

Martin Risberg  
040-3093301  
martin.risberg@skane.se

Datum 2017-12-04

1 (17)

n.registrator@regeringskansliet.se  
nationellplan@regeringskansliet.se

## Yttrande om förslag till Nationell plan för transportsystemet 2018-2029 (N2017/05430/TIF)

Region Skåne har beretts möjlighet att lämna synpunkter på ovan rubricerad remiss.

### Sammanfattning

Trafikverket redovisar i sitt förslag många viktiga åtgärder och insatser som är nödvändiga för att upprätthålla tillgängligheten och skapa förutsättningar för utveckling och omställning av transportsystemet. De utökade ramarna innebär att planförslaget innehåller ökade satsningar på drift och underhåll av järnvägarna, vilket är angeläget och välkommet för att kunna uppnå en tillförlitlighet i järnvägssystemet.

Region Skåne delar i många avseenden de prioriteringar som redovisas i förslaget, men anser att de ekonomiska förutsättningarna som Trafikverket är satt att förhålla sig till inte står i proportion till de akuta behov och brister som finns i transportsystemet. Det svenska järnvägssystemet är i akut behov av en uppgradering både vad gäller kapacitet samt drift och underhåll, för att transportsystemet inte ska bli en hämmande faktor i Sveriges utveckling. Allt provas i enlighet med 4-stegsprincipen. Att järnvägssystemets och de högtrafikerade vägnätets tillförlitlighet och funktionalitet förbättras är fundamentalt för att Region Skåne ska kunna utveckla och bedriva den regionala kollektivtrafik som krävs för att uppnå transportpolitiska mål. Transportsystemet lever inte ett eget liv, dess syfte är att knyta samman människor. Västra Skånes arbetsmarknadsregion är i dag Sveriges största och resor inom denna måste fungera. Transportsystemet bidrar också till ökat bostadsbyggande för att möta regionens stora befolkningstillväxt.

För att skapa större ekonomiskt utrymme till nödvändig upprustning av svensk väg- och järnvägsinfrastruktur anser Region Skåne att hela höghastighetsjärnvägen bör lyftas ur anslagsfinansieringen och i stället finansieras genom lån.

Region Skåne välkomnar satsningarna att färdigställa Västkustbanan till dubbelspår på hela sträckan samt att utbyggnaden av höghastighetsbanan

Lund-Hässleholm ska påbörjas under planperioden. Det är samtidigt ytterst otillfredsställande att de inte kommer att färdigställas förrän en bit in på 2030-talet. Att en fast förbindelse mellan Helsingborg-Helsingör pekas ut som en brist i förslaget och att ett nationellt utredningsarbete tillsammans med Danmark har initierats är efterlängtat.

De synpunkter som Region Skåne vill trycka särskilt på är att:

- Stambanan/höghastighetsbanan ska finansieras utanför den nationella planen och dimensioneras för 320km/t.
- utbyggnaden av ny stambana på sträckan Lund-Hässleholm samt dubbelspår på Västkustbanan Maria - Helsingborg C behöver tidigareläggas.
- det är mycket angeläget att utbyggnaden av Skånebanan Kristianstad-Hässleholm till dubbelspår kommer med i planen.
- det behövs akuta insatser på det högtrafikerade delarna av E6 och E22 i västra Skåne, situationen på dessa vägavsnitt pekas ut som en brist i planen.
- åtgärderna måste redan nu ske med hänsyn till behov som uppstår mot slutet av planperioden, bland annat behovet av sex filer mellan Vellinge och Helsingborg.
- det måste finnas möjlighet att genom infrastrukturplanerna finansiera steg 1- och 2-åtgärder utanför namngivna objekt.
- den 3-åriga drift och underhållsplanen som ska upprättas av Trafikverket måste tas fram i nära dialog med trafikutövarna.
- utbyggnad av cykelinfrastruktur utanför tätbebyggt område ska utgå från cykelvägars funktionella samband.
- satsningar på infrastruktur i Skåne ger effekter på bostadsbyggande, nya modeller krävs för att beräkna bostadseffekterna.
- situationen kring hamnarna i Helsingborg, Trelleborg och Ystad pekas ut som brister i planen.

### Inledning

Region Skåne lämnar yttrandet som samordningsansvarig för regionalt tillväxtarbete i Skåne, länsplaneupprättare och som ansvarig för den regionala kollektivtrafiken. Yttrandet bygger på dialog med kommunerna, näringslivet och andra intressenter i regionen under den genomförda inriktnings- och åtgärdsplaneringen.

Region Skånes arbete inför den nationella planen styrs av positionspapper *Skånes utgångspunkter* som antagits av regionstyrelsen. I detta poängteras att kapacitetssituationen på järnväg och väg i Skåne är ansträngd, detta accentueras av eftersatt underhåll. Men det krävs också att man stärker transportsystemet enligt 4-stegsprincipen. Region Skånes bedömning är att det behövs åtgärder från alla fyra stegen för att nå framåt. Steg fyra innefattar bland annat utbyggnaden till fyra spår mellan Lund och

Hässleholm, dubbelspår på Väst kustbanan, samt breddning av vägbanor till fler körfält, bland annat på E6.

*Transportsystemet i Skåne har stor betydelse för Sverige*

Transportsystemet i Skåne och södra Sverige har stor betydelse för Sveriges transportförsörjning och utveckling. För näringslivet är pålitliga, effektiva och hållbara transporter till Skånes viktigaste exportmarknader avgörande för konkurrenskraften. Som gränsregion hanterar Skåne en stor del av de svenska företagens transporter till och från utlandet. Transittrafiken är mycket omfattande och väntas öka kraftigt. Skånes strategiska betydelse framgår tydligt genom den europeiska transportpolitiken om de för Europa viktigaste transportnäten. Den faktiska utvecklingen av transporterna, näringslivets investeringar, kommunernas utvecklingsarbeten och förberedelserna för en fast förbindelse mellan Danmark och Tyskland understryker denna bild.

Välfungerande storstadsområden är en förutsättning för en bra ekonomisk utveckling. Då måste infrastrukturen fungera, i städerna och i deras omland. Fortsatta förbättringar av infrastruktur och kollektivtrafik inom storstadsområdena är nödvändiga. Men det räcker inte. I ett internationellt perspektiv är Sveriges storstäder var för sig små och för att skapa bästa möjliga tillväxtförutsättningar krävs att Stockholm/Mälardalen, Göteborg och Malmö/Öresundsregionen knyts samman med snabba, tillförlitliga och miljövänliga resmöjligheter.

*Det öppna Skåne 2030 och Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050*

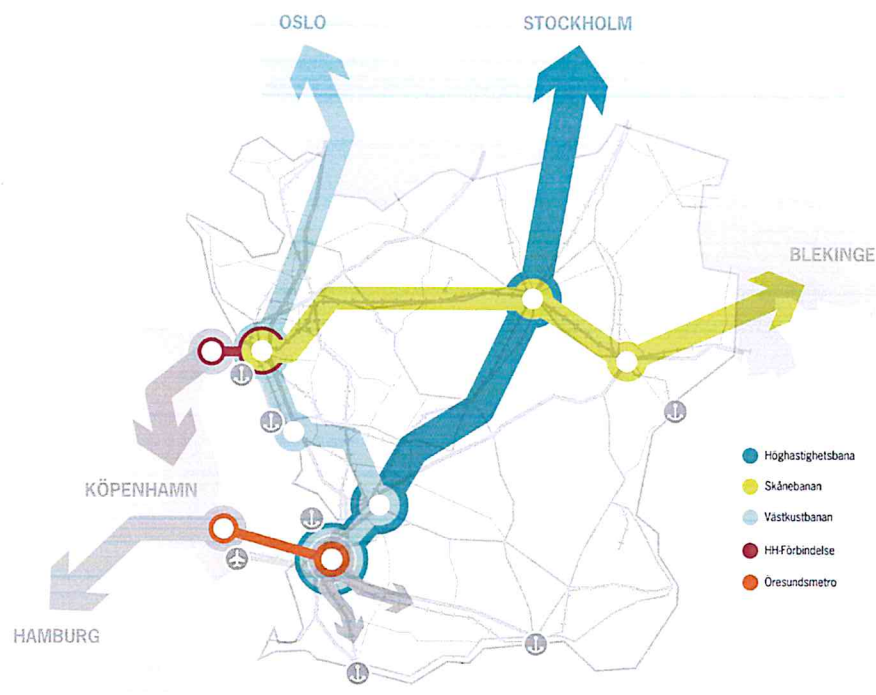
Region Skånes synpunkter utgår från Skånes regionala utvecklingsstrategi *Det öppna Skåne 2030, Strategier för Det flerkärniga Skåne, Skånebildens samt nationella mål*. Region Skåne tog under 2016 fram *Strategi för ett hållbart transportsystem i Skåne 2050*, vilken tydliggör vägval, mål och prioriteringar för hur infrastrukturens satsningar ska kunna användas för att nå Skånes regionala utvecklingsmål. Inriktningen är en färdmedelsfördelning där andelen personresor till 2050 ska vara jämt fördelade mellan kollektivtrafik, gång/cykel och bilresor. Den uppsatta färdmedelsfördelningen innebär att fler ska åka kollektivt, cykla och gå samt att en större andel gods transporteras på järnväg och fartyg. Innehållet i strategin har konkretiserats och fördjupas ytterligare i ett antal andra dokument med olika fokus inom transportsystemet; *Mobilitetsplan för Skåne, Strategi för den hållbara gods- och logistikregionen Skåne, Cykelstrategi för Skåne, Bredbandsstrategi för Skåne, Handlingsplan för fossilfria drivmedel samt Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2016 och Tågstrategiskt underlag*.

*Skånebildens utgör en robust grund för fortsatt utveckling*

Skåne har enats över parti- och blockgränser om *Skånebildens*. *Skånebildens* innehåller de viktigaste investeringarna i skånsk järnvägsinfrastruktur som

krävs för att Skåne ska kunna vidareutvecklas och bidra till Sveriges utveckling både som transitregion och som en sammanhållen arbetsmarknadsregion. De gemensamma utgångspunkterna i Skånebilden är:

- Høghastighetsbanans sträckning i Skåne ska i ett första utbyggnadssteg ha stationer i Malmö, Lund och Hässleholm.
- Byggnationen av høghastighetsbanan 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 høghastighetsbanan samt för att koppla samman de två arbetsmarknadsregionerna i Skåne.
- Väst kustbanan mellan Maria och Helsingborg C ska ha dubbelspår, för ökad kapacitet och snabbare förbindelser på den för Skåne, Sverige och EU viktiga Väst kustbanan.
- 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, men att metron kan byggas oberoende av om en HH-förbindelse har beslutats.



*Bild 1. Skånebilden – de viktigaste järnvägsinfrastrukturinvesteringarna i Skåne och två nya Öresundsförbindelser.*

*Skånebild* innebär att nödvändig kapacitet tillförs järnvägsnätet och att trafiken kan öka med person- och godståg både i Skåne och södra Sverige. Avstånden inom Skåne krymper, samtidigt som det blir närmare till resten av Sverige och Europa, speciellt genom Copenhagen Airport och Fehmarn Bält-förbindelsen. Nya incitament skapas för bostadsbyggande och kollektivtrafik som ger fler människor tillgång till en större arbetsmarknad. Kopplingarna över sundet knyter södra Sverige till Europa och världen samt bidrar starkt till utvecklingen i Öresundsregionen. Skånebild utgör en robust grund för fortsatt utveckling i Öresundsregionen och södra Sverige. *Skånebild* är därför också grund i större gränsöverskridande överenskommelser om framtidens infrastruktur i *Greater Copenhagen Trafikcharter* som tre regioner och 79 kommuner i Skåne och Själland står bakom och i Regionsamverkan Sydsveriges gemensamma *Sydsvenska prioriteringar* som sex sydsvenska regioner står bakom. Satsningarna i *Skånebild* är beroende av varandra för att skapa maximal effekt i det skånska järnvägssystemet.

För understryka de akuta behoven av att genomföra *Skånebild* och för att lägga en god grund för snabba och smidiga planeringsprocesser har särskilda överenskommelser tecknats mellan berörda kommuner och Region Skåne. Där höghastighetsbanan i form av Byggstart Skåne, Skånebanan och Väst kustbanan är exempel på sådana. För Skånebanan och Väst kustbanan har det även tecknats överenskommelse med Trafikverket och berörda kommuner.

*Regionsamverkan Sydsverige har tagit fram Sydsvenska prioriteringar*  
Inom Regionsamverkan Sydsverige samverkar de sex regionerna i södra Sverige; Jönköping, Kronoberg, Kalmar, Blekinge, Skåne och Halland inom bl.a. kollektivtrafik- och infrastrukturuområdet. En viktig utgångspunkt är att transportsystemets funktion och utveckling i Sydsverige, både för personer och gods, är avgörande för Sveriges konkurrenskraft och tillväxt. Med insikten om vikten av samsyn i utvecklingen av transportsystemet har Regionsamverkan Sydsverige utifrån en gemensam systemanalys och positionspapper konkretiserat vilka insatser som behöver prioriteras under planperioden. I *Sydsvenska prioriteringar* har Region Skåne tillsammans med de sydsvenska regionerna enats kring de insatser i infrastrukturen som ger de bästa förutsättningarna för Sydsveriges och Sveriges tillväxt och utveckling.

#### *Greater Copenhagen and Skåne Committee*

Skåne är idag en sammanhållen storstadsregion med nära koppling och en fortgående integrering med östra Danmark och Köpenhamn. Det gränsöverskridande samarbetet sker inom Greater Copenhagen and Skåne Committee som är en politisk samarbetsplattform för regioner och kommuner på Själland och Skåne, med fokus på att skapa tillväxt och främja arbetstillfällen. *Trafikchartern* för Greater Copenhagen är en

överenskommelse mellan parterna och en gemensam vision för hur en välfungerande, stabil och hållbar infrastruktur kan bidra till att stärka rörligheten och skapa ekonomisk tillväxt och välfärd. Denna utgör en viktig grund för Region Skåne och synen på hur transportsystemet tvärs nationsgränserna och inom Skåne och Själland behöver utvecklas.

#### *Skånes flerkärniga ortsstruktur ställer krav på transportsystemet*

Skåne har en flerkärnig ortsstruktur med tillväxtmotorer, regionala kärnor och ett omland med mindre tätorter och landsbygd. Region Skånes tydliga inriktning är att utveckla och stärka den flerkärniga strukturen. Denna struktur är en tillgång som ger valfrihet och robusthet för företag och invånare. Det bygger på att regionen knyts samman genom god hållbar tillgänglighet. Ökade möjligheter till pendling genom utbyggd kollektivtrafik förstärker och bygger samman arbetsmarknadsregionen vilket förbättrar matchningen på arbetsmarknaden och leder till en högre sysselsättningsgrad. En fortsatt utveckling av regionen bygger på att trafikeringen kan fortsätta utvecklas genom att erbjuda fler resenärer hållbara resmöjligheter. Region Skåne gjorde 2015 en *Systemanalys för Skåne* i syfte att analysera vilka infrastruktur- och trafikåtgärder som har bäst förutsättningar att bidra till att realisera målen i den regionala utvecklingsstrategin. Systemanalysens resultat har utgjort ett underlag för val av insatser inom infrastruktur- och trafikplanering.

I många av de skånska kommunerna pågår ett aktivt arbete med att utveckla hållbara städer, byggt på miljövänliga och yteffektiva trafiklösningar och attraktiva stadskärnor. Fokus i denna utveckling ligger på ökad intermodalitet och tillgänglighet med kollektivtrafik, gång och cykel.

#### **Åtgärder som påverkar användningen av transportsystemet**

Åtgärderna inom steg ett- och två-åtgärder i enlighet med fyrstegsprincipen ska bidra till att det befintliga transportsystemet och infrastrukturen nyttjas effektivare, säkrare och med mindre påverkan på miljön. I förslag till Nationell plan är fokus på trafikledning och ekonomiska styrmedel. Region Skåne anser att attityd- och beteendepåverkande åtgärder, som syftar till att påverka valet av transportmedel är viktiga och effektiva, inte beskrivs i tillräcklig omfattning. Det kan handla om kampanj- eller marknadsföringsinsatser för överflyttning till distansmöten, resor på andra tider av dagen, valet av färdmedel. Region Skåne anser att det är olyckligt att beteendepåverkande åtgärder, utöver Mobility management i byggskedet, inte ryms inom planen. Åtgärdsvalsstudiemetodiken åsidosätts om steg ett- eller två-åtgärder bara tillåts där steg tre eller fyra-åtgärd genomförs.

Möjligheterna att finansiera åtgärder inom attityd och beteenden är kraftigt begränsad. Trafikverkets tolkning av förordningen 1997:263 sätter begränsningar för hur den Regionala transportinfrastrukturplanen och Nationell plan kan finansiera åtgärder. Idag får finansiering endast ske om åtgärderna är kopplade till ett investeringsobjekt. Region Skåne anser att

detta är motstridigt med ansatsen som finns med fyrstegsprincipen och vill framhålla vikten av att det måste finnas möjlighet att genom infrastrukturplanerna finansiera steg 1- och 2-åtgärder utanför namngivna objekt.

ITS-lösningar på vägsidan tros få ökad omfattning och betydelse. Det är positivt att Trafikverket tar höjd för detta, men de möjligheter som ökad grad av digitalisering och automatisering för med sig, har sannolikt underskattats.

### **Vidmakthålla samt drift- och underhåll av transportsystemet**

Planförslaget innehåller satsningar på drift och underhåll av järnväg- och vägsystemet. Huvudinriktning innebär säkerställa att hela järnvägssystemet har en hög säkerhetsstandard och att banorna som trafikeras i dag även kan trafikeras i framtiden. En satsning görs på banorna med Sveriges viktigaste transportflöden, däribland Södra stambanan. Region Skåne delar synen om att det är angeläget och nödvändigt att järnvägssystemets funktion för såväl gods- som persontransporter inte försämras. Det finns ett stort behov av insatser för att förbättra alla järnvägars skick och återhämta ett eftersatt underhåll för att återställa hela järnvägssystemets funktionalitet.

Järnvägssystemets tillförlitlighet är fundamental för att Region Skåne ska kunna bedriva och utveckla kollektivtrafiken med en ambition att uppnå mål om ett ökat kollektivt liksom hållbart resande. Samtidigt är det angeläget att de störningar som uppstår, planerade och oplanerade, inte påverkar förtroendet för järnvägstrafiken. För att drift och underhåll av järnvägen ska kunna ske på ett bra sätt förutsetts att planering och genomförande av insatser sker i nära dialog med de aktörer som bedriver kollektivtrafiken. Dialogen är viktig för att exempelvis kunna ge tid för att hitta de bästa lösningarna för trafiken och resenärerna då planerade underhållsarbeten förväntas innebära trafikstörningar. Region Skåne vill således betona vikten av att regeringen genom skrivningar i planen säkerställer att det sker dialog om de tre-åriga drift och underhållsplanen när den upprättas av Trafikverket. Insyn och en bra dialog kring åtgärder i järnvägssystemet ger förutsättningar för att insatser kan samordnas med inte bara den tågtrafik som bedrivs utan också den som planeras. Region Skåne är av åsikten att det främst behövs en bättre process i planering och prioriteringen av åtgärder och i samband med att åtgärderna genomförs. Region Skåne utses gärna till försöksregion för en ny organisation av järnvägsunderhållet.

Region Skåne har genom Skånetrafiken ett för kunderna attraktivt och sammanhängande tågssystem där tåglinjer trafikerar både banor av typ ett och två, samt banor av lägre klass. Region Skåne vill framhålla vikten av att ha en helhetssyn i underhållet av banorna. Det krävs underhåll av alla berörda banor i ett järnvägssystem, då störningar som uppstår på anslutande banor sprids i systemet. Detta är exempelvis mycket påtagligt på Ystad och Österlenbanan där trafiken frekvent drabbas av störningar, vilket påverkar

resenärernas förtroende för tågtrafiken. Akut uppkomna fel i järnvägsinfrastrukturen leder till konsekvenser för en stor mängd resenärer och för godstrafiken. Trafikverkets förmåga att avhjälpa fel snabbt och effektivt är en aspekt som saknas i planförslaget.

### **Trimnings- och miljöåtgärder**

I förslaget föreslås 36 miljarder läggas på trimnings- och miljö åtgärder som kostar mindre än 100 miljoner, vilka ska planeras, prioriteras och beslutas av Trafikverket. Mindre åtgärder och insatser är ytterst viktiga för att kunna möta uppkomna behov och åtgärda smärre brister, vilka dessutom ofta ger goda effekter i transportsystemet i förhållande till deras kostnad. Region Skåne har därför även i sitt förslag till Regional transportinfrastrukturplan avsatt en betydande del av planeringsramen för mindre åtgärder. För att uppnå största möjliga nyttor av åtgärder krävs ofta en samsyn, samordning och samhandling mellan olika aktörer. Region Skåne anser att transparensen och dialogen i Trafikverkets planering av mindre åtgärder måste bli bättre. Detta gäller såväl av trimnings- och miljöåtgärder inom den nationella planens ramar som för genomförandet av smärre åtgärder som finansieras genom den *Regionala transportinfrastrukturplanen* samt kommunerna.

För att kunna öka resande med personresor och godstransporterna på järnväg krävs, förutom kapacitet på banorna, även en kapacitet att klara en intensifierad trafik på stationer och godsbangårdar. Dessa är noder i systemet och deras funktionalitet är lika avgörande som banornas för att kunna hantera fler tåg och resenärer samt mer gods. Region Skånes analyser av kapacitetsbehovet för att uppnå de målsättningar som är satta, indikerar att det behövs göras åtgärder för att säkra kapaciteten och funktionaliteten på ett flertal stationer och godsbangårdar i Skåne. Region Skåne anser att dessa brister måste utredas och åtgärdas på ett systematiskt sätt, för att säkerställa att effekterna av andra åtgärder i järnvägssystemet ger de nyttor som förväntas i form av möjlig ökad trafikering med attraktivt trafikutbud och fasta tidtabeller.

### **Angelägna åtgärder på tunga vägstråk i västra Skåne**

Europavägarna i västra Skåne är hårt belastade och det är angeläget att i närtid göra akuta insatser för att uppnå en funktionalitet som kan hantera de trafikflöden som finns på vissa sträckor. För att stärka den regionala pendlingen, trafiksäkerheten och säkra tillgängligheten på E6:an genom Skåne, E22:an mellan Lund och Malmö och E65:an mellan Malmö och Ystad, behövs satsningar på kollektivtrafiken samt ombyggnader i de delar där det saknas tillräcklig redundans i systemet. Framkomligheten behöver bli mer robust och förutsägbar i dessa tunga stråk. Region Skåne vill betona vikten av att det i den nationella planen avsätts resurser för att skyndsamt genomföra åtgärder utifrån 4-stegsprincipen på det högtrafikerade delarna av E6 och E22 i västra Skåne. Region Skåne ser positivt på det arbete som bedrivs inom pågående åtgärdsvalsstudie som kommer att peka ut möjliga åtgärder. Region Skåne ser gärna att E6 och E22 drivs som ett pilotprojekt

med implementering av en kombination av åtgärder utifrån fyrstegsprincipen. Detta skulle exempelvis kunna omfatta utveckling av kollektivtrafiken, trimningsåtgärder i på- och avfarter, trafikstyrning med ITS, trafikstyrning av långsamgående godstrafik, kapacitetshöjning med fler körfält på delar av sträckan m.m.

Trafikverkets förslag innehåller en nystart av Noll-visionen som tidigt under planperioden avser att samfinansiera trafiksäkerhetshöjande insatser på det regionala vägnätet med medel ur den nationella planen. Region Skåne anser att detta är bra och att vissa angelägna trafiksäkerhetsåtgärder därmed skulle kunna genomföras eller tidigareläggas under planperioden. Det finns dock en del oklarheter kring hur dessa insatser ska hanteras, vilket behöver klaras ut i dialog med länsplaneupprättarna.

### **Namngivna investeringar**

#### *Befintliga objekt*

De namngivna investeringarna som finns med i befintlig Nationell plan 2014-2025 är högt prioriterade åtgärder och Region Skåne ser positivt på att dessa även ligger kvar i förslaget till Nationell plan 2018-2029. I befintlig plan finns cykelvägen Malmö-Lund utpekad som objekt, i Trafikverkets planförslag är objektet bortprioriterat. Region Skåne anser att utbyggnaden av snabbcykelstråket Malmö-Lund har stor potential och att objektet ska finnas med i planen för 2018-2029.

#### *Höghastighetsbanan och Västkustbanan måste tidigareläggas*

Region Skåne finner det mycket positivt att den nya stambanan Hässleholm – Lund samt färdigställandet av Västkustbanan Ängelholm – Helsingborg C pekas ut i förslaget till nationell plan. Både Hässleholm – Lund och Maria – Helsingborg C ligger dock sent i planen och kommer inte att färdigställas förrän en bra bit in på 2030-talet. Region Skåne vill understryka att detta är alldeles för sent då behovet av ny kapacitet på dessa sträckor är akut.

Riksdagen fattade 1992 beslut om att bygga ut Västkustbanan till dubbelspår och det är inte förrän hela sträckan har färdigställts som Sverige får full effekt av investeringen. I dag kan åtta tåg per timme passera enkelspåret i Helsingborg. Med dubbelspår är potentialen 30-40 tåg per timme och resan till från Malmö till Göteborg skulle ta två timmar.

För sträckan Hässleholm – Lund visar Region Skånes analyser, baserade på en målstyrd trafikutveckling, att efterfrågan redan 2025 motsvarar en nyttjandegrad på 148 %. Kapaciteten räcker alltså inte till för den efterfrågade trafikeringen som krävs för att uppnå bl.a. klimatmålen. Region Skåne vill understryka att det är viktigt att objektet Hässleholm – Lund börjar där fyr-spår (Arlöv-) Flackarp-Lund slutar samt att det sträcker sig hela vägen till Hässleholm C, för att investeringen ska resultera i en efterfrågad kapacitetsökning på sträckan.

Region Skåne vill också understryka vikten av att den nya stambanan för höghastighetståg får en permanent koppling till Södra stambanan och Skånebanan i Hässleholm. Sverigeförhandlingen lyfter också behovet av permanent kopplingspunkt i sin delrapport 2017-06-30. En sådan innebär att den nya stambanan för höghastighetståg avlastar och tillför nödvändig kapacitet i järnvägssystemet som gagnar både nationella och regionala transporter. Kopplingen krävs för att kunna utveckla regional snabbtågstrafik som använder höghastighetsbanan och kör vidare till Kristianstad och Blekinge samt Älmhult och Växjö. Den är således en förutsättning för att få ut de potentiella samhällsnyttor som följer med minskade restider mellan städer och orter längs banorna. Om Södra stambanan kan avlastas från trafik möjliggörs även en utveckling av person- och godstågstrafiken på den banan.

#### *Skånebanan behöver fler insatser*

Skånebanan är ett av Sveriges mest trafikerade enkelspår. Region Skåne välkomnar satsningen på Skånebanan med förlängt mötesspår samt höjd hastighet på sträckan Helsingborg – Hässleholm, men saknar en satsning på dubbelspår Hässleholm – Kristianstad. Skånetrafiken kan i dag inte möta den efterfrågan som finns på utökad tågtrafik Malmö – Kristianstad, vilket kräver dubbelspår på hela sträckan Hässleholm – Kristianstad. Region Skåne anser att dubbelspår på hela sträckan Hässleholm – Kristianstad bör färdigställas parallellt med ny stambana på sträckan Lund – Hässleholm.

#### *Höghastighetsbanan, Väst kustbanan och Skånebanan knyter ihop Skåne och Sverige*

Med hjälp av höghastighetsbanan och en fullt utbyggd Skånebana kan pendlingstiderna mellan västra och nordöstra Skåne minska till 45 minuter. Dessutom kommer trafiken längs Södra stambanan kunna utvecklas med bättre regionaltågstrafik för orter som Eslöv, Höör, Osby och Älmhult. En restid mellan både Malmö och Helsingborg till Kristianstad på 45 minuter innebär att Skånes två arbetsmarknadsregioner kan integreras, med positiva effekter på bostadsbyggande, arbetsmarknad, kompetensförsörjning och samhällsutvecklingen i stort. I Skåne ökar möjligheterna att bo, arbeta och utbilda sig inom hela regionen och även i en vidare geografi. En kortare restid på Skånebanan möjliggör även för en ny arbetspendling mellan norra Skåne och Danmark via en framtida HH-förbindelse.

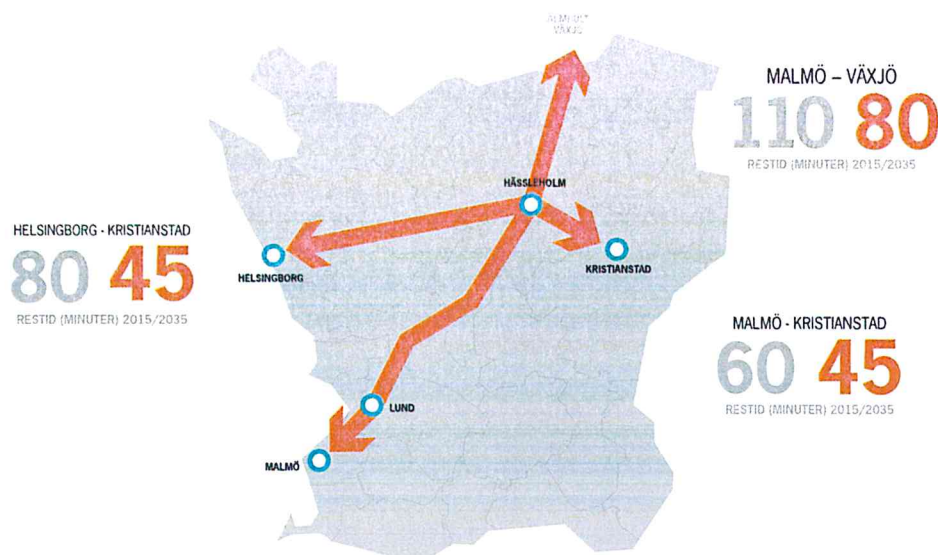


Bild 2. Restidsförbättringar i Skåne med Skånebildens.

### *Nya Öresundsförbindelser – för ökad robusthet och ökad integration*

Region Skåne anser det är bra att en ny fast Öresundsförbindelse mellan Helsingborg – Helsingör pekas ut som brist i förslaget till nationell plan. Nya Öresundsförbindelser behövs för att stärka robustheten, minska sårbarheten och på sikt öka kapaciteten i den gränsöverskridande transportinfrastrukturen. Nya fasta förbindelser bidrar till att öka integrationen i Öresundsregionen genom att underlätta tillgängligheten på bostadsmarknaden, arbetsmarknaden och göra det lättare för människor att ta del av utbildning, kultur m.m. i hela Öresundsregionen. Region Skåne ser positivt på de utredningar av nya Öresundsförbindelser som gjorts inom ramen av Sverigeförhandlingen tillsammans med den danska staten. Det är också positivt att utredningen tillsammans med den danska staten ska fortsätta ytterligare tre år. I Skånebildens ingår en prioriteringsordning av nya Öresundsförbindelser som innebär att HH-förbindelsen bör påbörjas så fort som möjligt, medan Öresundsmetron är beroende av utbyggnaden av Köpenhamns metro. I fortsatt arbete bör hänsyn även tas till utvecklingen av en Öresundsmetro.

Det finns stor utvecklingspotential för Sverige med nya Öresundsförbindelser. Region Skåne menar att det även är viktigt att förstärka och säkerställa kapaciteten i anslutningarna till den befintliga Öresundsbron. Region Skåne anser därför att även anslutningarna till Öresundsbron måste utpekas som brist i den nationella planen.

### **Storstadsförhandlingar, stadsmiljöavtal och statlig medfinansiering**

Region Skåne välkomnar de storstadssatsningar som görs inom Sverigeförhandlingen i Malmö, Lund och Helsingborg. En förbättrad kollektivtrafik i städerna gynnar hela Skånes utveckling eftersom en stor del av resorna startar eller slutar i städerna. Det är dock svårt att följa hur avtalen som tecknats med staten inom Sverigeförhandlingen är integrerade i

förslaget till nationell plan. Region Skåne utgår från att avtalen är integrerade i planen inklusive medel till extra länsplan. Medel till extra länsplan finns enbart i avtalen för Malmö stad och utgör 277,5 miljoner kronor. Dessa medel ska läggas till länsplanen som ett extra tillskott av medel utöver angivet belopp i direktivet rskr. 2016/17: 101.

Region Skåne är positiva till den fortsatta satsningen på stadsmiljöavtal. I länsplanerna finns det avsatt medel i en pott från vilken kommunerna kan ansöka om statligt medfinansiering för investeringar i både cykel och kollektivtrafik, vilket är samma åtgärder som inom stadsmiljöavtal. Det som är den stora skillnaden är dels ansökningsprocessen och dels motprestationer samt kraven på uppföljning. De krav som ställs i stadsmiljöavtal är kopplade till genomförandetiden vilket gör att inga nya projekt kan startas, utan endast projekt som redan finns planerade i kommunen och i projekteringsfas kan ansöka om bidrag.

I länsplanen finns det krav att objekt större än 25 miljoner med statlig medfinansiering ska namnges, vilket gör att en kommun inte kan ansöka till stadsmiljöavtal om det redan finns en finansiering inom länsplanen. Region Skåne anser att det krävs förbättrad dialog och samverkan mellan Trafikverket och länsplaneupprättarna för att få ut största möjliga effekter och nyttor av dessa satsningar. Därtill behöver den nuvarande processen för stadsmiljöavtal utvecklas. Genomförandetiden bör bli längre och det ska finnas utblick för kommande projekt. Det behöver tydliggöras när ansökningstiderna är under året samt omfattningen av motpresentationen.

### **Cykel**

Region Skåne anser att det är positivt att planförslaget innehåller satsningar på cykel, investeringarna är dock för låga i relation till planens totala omfattning och behov. För att uppnå ökad och säker cykling, som är målet i såväl Nationella cykelstrategin som för Region Skånes cykelstrategi och kommunala strategier, bör utgångspunkten för alla investeringar i cykelinfrastrukturen vara att tillgodose funktionella samband så bra som möjligt. Region Skåne anser att en cykelvägs fysiska knytning till en statlig väg inte ska vara det som avgör hur den lokaliseras, utan att det är funktionella samband som ska tillgodoses. Detta innebär att cyklisternas behov kommer i första hand och inte kravet att cykelvägen måste ligga intill den statliga vägen. Region Skåne vill att regeringen säkerställer att de funktionella sambanden och kopplingarna ska vara styrande i utbyggnaden av cykelinfrastruktur.

För Skånes del är snabbcykelstråket mellan Malmö och Lund, som har samma funktionella relation som E22, den mest prioriterade nationella satsningen på cykelinfrastruktur. I stråket finns en av Sveriges största potentialer för cykelpendling men för att ta tillvara på den behöver det funktionella sambandet till E22 tolkas på ett sådant sätt att cykelvägen kan ligga i anslutning till stambanan där nyttan av vägen blir som störst. Region

Skåne anser vidare att cykelvägen mellan Malmö och Lund ska vara ett namngivet objekt i den Nationell transportplanen 2018-2029.

Region Skåne uppskattar Trafikverkets förslag om medel till forskning om aktiv mobilitet och vill vara tydliga med att det skulle finnas många fördelar med att samla forskningen i ett cykelforskningscentrum i Lund tillsammans med Nationellt kunskapscentrum för Kollektivtrafik, K2.

I planförslaget framgår att det lågtrafikerade vägnätet kommer att få en negativ tillståndsutveckling under planperioden. Det lågtrafikerade vägnätet (vägtyp 5 och 6) har i vissa fall en viktig betydelse för cykeltrafiken mellan tätorter. Region Skåne anser därför att det är viktigt att utpekade cykelrelationer mellan tätorter och andra målpunkter inte drabbas av försämrad standard i dessa stråk.

### **Nya stambanor**

I inriktningsplaneringen utgick Trafikverket från att den nya stambanan för höghastighetståg 320 km/h skulle finansieras utanför ordinarie anslag. Som en konsekvens av regeringens beslut ”Uppdrag att ta fram förslag till nationell trafikslagsövergripande plan för utveckling av transportsystemet och trafikslagsövergripande länsplaner för regional transportinfrastruktur (rskr. 2016/17:101), som anger en utbyggnad inom ordinarie anslag, föreslår Trafikverket att hastigheten ska sänkas till 250 km/h eftersom den långsamma utbyggnadstakten innebär att det inte finns möjlighet att utnyttja den högre hastigheten 320 km/h förrän långt in i framtiden. Trafikverket menar att det inte är samhällsekonomiskt motiverat att bygga för en hastighet som inte kan användas förrän i slutet av seklet.

Region Skåne är förvånade över att direktivet om ”*Utbyggnad av nya stambanor samt åtgärder för bostäder och ökad tillgänglighet i storstäderna*” (DIR. 2014:106) som stötts av två på varandra följande regeringar från de olika blocken åsidosätts samtidigt som Sveriges behov av ny kapacitet i järnvägssystemet framstår som allt mer akut. Region Skåne anser att den nya stambanan ska dimensioneras för tåg i minst 320 km/h och färdigställas så snabbt som möjligt. Det är först när hela systemet färdigställts som Sverige kan dra full nytta av investeringen. Att bygga långsamt är dyrt för samhället. Ett exempel är Västkustbanan där beslut om dubbelspår togs 1992 och där tågtrafiken norr om Helsingborg inte kan femdubblas förrän en bra bit in på 30-talet. För att åstadkomma en snabb utbyggnad och för att den nya stambanan inte ska tränga ut andra nödvändiga infrastrukturinvesteringar bör den finansieras utanför den nationella planens ramar. Det är rimligt att kostnaderna för ett system som ska användas under flera generationer framöver lånefinansieras och har en långsiktig avbetalning.

Höghastighetsbanan tillför nödvändig kapacitet i det svenska järnvägssystemet och möjliggör överflyttning av resor från väg och flyg till

järnväg. För att uppnå maximal klimateffekt är det avgörande att den nya stambanan byggs för 320 km/h. Det visar inte minst Trafikverkets egen klimatutredning för höghastighetsjärnvägen. Region Skåne har gjort en jämförelse på upptagningsområdet för tre timmars resa till Stockholm med en ny stambana för 250 resp. 320 km/h. För hela Skånes tillgänglighet till Stockholm är skillnaderna stora mellan förslagen.

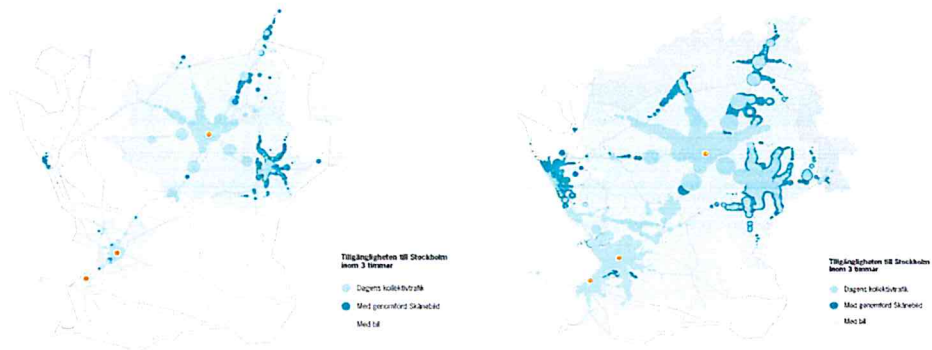


Bild 3. Skillnaden mellan 250km/h och 320km/h i tillgänglighet till Stockholm inom tre timmar.

Ett beslut om 250 km/h och en långsam utbyggnadstakt skulle innebära att regeringen sviker alla de kommuner och regioner som engagerat sig och undertecknat avtal i Sverigeförhandlingen. Det skulle också innebära att regeringen går miste om löften om 288 350 nya bostäder som en snabb utbyggnad av höghastighetsjärnväg 320 km/h genererar. En ny stambana utgör ett stort ingrepp längs sträckningen. En ny modern stambana för höghastighetståg i 320 km/h kan motivera sådana ingrepp. Det är dock tveksamt om en bana för tåg i 250 km/h kan motivera de barriäreffekter m.m. som en ny dragning innebär. Om regeringen skulle gå vidare med 250 km/h är det nödvändigt att göra ett omtag och se över både stationslägen och sträckning. 250 km/h är ett annat system som skulle motivera fler stationer söder om Jönköping.

Region Skåne ser positivt på utredningen ”Sträckorna in mot de större städerna med utbyggnad av höghastighetsjärnväg”. Utredningen visar att det finns brister i ändpunkterna i Stockholm och Malmö som behöver åtgärdas för att både höghastighetstrafiken och den regionala trafiken ska kunna utvecklas. Trafikverkets prognoser för trafikutbudet på höghastighetsjärnvägen vid ibruktagandet 2035-2040 utgår från de åtgärder som finns i nu liggande plan fram till 2025. Om åtgärderna som föreslås i den rubricerade utredningen under perioden 2045-2050 görs tidigare skulle trafiken öka tidigare. Region Skåne anser att sträckan Malmö – Lund – Öresundsbron med utgångspunkt från ovan rubricerade utredning bör pekas ut som brist i den nationella planen 2018-2029. Det är nödvändigt att en fördjupad utredning av sträckorna in mot de större städerna görs och att relevant beslutsunderlag om dessa åtgärder tas fram inför upprättandet av nästa nationella plan för perioden 2022-2033.

**Sjöfart, hamnar och landinfrastruktur**

Region Skåne delar Trafikverkets bild av att överflyttning av godstransporter från väg till sjöfart inte i första hand begränsas av kapacitet i hamnar och anslutande landinfrastruktur, utan av att det i de flesta fall blir dyrare att frakta gods sjövägen, bland annat på grund av höga omlastningskostnader. För att en mer omfattande överflyttning av gods från väg till sjöfart ska ske behövs åtgärder i landinfrastrukturen, men framför allt krävs åtgärder som ligger utanför den nationella planen som till exempel styrmedel för att stimulera överflyttning. Region Skåne anser att staten behöver utveckla tydligare strategier och handlingsplaner för en sådan överflyttning. Det blir då också möjligt att göra rätt prioriteringar av både åtgärder inom nationella planen och andra åtgärder som krävs för överflyttning.

I Skåne har hamnarna utmaningar kring sin landinfrastruktur i kombination med en fortgående stadsutveckling, detta är särskilt aktuellt i Helsingborg, Trelleborg och Ystad. I dessa städer ska hamnarnas utveckling ske i samspel med stadsomvandling och bostadsbyggande på de områden hamnen lämnar: H+ i Helsingborg, Kuststad 2025 i Trelleborg och Hamnstad 2030 i Ystad. För att dessa planeringssituationer ska kunna lösas måste utredning och genomförande ske i en nära samverkan mellan berörd kommun, Region Skåne och Trafikverket. Region Skåne ser dock att Trafikverket inte riktigt vet hur de ska hantera dessa utmaningar som är komplexa och där det krävs avvägningar mellan transportpolitik, stadsutveckling, EU:s krav enligt TEN-T och godshantering. Planeringssituationerna kräver att alla dessa delar måste vägas in och hanteras på ett systematiskt sätt. Dessa utmaningar inom samhällsplaneringen berörs eller hanteras inte i förslaget till nationell plan. Följaktligen finns inte heller några åtgärder i de skånska hamnarna med i planförslaget. Region Skåne anser att ett viktigt första steg för att komma vidare är att i planen peka ut dessa som brister som behöver lösas. Det är av vikt att en lösning söks för Europaväg 65 på Dragongatan i Ystad.

**Bostäder**

Sambandet mellan infrastrukturprojekt och nya bostäder har i direktivet pekats ut som en prioriteringsgrund. Trafikverket har därför lagt särskild vikt vid att inventera och bedöma sådana samband. Trafikverket skriver att det är relativt enkelt att bedöma de bostadsrelaterade effekterna av åtgärder som minskar utbudsbegränsningar genom att fysiskt lokalisera infrastrukturen till en annan plats. Däremot, konstateras att det är betydligt svårare att göra motsvarande bedömningar av åtgärder som ökar tillgängligheten. I förslaget är endast sträckan Lund-Hässleholm utpekad som ett objekt som bidrar till ökat bostadsbyggande i Skåne, vilket inte ger en rättvis bild för Skåne. Exempelvis skulle satsningar på infrastruktur i Helsingborgs stad möjliggöra eller tidigarelägga en stor del av de cirka 20 000 nya bostäder som Helsingborg har potential för under den kommande tjugoårsperioden. Detta under förutsättning att

infrastruktursatsningar som en fullt utbyggd Västkustbana, fortsatt utbyggnad av Skånebanan, nya spår på Ramlösa station, satsningar i den lokala kollektivtrafiken samt fast förbindelse Helsingborg-Helsingör kommer till stånd.

Skånetrafiken kan idag inte möta den efterfrågan som finns på utökad tågtrafik Malmö – Kristianstad, då Skånebanan på sträckan Hässleholm – Kristianstad är en av Sveriges mest trafikerade järnvägar. Ett förbättrat trafikutbud och därigenom ökad tillgänglighet är här en förutsättning som starkt kan bidra till att potentialen för bostadsbyggande i städer och orter längs banan realiseras fullt ut. Gjorda analyser visar på att mer än 8000 nya bostäder kan kopplas till en utbyggnad av dubbelspår Hässleholm - Kristianstad, då det möjliggör en utveckling av trafiken på banan.

I den nationella planen framförs att ett nära samarbete mellan nationella, regionala och lokala aktörer krävs i tidiga planeringsskeden, för att bostadsbyggandet i den omfattningen som har bedömts och beskrivits ska bli långsiktigt hållbart. Region Skåne vill i sammanhanget understryka vikten av dialog och samsyn mellan de olika nivåerna gällande planering av all bebyggelse och infrastruktur. Strukturbild för Skåne har sedan 2005 varit en samarbetsmodell och fungerar som en arena för en kontinuerlig dialog om ett utvecklat regionalt perspektiv på fysisk planering. Arbetet syftar framför allt till att koppla samman det regionala utvecklingsarbetet med kommunernas strategiska och översiktliga planering, dels genom en gemensam kunskapsbas men även genom gemensamma strategiska ställningstaganden om hållbara fysiska strukturer i Skåne. Precis som det beskrivs i Trafikverkets PM Investeringar för ett ökat bostadsbyggande ser även Region Skåne behovet av en integrerad fysisk planering och ser att avsaknaden av regelverk och riktlinjer för arbetsprocesser försvårar att lyckas med en integrerad planering. Strukturbild för Skåne ses som en väl upparbetad och etablerad plattform för samarbete och är ett erfaret exempel som är redo att utvecklas ytterligare för att kunna tillgodose kraven på nära samarbete mellan nationella, regionala och lokala aktörer för att komma närmare en integrerad fysisk planering.

Region Skåne anser att regering gör rätt som i direktivet pekar ut nya bostäder som en prioriteringsgrund. Det är av stor vikt att infrastrukturen samplaneras med övrig samhällsplanering för att få störst nytta och effekt av åtgärden. Nu behöver det tas fram nationella rutiner och modeller för hur denna nyttovärdering ska genomföras i infrastrukturplaneringen för att det ska kunna göras en genomförbar redovisning nationellt sett. Region Skåne saknar detta i Trafikverkets förslag till nationell plan.

Region Skåne delar Trafikverkets uppfattning att förtätning i stationsnära lägen kan stärka attraktiv bostadsutveckling och är ett bra sätt att ta till vara statlig infrastruktur. I Skåne finns en stor potential till ett ökat bostadsbyggande i stationsnära lägen och för att Skåne ska utvecklas

hållbart behöver en stor del av den framtida bebyggelsen lokaliseras till dessa lägen och andra starka kollektivtrafiklägen. En viktig utmaning för många stationsnära lägen utanför de större städerna handlar om att det ofta finns en svårighet att attrahera byggherrar. I sammanhanget har ett attraktivt kollektivtrafikutbud och ett järnvägsnät med tillräcklig kapacitet och kvalitet för att möjliggöra detta stor betydelse för att öka attraktiviteten.

Regeringskansliet presenterade i augusti Delredovisning av Uppdrag att samordna större samlade exploateringar med hållbart byggande. Det beskrivs uttryckligen i utredningen att utgångspunkten är bostadsbristen i storstadsregionerna, men det finns inget av de presenterade områdena i Malmöregionen. Stockholmsregionen har fått merparten av utredarens uppmärksamhet. Med tanke på att utredarens delredovisning tillskrivs betydelse i Trafikverkets förslag till nationell plan innebär detta att potentialen för bostadseffekter till följd av infrastrukturinvesteringar i Skåne, liksom landet i övrigt exklusive Stockholmsregionen, riskerar att underskattas. Utredningen konstaterar att flera kommuner i Malmöregionen bedöms ha potential för bostadsexploateringar i centrala lägen med god tillgång till kollektivtrafik. Kommunernas planer är väl i linje med de regionala planerna. Att utredningen ändå förbiser hela regionen i sin delredovisning motiveras med att "komplexa planeringsförutsättningar försvårar, fördröjer eller förhindrar större samlade exploateringar", vilket Region Skåne ställer sig tveksamma till.

Mätta Ivarsson  
Ordförande

Ulrika Geeraedts  
Utvecklingsdirektör