuld bromsar både tillväxten och hindrar jobbskapande.

Trafikverkets material visar tydligt på behovet av ökade medel. Det är angeläget att samtidigt förstärka underhållet så att funktionen i det befintliga systemet upprätthålls och att investera för framtiden. Kraftiga satsningar behövs för att klara vidmakthållandet. Materialet visar också på behovet av betydande insatser till utveckling och omställning för att de nationella transportpolitiska målen ska uppfyllas på ett rimligt sätt.

Trafikverkets beskrivningar av de olika alternativen visar att det redan med dagens ekonomiska ramar är svårt att genomföra verksamheten på den gällande planens ambitionsnivå. Det understryker betydelsen av ett aktivt arbete för att effektivisera verksamheten och det är bra att Trafikverket redovisar sådana åtgärder.

Ökad samfinansiering av nationell infrastruktur har skett genom medel från den regionala planen i Skåne och även på andra håll i landet. En sådan samverkan mellan planer är positiv och kan gärna utvecklas ytterligare. Detta har dock inneburit att utrymmet för insatser i den regionala infrastrukturen har urholkats. Samtidigt finns stora utvecklingsmöjligheter genom just den typ av åtgärder som hanteras av de regionala planerna och som berör centrala frågor såsom kollektivtrafikens utveckling, cykeltrafiken, säkerheten och trimningen av befintligt system. Därför föreslås att regeringen prövar möjligheten att utöka de regionala planernas ekonomiska ram. Även villkoren för statlig medfinansiering till kommunal infrastruktur bör prövas särskilt i frågor av regional eller mellankommunal betydelse.

Planeringen bygger på 4-stegsprincipen och att det befintliga systemet underhålls och utnyttjas så långt möjligt. Det är då viktigt att mobility

management och andra steg 1 och steg 2-åtgärder kan genomföras på ett naturligt sätt och finansieras inte bara med kommunala medel utan också genom nationell och regional plan. Det saknas en tydlig beskrivning av hur dessa frågor kan hanteras i kommande planer.

Med tanke på de stora kostnaderna för utbyggnad av nya stambanor tillsammans med Trafikverkets beskrivningar kring andra utvecklingsbehov och det eftersatta underhållet av järnvägar och vägar framstår det som helt nödvändigt att hitta sätt att utvidga medelsramarna. Såväl utökade anslagsramar som alternativa finansieringsmodeller måste prövas. Utbyggnaden av de nya stambanorna måste finansieras utanför de ordinarie anslagsramarna. De delar i nuvarande nationella plan som avser utbyggnad av höghastighetsbanor bör föras över till Sverigeförhandlingen. Det vore orimligt att använda olika principer för finansiering av höghastighetsbanorna och att det i sin tur skulle påverka till exempel val av utbyggnadsstrategi. Regeringen bör överväga att inom Sverigeförhandlingen lösa finansieringen av även de avsnitt av de nya stambanorna som ingår i gällande plan.

Henrik Fritzon  
Ordförande

Alf Jönsson  
Regiondirektör

Bilagor:

- Skånebilden, 2015
- Ett enat Sydsverige skapar ett starkt Sverige. Region Skåne, Region Blekinge, Region Kronoberg, Region Kalmar län, Region Jönköpings län och Region Halland 2016